

Sessão Cultural Conjunta

13 de dezembro de 2016

SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA

ACADEMIA DE MARINHA

EMBAIXADA DA TURQUIA

**UMA RELAÇÃO ENTRE PORTUGAL E A TURQUIA
EM TORNO DE PIRI REIS**



2018

Ficha Técnica

Título: Uma relação entre Portugal e a Turquia em torno de Piri Reis

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação e revisão: José dos Santos Maia e Luís Couto Soares

Capa: O mapa de Piri Reis, 1513. Palace Museu de Topkapi, Istanbul, No.H1824

Data: Maio 2018

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e Acabamento: ACD PRINT, S.A.

Depósito Legal:

ISBN: 978-972-781-137-3

PROGRAMA

13 de dezembro de 2016

Local – Auditório ‘Adriano Moreira’ – Sociedade de Geografia de Lisboa (SGL)

09:30 Abertura e Palavras do Presidente da SGL e de S.E. o Embaixador da República da Turquia Hasan Göğüş

09:40 1º Conferencista – Ana Paula Avelar

“As viagens portuguesas, os *Paesi Novamenti Retrovati* e Piri Reis”

10:20 2º Conferencista – Mehmet Necati Kutlu

“Vida y Obra del Almirante Turco Piri Reis”

11:00 – 11:30 Intervalo

11:30 3º Conferencista – Joaquim Alves Gaspar

“O mapa de Piri Reis (1513) e a cartografia ibérica do século XVI”

12:10 **Debate**

12:40 – 14:15 Almoço livre

14:30 Transporte da SGL para a AM

Local – Auditório da Academia de Marinha (AM)

15:00 4º Conferencista – Rui Loureiro

“Fontes de origem portuguesa nos trabalhos geográficos e cartográficos de Piri Reis”

15:40 5º Conferencista – Metin Ataç

“Gratitude from 500 years beyond”

16:20-16:50 Intervalo para café

16:50 6º Conferencista – Dejanirah Couto

“O ocaso de uma carreira excepcional: Piri Reis, o cerco de Ormuz e a questão de Bassorá”

17:30 7º Conferencista – José Manuel Malhão Pereira

“As Ações Navais de Piri Reis e Seydi Ali Reis e a Expansão Turca no Índico. Fatores Náuticos e Meteorológicos”

18:10 **Debate**

18:40 **Encerramento** e Palavras do Presidente da AM

Índice | Table of Contents

Programa Programme	5
Nota Introdutória Introductory note Francisco Vidal Abreu	9
Palavras de abertura pelo Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa <i>Foreword by the President of the Sociedade de Geografia de Lisboa</i> Luís Aires-Barros	11
As viagens portuguesas, os <i>Paesi Novamenti Retrovati</i> e Pirî Reis <i>Portuguese Travels, the <i>Paesi Novamenti Retrovati</i> and Pirî Reis</i> Ana Paula Avelar	13
Vida e obra do navegador e cartógrafo turco Piri Reis <i>The Turkish sailor and cartographer Piri Reis</i> Mehmet Necati Kutlu	37
O Mapa de Piri Reis e a Cartografia Ibérica do Século XVI <i>The Map of Piri Reis and the Iberian Cartography of the Sixteenth Century</i> Joaquim Alves Gaspar	55
Fontes de origem ibérica nos trabalhos geográficos e cartográficos de Piri Reis <i>Iberian sources in the geographic and cartographic works of Piri Reis</i> Rui Manuel Loureiro	75
Gratidão 500 anos depois <i>Gratitude from 500 years beyond</i> Metin Ataç	117
O ocaso de uma carreira excepcional: Pirî Reis, o cerco de Ormuz (1552) e a questão de Bassorah <i>The decline of an exceptional career: Pîrî Re'is, the siege of Hormuz (1552) and the question of Başra</i> Dejanirah Couto	129
As Ações Navais de Piri Reis e Seydi Ali Reis e a Expansão Turca no Índico Fatores Náuticos e Meteorológicos <i>Naval Actions of Piri Reis and Sidi Ali Reis and the Ottoman Expansion in the Indian Ocean. Nautical and Meteorological Aspects</i> José Manuel Malhão Pereira	169
Palavras de encerramento pelo Presidente da Academia de Marinha <i>Closing remarks of the President of the Academia de Marinha</i> Francisco Vidal Abreu	195

NOTA INTRODUTÓRIA

INTRODUCTORY NOTE

Em 13 de dezembro de 2016 teve lugar uma sessão cultural memorável intitulada *Uma relação entre Portugal e a Turquia em torno de Piri Reis*. Tratou-se de uma sessão conjunta, envolvendo a Academia de Marinha, a Sociedade de Geografia de Lisboa e a Embaixada da República da Turquia.

Tinham passado cerca de 100 anos desde o início da expansão portuguesa que teve início com a conquista de Ceuta. Piri Reis, em 1513, publica uma carta do mundo, de que resta apenas o fragmento Atlântico.

Nesta sessão, que ocupou todo um dia, falaram na Sociedade de Geografia de Lisboa, durante a manhã e depois das palavras do Presidente Luís Aires-Barros, Ana Paula Avelar, Mehmet Necati Kutlu e Joaquim Alves Gaspar. De tarde, já na Academia de Marinha, apresentaram as suas comunicações, Rui Loureiro, Metin Ataç, Dejanirah Silva Couto e José Manuel Malhão Pereira, tendo o Presidente da Academia de Marinha encerrado a sessão.

Este conjunto de distintos oradores era, por si só, a garantia de uma justa homenagem a Piri Reis, um dos grandes almirantes otomanos, responsável por uma importante produção cartográfica do século XVI.

On December 13, 2016, at Academia de Marinha, a memorable cultural session was held, entitled "*A Relationship Between Portugal and Turkey, Around Piri Reis*". It was a joint session, with the support of Sociedade de Geografia of Lisbon and the Embassy of the Republic of Turkey.

About one hundred years had elapsed since the conquest of Ceuta, the beginning of the Portuguese expansion when, in 1513, Piri Reis, published a chart of the world, of which only the Atlantic fragment remains.

The referred session occupied the whole day. In the morning, at Sociedade de Geografia, after an introduction by its President, Professor Aires-Barros, the speakers were Ana Paula Avelar, Mehmet Necati Kutlu and Joaquim Alves Gaspar.

In the afternoon, at the Academia de Marinha, the speakers were Rui Loureiro, Metin Ataç, Dejanirah Silva Couto and José Manuel Malhão Pereira. The President of the Academia closed the session.

This group of distinguished speakers meant a fair tribute to Piri Reis, one of the greatest Ottoman admirals, responsible for an important cartographic production of the sixteenth century.

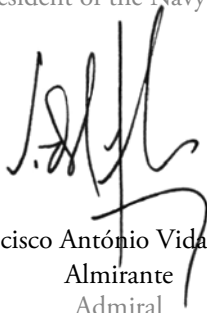
Entendeu a Academia de Marinha que os textos então apresentados, pelo seu número, qualidade e entidades envolvidas, eram merecedores de uma edição bilingue separada das *Memórias* de 2016.

A Academia de Marinha espera, assim, que esta edição constitua um testemunho significativo para a difusão do conhecimento histórico e para o desenvolvimento da cultura marítima entre a Turquia e Portugal.

The Academia de Marinha decided that the texts then submitted, due to the number, quality and entities involved, deserved a separate bilingual edition, apart from their inclusion on the Proceedings of 2016.

The Academia, therefore, expects this edition to be a significant instrument for the dissemination of historical knowledge and the development of the maritime culture between Turkey and Portugal.

O Presidente da Academia de Marinha,
The President of the Navy Academy

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Vidal Abreu', with a long horizontal stroke extending to the right.

Francisco António Vidal Abreu
Almirante
Admiral

PALAVRAS DE ABERTURA PELO PRESIDENTE DA SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA

FOREWORD BY THE PRESIDENT OF THE SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA

Temos hoje o prazer de participar em uma Sessão Cultural conjunta que congrega a Sociedade de Geografia de Lisboa, a Academia de Marinha e a Embaixada da Turquia.

O motivo de esta Sessão Cultural Conjunta é a evocação de uma personalidade maior da História turca no seu relacionamento com a história portuguesa. Trata-se do Almirante Piri Reis.

Piri Reis, nascido em Gallipoli no estreito dos Dardanelles entre 1465 e 1470, morreu em 1553 executado em consequência do inêxito em conquistar a fortaleza de Ormuz, então na posse dos portugueses.

Piri Reis foi um dos grandes almirantes otomanos cuja acção se fez sentir não só no Golfo Pérsico, no Mar Vermelho, mas também no Mediterrâneo. Para além da sua acção na carreira militar, foi importante a sua produção cartográfica.

A reunião que hoje teremos e em que participam investigadores turcos e nacionais vai-se dedicar a esta faceta importante do Almirante Piri Reis.

Quero agradecer ao Sr. Presidente da Academia de Marinha e também nosso sócio Sr. Almirante Vidal Abreu a preciosa parceria neste evento. Agradeço ainda a pronta colaboração dos investigadores

Today we have the pleasure to organize a Cultural Session involving not only our Sociedade de Geografia de Lisboa but also the Academia de Marinha and the Turkish Embassy.

In this Cultural Session we will evoke an outstanding Turkish personality and also to discuss his historic liaisons with Portuguese History. I am referring to the Admiral Piri Reis.

Piri Reis was one of the most important admirals of the Ottoman Empire. His relevant activity developed not only in the Persian Gulf but also along the Mediterranean Sea from Egypt to south Spain. His activity was not only as military but also as a very important cartographer. I am sure we will have nice of conferences on this subject.

I must thank to the President of Academia de Marinha, Admiral Vidal Abreu to be a partner in this Cultural Session. It is a pleasure for me to thank also de members of the Academy for their kind and useful participation. I am referring to Profs. Rui Loureiro e Dejamín Couto and the Commander Malhão Pereira. The Secretary General of the Academy Commander Herlander Zambujo was working hard in the organization of this Cultural Session, for this my compliments.

nacionais que, da parte desta Academia, participam: são eles os Profs. Rui Loureiro e Dejanira Couto e o Comandante Malhão Pereira. De igual modo a colaboração do Senhor Comandante Herlander Zambujo, Secretário-Geral da Academia de Marinha tem sido muito relevante.

Devo ainda uma palavra de agradecimento aos investigadores, nossos sócios, Profa. Ana Paula Avelar e Comandante Joaquim Alves Gaspar que aceitaram o convite que lhes fiz para colaborarem nesta Sessão conjunta.

A presença dos investigadores turcos impunha-se, é bem-vinda e é com todo o gosto que agradeço a sua participação. Saúdo pois o Prof. Mehmet Necati Kutlu e o Almirante Metin Ataç.

Ao Senhor Embaixador da Turquia os meus melhores cumprimentos

I welcome your Excellence in this Geographical Society and I hope and I'm sure this Cultural Session about Piri Reis will be successful and will strengthen even more our relationships. My compliments also to Counselor Mrs. Zeynep Kaleli.

On behalf of this Society receive my kind compliments and my thanks to the Turkish participants Prof. Mehmet Necati Kutlu and Admiral Metin Ataç.

In what concerns our Society I must emphasize the collaboration of Profa. Ana Paula Avelar and the Commander Joaquim Alves Gaspar who accepted kindly my invitation to participate in this event.

It was very nice to know and discuss the Turkish perspective of the Piri Reis professional activity. So I refer with great pleasure the participation of Prof. Mehmet Necati Kutlu and the Admiral Metin Ataç.

Mr. Ambassador of Turkey, Excellence

I welcome your Excellence in this Geographical Society and I hope and I'm sure this Cultural Session about Piri Reis will be successful and will strengthen even more our relationships. My compliments also to Counselor Mrs. Zeynep Kaleli.

On behalf of this Society receive my kind compliments and my thanks to the Turkish participants Prof. Mehmet Necati Kutlu and Admiral Metin Ataç.

Prof. Luís Aires-Barros

Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa
President of Sociedade de Geografia de Lisboa

**AS VIAGENS PORTUGUESAS,
OS *PAESI NOVAMENTI RETROVATI* E PIRI REIS**
PORTUGUESE TRAVELS, THE *PAESI NOVAMENTI
RETROVATI* AND PIRI REIS

Ana Paula Avelar*



Fig. 1 – Fragmento, mapa-mundo (1513) <https://goo.gl/cX9VM>
Fragment, world map (1513) <https://goo.gl/cX9VM>

* Professora Associada com Agregação-UAb CHAM, FSCH Universidade NOVA de Lisboa e CEC, CH Universidade de Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, Academia de Marinha
Associate Professor with Agregation -UAb CHAM, FSCH University NOVA of Lisbon and CEC, CH University of Lisbon, Lisbon Geographical Society, Navy Academy

Ao analisar os possíveis contactos de Ahmed Muhiddin Piri, mais conhecido como Piri Reis, com Portugal problematizo como o “conhecimento do mundo” circulou pela Europa através das compilações de escrita de viagem e prespectivo o modo como este cartógrafo e almirante otomano transmitiu as novidades que lhe iam chegando sobre regiões extra-europeias. As notícias sobre os espaços dominados pelas coroas ibéricas no século XVI inundavam a Europa e Piri Reis reflete nas suas obras estas informações.

Tal acontece seja no fragmento do seu mapa-mundo de 1513, que representa fundamentalmente as costas orientais da Europa, do norte de África, do Brasil, entre outros espaços (como algumas ilhas atlânticas e as míticas Antilhas), seja no seu *Kitāb i Bahriye*, o seu “Livro do Mar”. Este último configura-se como um guia de navegação onde Piri Reis cuidadosamente descreveu o Mediterrâneo que tanto o apaixonou.

Mas tome-se o fragmento do mapa-mundo (1513). Neste, como Max Justo Guedes referiu no seu estudo, ainda se encontram: “(...) monstros, seres estranhos meio humanos, meio animais[detalhe1], gigantesco peixe confundido com uma ilha [detalhe2] pelos companheiros de São Brandão, tudo ao gosto oriental...”¹

É certo que neste mapa ainda estão presentes resquícios do modelo de escrita usado no *isolário*. Refiro-me ao género de texto que, desde os inícios do século XV até ao final do século XVII, circulou no Mediterrâneo e que surgia como uma enci-

Ahmed Muhiddin Piri's - usually known as Piri Reis - contacts with Portugal - his “knowledge of the world” -, circulated throughout Europe due to travel writing compilations. In the texts of this cartographer and Ottoman admiral one may get a perspective of the way he conveyed the news about non-European regions. News about the spaces ruled by the 16th century Iberian crowns circulated all over Europe and Piri Reis reflected in his works the information they provided.

One major example of this knowledge is the fragment of his 1513 world map, which basically depicted the Eastern coasts of Europe, North Africa, Brazil, among other places (several Atlantic islands and the mythical Antilles), or in his *Kitāb i Bahriye*, his “Book of the Sea.” The latter sets up as a navigation guide where Piri Reis carefully described the Mediterranean in such an appealing way that many readers fell in love with it. Yet when one ponders on the fragment of the 1513 world map that Max Justo Guedes mentions in his essay, there are still: “(...) monsters, strange human beings, half animals [detail1], giant fish confused with an island [detail2] by the companions of St. Brandão, to the Eastern taste ...”¹

One must acknowledge the fact that this map shows remnants of the writing model used in the *isolarii*. This textual genre circulated in the Mediterranean and emerged as a cosmographic encyclopedia of islands, since the beginning of the fifteenth century until the end of the

¹ Max Justo Guedes, “A carta náutica de Piri Reis- (Piri Reis Haritasi), 1531” in *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, 17- n.1. jan-jun.2009, p. 95.

¹ Max Justo Guedes, “A carta náutica de Piri Reis- (Piri Reis Haritasi), 1531” in *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, 17- n.1. jan-jun.2009, p. 95.

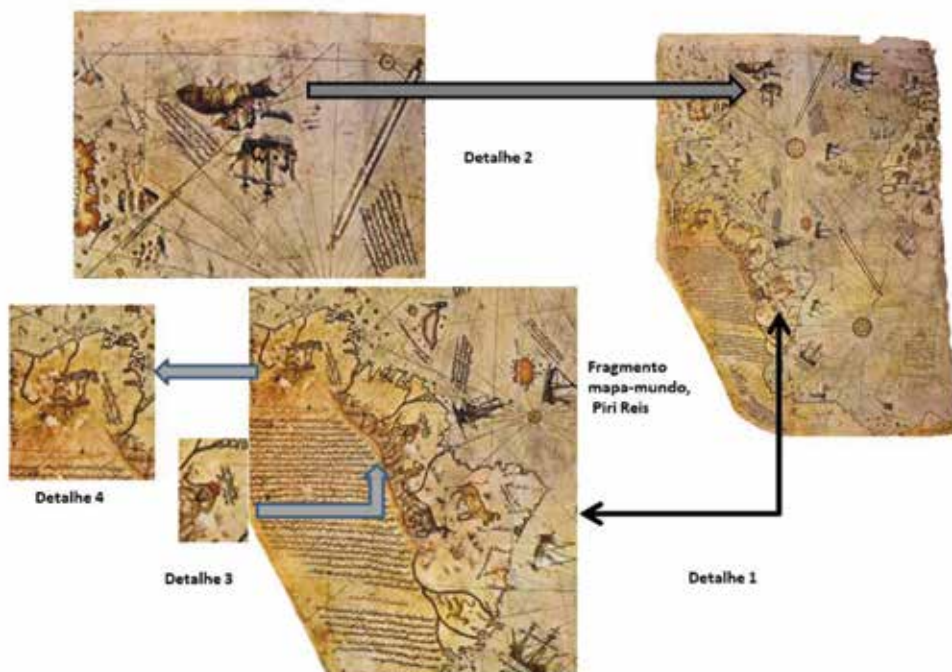


Fig. 2 – Detalhes a partir do fragmento, mapa-mundo (1513) <https://goo.gl/cX9VM>
Details from fragment, world map (1513) <https://goo.gl/cX9VM>

clopédia cosmográfica de ilhas². Contudo importa desde já referir que nesta análise não aprofundarei o processo de notação utilizado neste mapa, nem as estratégias usadas pelo seu autor na sua construção, ainda que se deva desde já considerar o facto de Piri Reis referenciar numa legenda desde fragmento que se serviu de cerca de 20 cartas e mapas-mundi, uma delas de origem portuguesa³.

seventeenth century². I must clarify that although I will not develop neither the rating process used in this map, nor the author's strategies in its fabric, we must bear in mind that Piri Reis refers in a fragment description that he used about 20 letters and maps of the world, one of them made by a Portuguese³.

It should be noted that Piri Reis' wandering around the Mediterranean and

² Cf. George Tobias "Isolarii-Fifteenth to Seventeenth Century" in David Woodward, *Cartography in the European Renaissance*, Chicago, Chicago University Press, 2007, pp. 263-284.

³ Rui Loureiro, "Ecos das navegações portuguesas no Kitab-i Bahriye de Piri Reis", in *Abriu* 2, 2013, p. 4.

² Cf. George Tobias "Isolarii-Fifteenth to Seventeenth Century" in David Woodward, *Cartography in the European Renaissance*, Chicago, Chicago University Press, 2007, pp. 263-284.

³ Rui Loureiro, "Ecos das navegações portuguesas no Kitab-i Bahriye de Piri Reis", in *Abriu* 2, 2013 p. 4.

Importa ter em atenção que as deambulações de Piri Reis pelo Mediterrâneo e possivelmente pelo Mar Vermelho ter-lhe-iam dado acesso a toda uma série de dados que lhe permitiriam notar um espaço, onde, ao gosto do tempo, Piri Reis introduziria elementos descritivos do mesmo. Nestas referências ecoam uma tradição memorialista, algo ficcionada. Recordo o tópico dos acéfalos [fig. 2-detalhe 3] ou cinocéfalos [fig. 2-detalhe 4], ou a viagem de S. Brandão [fig. 2-detalhe 2]. O próprio Piri-Reis assinalou através de uma legenda o facto de o *infiel português*, não sinalizar esta viagem, ainda que a mesma se encontrasse referenciada em velhos mapa-mundo. Piri Reis assinala o facto de o espaço atlântico ser navegado por embarcações portuguesas, encontrando-se no litoral sul americano monstros acéfalos ou cinocéfalos.

possibly the Red Sea would have given him access to a whole series of data that would allowed him to describe a space where he would introduce descriptive elements. In these references echoes a memorable tradition, something fictionalized, like the topic of the acephals [fig. 2-detail 3] or cinocephalus [fig. 2-detail 4], or the trip of S. Brandão [fig. 2-detail2]. Piri-Reis pointed out himself in one of those brief textual descriptions that the Portuguese infidel did not signal this trip, although it had already been mentioned in old world-maps. Piri Reis refers that Portuguese vessels sailed the Atlantic and the South American shores, where monstrous or cephalic strange entities lived.

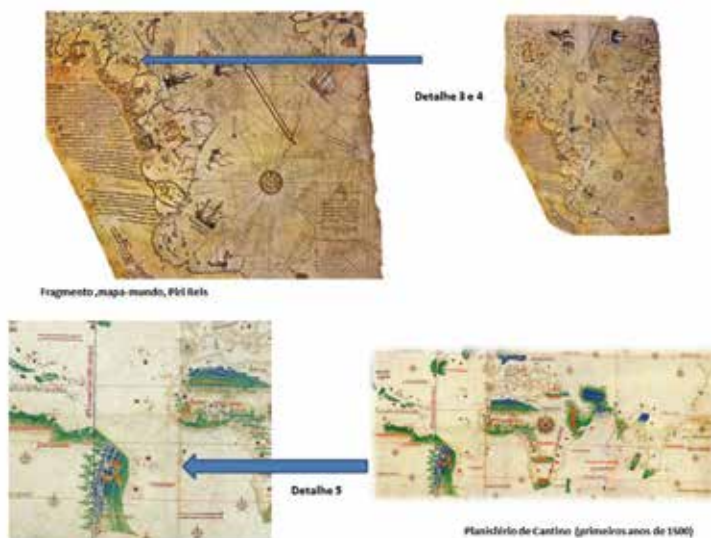


Fig. 3 – Detalhes a partir do fragmento, mapa-mundo (1513) <https://goo.gl/cX9VM>
e do Planisfério de Cantino <https://goo.gl/hLSNNt>
Fragment and details of world map (1513) <https://goo.gl/cX9VM>
and Cantino's planisphere <https://goo.gl/hLSNNt>

Importa ter em atenção que a aliança entre a narrativa e desenho é um elemento constitutivo da representação, sendo uma prática recorrente, nomeadamente no espaço cultural português. Atente-se, a título de exemplo, no mapa de Cantino: confronte-se como metonimicamente os papagaios [fig. 3-detálhe 5] condensam a fauna brasílica, ainda que em Piri Reis este mesmo espaço esteja *povoado* por acéfalos ou cinocéfalos [fig. 3-detálhes 3 e 4].

It should be noted that the alliance between narrative and drawing is inherent to representation, being a recurring practice, specially within the Portuguese cultural space. Consider, for example, the Cantino map that metonymically confronts the parrots [fig. 3-detail 5], and condense the Brazilian fauna, although Piri Reis populates this same space with acephals or cinocephalus [fig. 3-details 3 and 4].

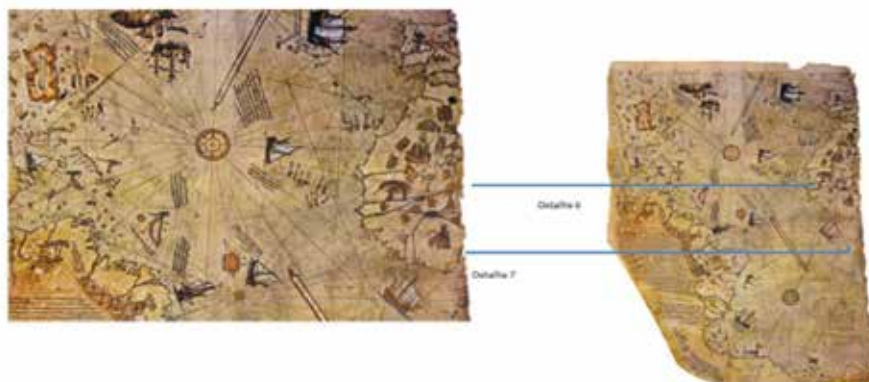


Fig. 4 – Detálhes a partir do fragmento, mapa-mundo (1513) <https://goo.gl/cX9VM>

Em Piri Reis circunscreve-se a *tradição representativa* tardo-medieval, como acontece na representação do noroeste africano onde se expõem signos conhecidos, como elefante [fig.4 -detálhe 6] ou um chefe muçulmano [fig.4-detálhe 7].

Importa salientar que neste século XVI a aliança entre a narrativa e desenho é recorrente quando se representam os espaços e regista-se quão similar a estratégia de registo de Francisco Rodrigues (1511-1515) é à de Piri Reis [fig.5].

Piri Reis represents the *late medieval tradition*, as, among other examples, in his depiction of North-West Africa where an elephant [fig.4 - detail 6] or a Muslim leader [fig.4-detail 7] emerge.

One must remind of the 16th century recurrent alliance between narrative and drawing in the representation of space, as we may verify in the similarities between Francisco Rodrigues's drawings (1511-1515) and Piri Reis' [fig.5].

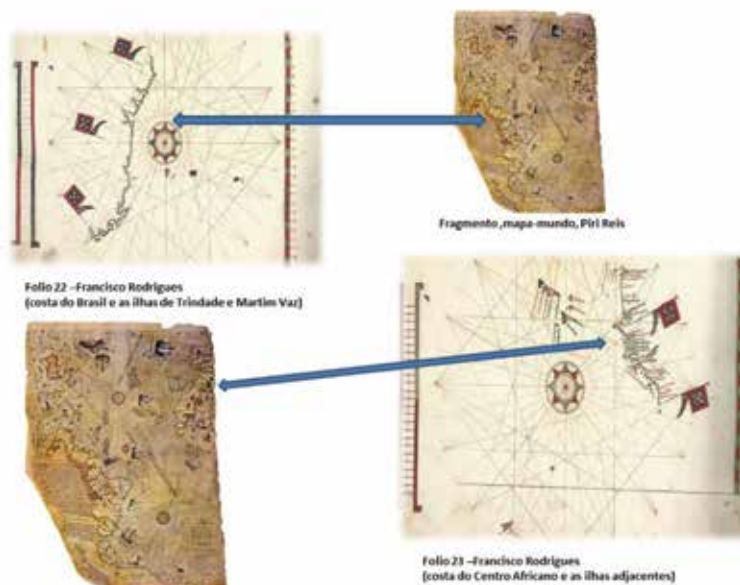


Fig. 5 – Fragmento, mapa-mundo (1513) de Piri Reis e fólhos 22 e 23 do livro de Francisco Rodrigues
 Fragment, Piri Reis' world map (1513), and Francisco Rodrigues' 22 and 23 folios of his book

Só duas referências relativamente ao livro de Francisco Rodrigues: ao fólho 22 onde nos surge a costa do Brasil e as ilhas de Trindade e Martim Vaz, simbolicamente registadas pelo estandarte de Portugal; e ao fólho 23 onde se desenha a costa do centro africano e as ilhas adjacentes, repetindo o signo dominial, o estandarte português⁵.

O desenho e a escrita coadjuvam-se: tanto o desenho, enquanto modalidade de registo, é acompanhado pela escrita, como a escrita, enquanto modalidade discursiva, é, por vezes, acompanhada pelo desenho.

Two brief references to Francisco Rodrigues' book must be made in this context: the twenty second folio where Brazil's coast, Trindade's islands and Martim Vaz are symbolically depicted by the Portuguese flag; and to the twenty third folio where the African coast and the adjacent islands are represented with this same sign of power⁵.

Drawing and writing complement each other: drawing, as a modality of registration, is followed by writing, while the latter, as a discursive modality, is sometimes followed by drawing.

⁴ José Manuel Garcia, *Livro de Francisco Rodrigues- O Primeiro Atlas do Mundo*, Porto, Universidade do Porto, 2008, pp. 68-71.

⁵ *Ibidem*.

⁴ José Manuel Garcia, *Livro de Francisco Rodrigues- O Primeiro Atlas do Mundo*, Porto, Universidade do Porto, 2008, pp. 68-71.

⁵ *Ibidem*.

Atente-se numa crónica da expansão, as *Lendas da Índia*, de Gaspar Correia, escritas na primeira metade do século XVI, onde os desenhos precisam seja os traços dos agentes da expansão e do domínio da coroa portuguesa. Tal acontece com a representação do governador Nuno da Cunha com o seu bastão, signo de comando e de efectivação do domínio imperial e com o desenho de fortalezas construídas no espaço asiático[fig.6].

Such is the case of Gaspar Correia's expansion chronicle *Legends of India*, written in the first half of the 16th century, where the drawings identify the Portuguese crown expansion agents and protagonists. Such is the case with the representation of the governor Nuno da Cunha holding his staff, a sign of command and of effective imperial dominion, along with the drawing of fortresses built in Asian lands [fig.6].



Fig. 6 – Nuno da Cunha e fortaleza de Diu construída durante este governo, *Lendas da Índia*
<https://goo.gl/8BNLF6>

Nuno da Cunha and Diu's fortress, built under his rule, *Legends of India* <https://goo.gl/8BNLF6>

Também as compilações de escrita de viagem como os *Paesi...*, de Montalboddo(1507), ou as *Delle Navigazioni et Viaggi...*(1550) de Ramusio articulam a escrita ao desenho, ainda que este último seja subsidiário. No primeiro caso, observe-se como simbolicamente se representa um novo(s) mundo(s) a partir da titulação da obra, já no segundo pondere-se no modo como se desenhavam alguns espaços.

Other travel writings, like Montalboddo's *Paesi* (1507), or Ramusio's *Delle Navigazioni e Viaggi* (1550) articulate writing and drawing, although the latter assumes a secondary function. In the first case, we may perceive the symbolical representation of a new world in line with the book's title, while in the second one consider the way in which some spaces are depicted.

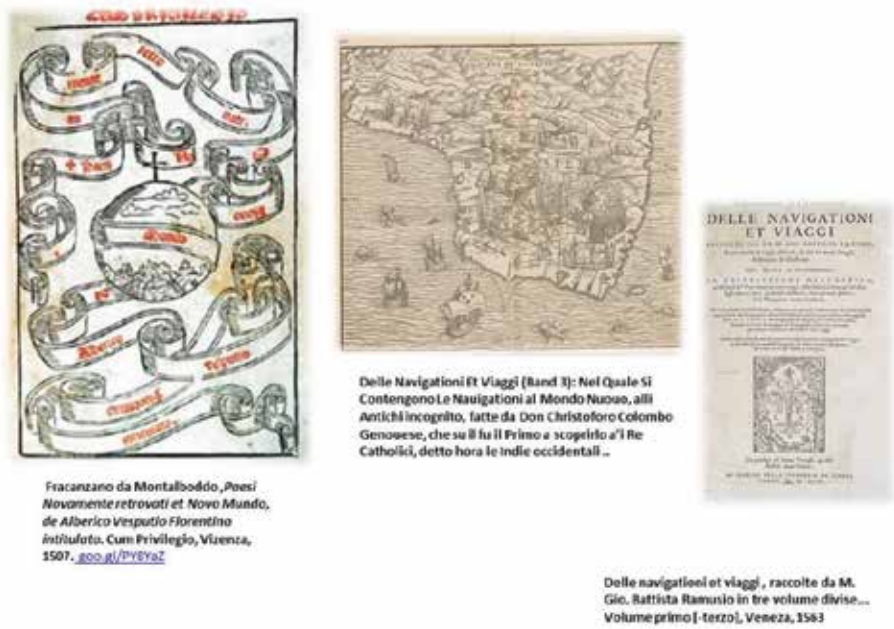


Fig. 7 – Compilações de escrita de viagem
Travel writing compilations

Tome-se o exemplo do Brasil.

Such is the example of Brazil.

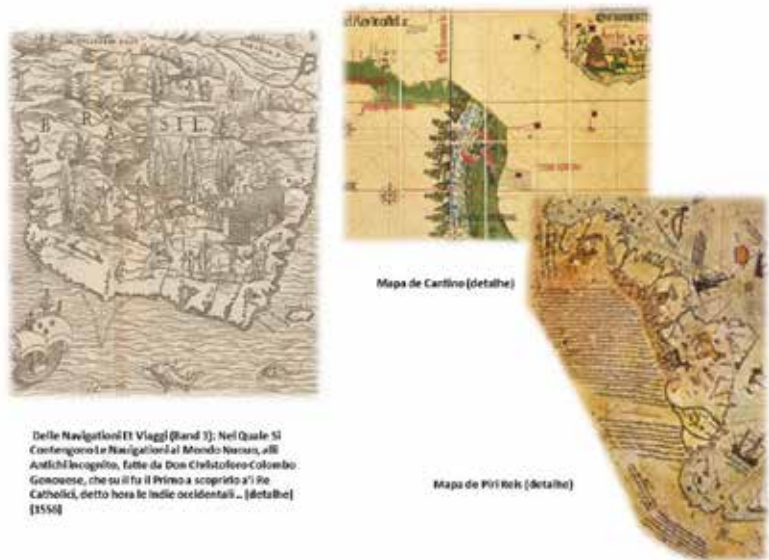


Fig. 8 – Representação do Brasil
Brazil's depiction

Estamos já em pleno século XVI e apuram-se os signos metonímicos da fauna e flora (recorde-se os papagaios e a densa floresta de Cantino) não sendo mais o desconhecido tardo-medieval que algo metonimicamente simboliza o espaço, mas sim o quotidiano indígena (recorde-se a carta de Giacomo Gastaldi no *Delle Navigationi et Viaggi...* e os trabalhos de desflorestação do pau-brasil)⁶.

Mas retomenos então Piri Reis e atente-se nos vários estudos sobre a sua obra e biografia. Importa ter em atenção que esta análise se centra na difusão e possível influência de um modelo explícito de transmissão de outras realidades: o das compilações da escrita de viagem. Deste modo, observe-se como nestes primeiros anos de Quinhentos se modelou a construção do conhecimento do mundo e como a difusão das novidades se espelhou nas obras de Piri Reis. Um dos tópicos que tem ocupado a academia tem sido a comparação entre as várias experiências expansionistas europeias, nomeadamente as otomanas⁷, que ocorreram no século XVI e cujas evoluções ainda que diferenciadas participaram no que alguns consi-

These works belong to the 16th century and fauna and flora metonymic signs (e.g., Cantino's parrots and dense forest) no longer belong to the medieval or late-medieval unknown that somehow metonymically symbolize the space. Instead it's the indigenous daily life (e.g., Giacomo Gastaldi's letter in *Delle Navigationi et Viaggi*, and Brazil's deforestation)⁶.

After this brief digression, we must return to Piri Reis in order to ponder on the different essays either on his work or in his biography. It should be noted that this analysis focuses on the diffusion and hopeful influence of an explicit model of transmission of other realities: travel writing compilations. We must start then by pondering how, in early 16th century, the knowledge of the world was modeled and how news about the recently discovered lands echoed in Piri Reis' works. Recent research has focused on a comparatist approach on European expansion, namely the Ottoman⁷, which occurred in the 16th century and whose evolutions, although differentiated, participated in: "(...) the extraordinary rise of powerful

⁶ Assistimos a toda uma série de trabalhos sobre as representações do espaço brasileiro. Contudo importa ter em atenção as várias análises do modo como se efectivou a transmigração das formas e dos signos. Veja-se, por exemplo, como a carta de Giacomo Gastaldi, onde surge a representação do Brasil, foi sendo reutilizada. Cf. Olga Okuneva «Essai sur la carte de G. Gastaldi «Brasil» insérée dans «Delle navigationi et Viaggi» de G. B. Ramusio (1556; 1565; 1606) in *Terra Brasilis (Nova Série)*, 2 | 2013 <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/743>.

⁷ Cf. Ainda recentemente, e na sequência de uma tese de doutoramento, saiu o livro Giancarlo Casale, *The Ottoman Age of exploration*, Oxford, Oxford University Press, 2010.

⁶ We have seen a whole series of works on the representations of the Brazilian space. However, it is important to keep in mind the various analyzes of the way in which the transmigration of forms and signs has taken place. See, for example, how the letter of Giacomo Gastaldi, where the representation of Brazil arises, was reused. Cf. Olga Okuneva «Essai sur la carte de G. Gastaldi «Brasil» insérée dans «Delle navigationi et Viaggi» de G. B. Ramusio (1556; 1565; 1606) in *Terra Brasilis (Nova Série)*, 2 | 2013 <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/743>.

⁷ Cf. Just recently, after the publication of a doctorate thesis, the book by Giancarlo Casale was published, *The Ottoman Age of exploration*, Oxford, Oxford University Press, 2010.

deram ser: “(...)the extraordinary rise of powerful empires inaugurated a series of sustained interactions that brought societies around the world into interdependent relationships.”⁸ Ora, perceber os processos usados na transmissão do conhecimento do mundo é nuclear para a compreensão da forma como se construíram os vários projectos imperiais, pois a informação do real participaria dessas construções dominiais.

As compilações de viagem funcionam, ao tempo, como fonte de conhecimento. Ao historiador compete a tarefa de as analisar. Tanto os *Paesi nouamenti retrouati ...*, de Fracanzano da Montalboddo (1507) como, por exemplo, as *Delle Navigationi et Viaggi...*, de G. Battista Ramusio, cuja edição se inicia em 1550, têm sido estudadas sobre diversas perspectivas, nomeadamente enquanto fontes matriciais para os “Encounter Studies”.

Durante muito tempo, esta sub-área dos estudos de cultura era algo secundarizada e marginalizada pela historiografia, pois a sua hermenêutica textual exigia o domínio conceptual dos campos da História e da teoria literária. Actualmente os “encounter studies” funcionam como: “ (...) gaze to include almost any intellectual artifact of Europe’s interaction with the other during the late medieval and early modern periods, ranging from examples of Western geography, cartography, and narrative history to painting, epic poetry, and even works of philosophy and legal theory.”⁹

Não é este o lugar para problematizar a evolução destes estudos nas suas múltiplas

empíres inaugurated a series of sustained interactions that brought societies around the world into interdependent relationships.”⁸ In order to perceive the processes used in the transmission of knowledge of the world we have to understand how the different imperial projects were built, since the information about reality is inherent to these constructions.

Travel writing compilations also function as a source of knowledge, which the historian must analyze. Both Fracanzano da Montalboddo’s *Paesi nouamenti retrouati ...* (1507) and G. Battista Ramusio’s *Delle Navigationi et Viaggi*, whose publication starts in 1550, have been studied under different perspectives, namely as matrixes for “Encounter Studies”.

This sub-area of cultural studies was been marginalized for a long time by historiography, since its textual hermeneutics requires specific conceptual tools within the fields of history and of literary theory. Today “encounter studies” function as a: “ (...) gaze to include almost any intellectual artifact of Europe’s interaction with the other during the late medieval and early modern periods, ranging from examples of Western geography, cartography, and narrative history to painting, epic poetry, and even works of philosophy and legal theory.”⁹

This is not the place to problematize the evolution of these studies in its multiple aspects, in particular with regard to the sources and topics analyzed. However,

⁸ Charles H. Parker, *Global Interactions in the Early Modern Age, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, p. 11.

⁹ Giancarlo Casale, *op.cit.*, p. 9.

⁸ Charles H. Parker, *Global Interactions in the Early Modern Age, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, p. 11.

⁹ Giancarlo Casale, *op. cit.*, p. 9.

vertentes, nomeadamente relativamente às fontes e aos tópicos analisados. Contudo, subscrevo a crítica que considera que as reconstruções históricas apresentadas decorrem de uma representação europeia de outros espaços, ainda que: “ (...) it attempts to frame its discussion within the most global and expansive of intellectual settings.”¹⁰

No entanto, considero que as representações europeias de outros espaços, devem ser aprofundadas. Com efeito, elas reconstruíram o “conhecimento do mundo”, o qual, apesar de condicionado pelas pré-existentis tradições tardo medievais e renascentistas europeias, sofreu as mudanças espaciais e temporais que intervieram nos contornos económicos, sociais, políticos e culturais, que se procuraram “representar”¹¹. Se é certo que estes discursos, as narrativas de viagem, devem ser entendidos no âmbito de um contexto social específico, pois reflectem códigos, expectativas e ideologias também elas específicas¹², eles formatam a representação do “mundo do Outro” a partir do ponto de vista do autor. Assim, ao serem usados como fonte de informação a partir da qual o autor histórico intervém, modelam os contextos historiográficos. É exactamente neste espaço que o caso de Piri Reis emerge como paradigmático.

I endorse the criticism that the historical reconstructions presented derive from an European representation of other spaces, even though: “(...) it attempts to frame its discussion within the most global and expansive of intellectual settings.”¹⁰ However, I believe that the European representations of other spaces must be deepened. Indeed, they reconstructed the “knowledge of the world”, which, although conditioned by the pre-existing late medieval and Renaissance European traditions, underwent the spatial and temporal changes that intervened in the economic, social, political and cultural contours which they aimed to “represent”¹¹. If it is true that these discourses, the travel narratives, must be understood within a specific social context, because they reflect codes, expectations and ideologies that are also specific¹², they also shape the representation of the “world of the Other” from the author’s point of view. Thus, when used as a source of information from which the historical author intervenes, they shape the historiographic contexts. It is precisely in this space that Piri Reis emerges as paradigmatic.

But let’s see how, and in order to do it we must bring to mind some biographical data. Between 1465 and 1470 Muhiddin

¹⁰ *Ibidem*, p. 10.

¹¹ Passámos, como claramente assinala Gilles Lipovetsky na sua *Cultura-Mundo do cosmos fixo da unidade, do sentido último e das classificações hierarquizadas* para o das redes, dos fluxos, da moda e do mercado sem fundamento nem centro de referência. Cf. Gilles Lipovetsky e Jean Serroy, *A cultura-Mundo-resposta a uma sociedade desorientada*, Lisboa, Edições 70, 2010.

¹² Cf. Graham Allen, *Intertextuality*, London, Routledge, 2000, p. 212.

¹⁰ *Ibidem*, p. 10.

¹¹ Gilles Lipovetsky points out in his *Cultura-Mundo* from a cosmos of unity, of hierarchies and final meaning, to the one networks, fluxes, fashion and market without any centre or reference. Cf. Gilles Lipovetsky e Jean Serroy, *A cultura-Mundo-resposta a uma sociedade desorientada*, Lisboa, Edições 70, 2010.

¹² Cf. Graham Allen, *Intertextuality*, London, Routledge, 2000, p. 212.

Mas vejamos como, e para tal tomemos alguns dados biográficos. Entre 1465 e 1470 terá nascido Muhiddin Piri, que conheceremos como Piri Reis [capitão Piri]. Aos 11 anos acompanharia seu tio, Kemal Reis, nas suas incursões no Mediterrâneo. Como almirante do Sultão Bayezid II (r. 1480-1512), destacam-se as suas actividades contra a *Sereníssima Senhoria de Veneza* (1499-1502), pois é durante o período em que Kemal Reis ocupa o lugar de comandante-em-chefe da Marinha otomana que Piri Reis assumiu o comando de uma esquadilha nesta força naval até à morte de seu tio, a qual ocorreria em combate 1511.

É por esta altura que Piri Reis se retiraria para Gelibolu, onde deu início aos seus trabalhos cartográficos, quer para elaboração do seu “primeiro” mapa (1513), quer as notas para o seu “Livro do Mar”. Esta última narrativa seria redigida com o incentivo do grão-vizir Ibrahim Pasha em 1524. Em 1526 Piri Reis entregaria o seu livro do Mar ao sultão Suleimão, o Magnífico.

Piri was born, whom we will know as Piri Reis [Captain Piri]. At age 11 he would accompany his uncle, Kemal Reis, in his forays into the Mediterranean. In his functions of Sultan Bayezid II's Admiral (1480-1512), against *Sereníssima Senhoria de Veneza* (1499-1502), for it is during the period in which Kemal Reis takes the place of commander-in-chief of the Ottoman Navy, Piri Reis took command of a squadron in this naval force until the death of his uncle, who would take place in combat in 1511.

It is by this time that Piri Reis would retire to Gelibolu, where he began his cartographic work, both for the elaboration of his “first” map (1513) and the notes for his “Book of the Sea.” This last narrative would be written with the encouragement of the grand vizier Ibrahim Pasha in 1524. In 1526 Piri Reis would deliver his book of the Sea to the Sultan Suleimão, the Magnificent.



Fig. 9 – Fragmento do segundo Mapa de Piri-Reis goo.gl/8ctwDw
Fragment of the second Map by Piri-Reis goo.gl/8ctwDw

É de 1528 o seu segundo mapa-mundo, onde se encontram representadas as costas orientais da América do Norte. Mas concentremo-nos nos anos de 1516-1517, quando Selim I (r. 1512-1520) iniciou sua campanha contra Qa-nsawh, o sultão mameluco do Egito, derrotando-o, o que levou à incorporação no Império Otomano da Síria, Palestina, Egito e de Jabal al Hijaz. O sultão otomano tornou-se, então, protector do Islão e guardião das cidades santas (Meca, Medina e Jerusalém). Piri Reis nestas campanhas comandaria uma esquadra, participando na tomada de Alexandria. Atente-se que este protectorado das cidades santas é um dos principais objectivos dos sultões otomanos, e uma das chaves de leitura das movimentações otomanas no espaço do Índico.

As obras de Piri Reis, e a informação nelas contida, devem ser lidas no contexto da expansão otomana, seja no domínio do Mediterrâneo, seja no Índico, tendo em atenção a penetração via Mar Vermelho e Golfo Pérsico. Com efeito, em 1517, Piri Reis entrega a Selim I o seu mapa-mundo no Egito, quando este fizera a sua primeira entrada vitoriosa na cidade; recorde-se que o Egito funcionava como uma das portas de acesso ao Índico, via Mar Vermelho. Devemos igualmente recordar que se deve a Selim a abertura de negociações com Muzaffar Shah II, do Gujarat, com o objectivo de organizar o ataque aos portugueses através de forças conjuntas.

Esta ameaça otomana ao domínio português no Índico é largamente noticiada, sendo cuidadosamente narrada pelos que descrevem um domínio imperial em Quinhentos. Refiro-me, em particu-

His second world map, dating from 1528, represents North American Eastern coasts. We must however focus on the years 1516-1517, when Selim I (1512-1520) began his campaign against Qa-nsawh, the Mamluk sultan of Egypt. The latest defeat would eventually lead to the incorporation of Syria, Palestine, Egypt, and Jabal al-Hijaz into the Ottoman Empire. The Ottoman sultan thus became protector of Islam and guardian of the holy cities (Mecca, Medina and Jerusalem). During these campaigns Piri Reis took the lead of a squad, and participated in the conquest of Alexandria. One must bear in mind that this protectorate of the holy cities was one of the main objectives of the Ottoman sultans, and one of the keys to the understanding of the Ottoman movements in the Indian space.

The works of Piri Reis, and the information contained therein, should be read in the context of the Ottoman expansion, whether in the Mediterranean or in the Indian Ocean, taking into account the penetration via the Red Sea and the Persian Gulf. Indeed, in 1517, while in Egypt at the time of his successful entrance in the city, Piri Reis gave Selim I his world map; it should be remembered that Egypt functioned as one of the access ports to the Indian Ocean via the Red Sea. We should also remember that Selim was responsible for the opening of negotiations with Muzaffar Shah II of the Gujarat, with the aim of organizing the joint attack on the Portuguese.

This Ottoman threat to Portuguese rule in the Indian Ocean is widely reported, being carefully narrated by those who describe an imperial domain in the

lar, quer às crônicas da expansão que se debruçam sobre o império português no espaço asiático, quer aos vários relatos sobre as sucessivas ameaças às várias praças e esquadras portuguesas que garantiam do domínio português no Índico.

Com efeito, a parte por nós conhecida do mapa de Piri Reis é a referente ao Novo Mundo. Contudo, importa atender ao facto de, em 1517, este cartógrafo procurar oferecer ao seu sultão o “conhecimento do Mundo”. Apesar de só se possuir uma parcela do mapa, segundo alguns historiadores¹³, ele marca uma nova era na História da cartografia otomana. Não é, todavia, propósito desta análise reproduzir os aspectos que comprovam tal afirmação, mas assinalar o modo como esta parcela de um todo revela o cuidado na transmissão de um “novo” espaço, tendo o autor recorrido a várias fontes.

Como assinala Max Justo Guedes, Piri Reis conhecia a divisória de Tordesilhas como prova “(...) a legenda colocada a oeste do Arquipélago de Cabo Verde, em distância aproximada daquela onde deveria ser traçada a linha divisória; no entanto, o cartógrafo estava mal informado sobre a origem de contagem dela, pois afirma estar traçada “a 2.000 milhas a oeste do estreito de Ceuta”; obviamente, o acerto do traçado provém do protótipo português ou castelhano que utilizou.”¹⁴ Ainda segundo este historiador Piri Reis seguiu as convenções ao tempo, desenhando pelo Atlântico, *múltiplas embarcações, cinco naus e cinco caravelas, todas estas de dois mastros*, navios que teriam sido possivelmente copiados de fontes portuguesas. Nas notas marginais ao mapa, como aliás

16th century. I mean either the expansion chronicles about the Portuguese empire in Asia, or the various accounts of successive threats to Portuguese fortifications that assured the Portuguese dominion of the Indian Ocean. Indeed, the section known to us from the Piri Reis map, is the one of the New World. However, it is important to note that in 1517 this cartographer sought to offer his sultan the “knowledge of the World”. Although only a portion of the map is known today, according to some historians¹³, it marks a new era in the history of Ottoman cartography. It is not, however, the purpose of this analysis to reproduce the aspects that prove such an affirmation, but to point out how this fragment of a whole may show how sensitive was the transmission of a “new” space, and the way its author took information from several sources.

Max Justo Guedes points out that Piri Reis knew the Tordesilhas partition as proof “(...) the legend placed to the west of the Archipelago of Cape Verde, in approximate distance from the one where the dividing line should be drawn; however, the cartographer was misinformed of her counting origin, for she claims to be traced “2,000 miles west of the Strait of Ceuta”; obviously, the correctness of the layout comes from the Portuguese or Castilian prototype that he used.”¹⁴ Still according to this historian Piri Reis followed the conventions to time, drawing by the Atlantic, multiple vessels, five ships and five caravels, all of them of two masts, which may have been copied from Portuguese sources. In the notes marginal

¹³ Cf. Giancarlo Casale, *op. cit.*, p. 25.

¹⁴ Cf. Max Justo Guedes, *op. cit.*, p. 100.

¹³ Cf. Giancarlo Casale, *op. cit.*, p. 25.

¹⁴ Cf. Max Justo Guedes, *op. cit.*, p. 100.

já tinha assinalado anteriormente, Piri Reis referencia que consultou cartas portuguesas e cartas árabes da Índia, bem como outros documentos, nomeadamente uma carta das Américas, sobre a terceira viagem ao Novo Mundo de Cristóvão Colombo e até possivelmente interrogado um dos membros desta expedição¹⁵.

Tomando unicamente o fragmento conhecido e usando os dados compilados por Max Justos Guedes, constata-se que, relativamente à Península Ibérica e ao litoral africano, se teria usado uma padronização cartográfica europeia deste espaço. No entanto na observação do modo como Piri Reis mapeou o arquipélago de Cabo Verde, verifica-se que este se teria servido da relação de Cadamosto, pois assinala, junto à caravela ali desenhada que o seu mestre se chamaria Messire Anton, o genovês, ainda que o mesmo tivesse sido criado em Portugal. Tal dado aponta exactamente para Antoniotto Usodimare, companheiro de Cadamosto¹⁶. Alvise da Ca' da Mosto ou, simplificando, Alvise Cadamosto (1428 – 1488), escreveria uma relação de viagem que seria publicada nos *Paesi...*, de Fracanzano da Montalboddo, de 1507, e posteriormente nas *Delle Navigationi et Viaggi...*, de G. Battista Ramusio. Recordo que os relatos de viagem, antes mesmo de alguns deles serem impressos, corriam sob a forma de cópias manuscritas. Por outro lado, as compilações de escritos de viagem impressas neste século XVI subscrevem propósitos autorais diversos e satisfazem públicos diferenciados.

Mas prossigamos na desocultação das fontes usadas por Piri Reis, nomeadamente

to the map, as he had already pointed out, Piri Reis referred to Portuguese letters from India, as well as to other documents, including a letter from the Americas on Christopher Columbus third voyage to the New World; besides he may also have got in touch with one of the members of this expedition¹⁵.

If we focus only on the fragment known today, and bringing to mind the data gathered by Max Justos Guedes, we may deduce that, in what concerns the Iberian Peninsula and the African coast, a European cartographic standardization of this space prevailed. Yet when we approach in detail the way Piri Reis mapped the archipelago of Cape Verde, we get to the conclusion that he was deeply influenced by Cadamosto's relation, because, next to Messire Anton's, the Genoese, as he was also known, caravel it is referred that it was built in Portugal. This data points exactly to Antoniotto Usodimare, companion of Cadamosto¹⁶. Alvise da Ca' da Mosto or, simply, Alvise Cadamosto (1428 - 1488), would write a travel relation that would be published in Fracanzano da Montalboddo's *Paesi...*, in 1507, and later in G. Battista Ramusio's *Delle Navigationi et Viaggi...* I recall that the travel accounts, even before some of them were printed, ran in the form of handwritten copies. On the other hand, the compilations of travel writings printed in the 16th century follow authoral agendas and meet the demands of different audiences.

But let us continue in the unpublishing of the sources used by Piri Reis, especially when referring to the islands and the

¹⁵ Relativamente a este último dado cf. Giancarlo Casale, *op. cit.*, p. 25.

¹⁶ Cf. Max Justo Guedes, *op. cit.*, p. 16.

¹⁵ Cf. Giancarlo Casale, *op. cit.*, p. 25.

¹⁶ Cf. Max Justo Guedes, *op. cit.*, p. 16.

quando este referencia as ilhas e o continente americano. A propósito *das costas e ilhas das Antilhas* Piri Reis assinala que elas teriam sido descobertas por um, como referencia, *infiel genovês chamado Colombo*. Para tal afirmação Piri Reis ter-se-ia socorrido possivelmente da carta de Columbo/ Juan de la Cosa. No que diz respeito à costa do Brasil, já eram conhecidas as missivas vespucianas, seja sob a forma de impresso, seja de manuscrito, e o desenho de Piri Reis cruzaria várias fontes, nomeadamente cartográficas. Como assinala Justo Guedes a configuração do espaço em Piri Reis é próxima da de Francisco Rodrigues (1511-1515)¹⁷.

American continent. About the coasts and islands of the Antilles Piri Reis points out that they would have been discovered by one, as a reference, a Genoese infidel named Columbus. Piri Reis may have picked this information in a letter of Columbus / Juan de la Cosa. As far as the coast of Brazil, the vespuciana missives were already known, either printed or as manuscript, and the drawing of Piri Reis would cross several sources, namely cartographic. As Justo Guedes points out, the configuration of space in Piri Reis is close to that of Francisco Rodrigues (1511-1515)¹⁷.

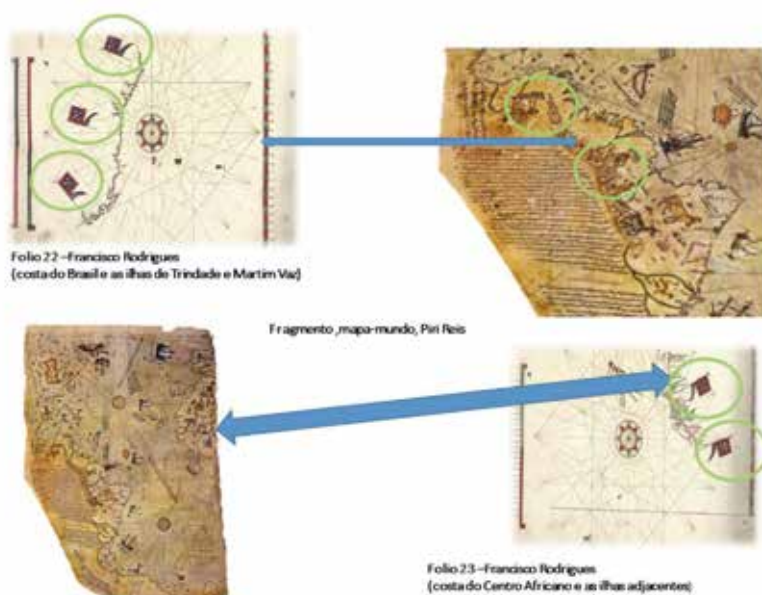


Fig. 10 – Confronto entre as representações dos espaços em Piri-Reis e Francisco Rodrigues
Comparing the different representations of the same space by Piri-Reis and Francisco Rodrigues

Contudo não posso deixar de reafirmar a distinta estratégia metonímica de que se servem: à simbólica tardo-medieval

However, I can not fail to reaffirm the distinct metonymic strategy they fit: the symbolic late medieval (recourse to the

¹⁷ Cf. José Manuel Garcia, *op. cit.*, p.26.

¹⁷ Cf. José Manuel Garcia, *op. cit.*, p.26.

(recurso a acéfalos ou cinocéfalos) contrasta-se o repetitivo estandarte dominial (Fig. 10).

Atente-se igualmente no facto de os espaços assinalados por Piri Reis serem igualmente descritos nas compilações de viagem que correm na Europa, nos circuitos mediterrânicos. Tanto os *Paesi nouamenti retrouati et Nouo Mondo Vesputio Florentino intitulado*, de Fracanzano da Montalboddo como as posteriores *Delle Navigationi et Viaggi...*, de G. Battista Ramusio constituem uma fonte de conhecimento e prazer para o público ávido em receber notícias de diferentes lugares e novas gentes. Estes textos representariam igualmente um poder que se exercia nos espaços extra-europeus, correspondendo a um tipo de narrativas que é muito acarinhada pelos círculos italianos.

Recorde-se que em 1507 sai em Veneza os *Paesi...* que adquirem um enorme sucesso por toda a Europa, tendo sido objecto de inúmeras edições, nomeadamente em italiano, latim, francês ou alemão. Contudo, esta compilação é elaborada a partir de textos a que Montalboddo¹⁸ teve acesso e que relatavam as expedições portuguesas e espanholas. Este autor atribuiria, aliás, uma atenção especial aos relatos das viagens de Amerigo Vespucci, sendo este, o signo evocador do Novo Mundo. Não entanto, esta compilação não obedece a uma estrutura que se articula a partir de objectivos precisos,

acephals or cinocephalus) contrasts with the recurrent symbol of a dominion, the flag (Fig. 10).

Also note that the spaces designated by Piri Reis are also described in the compilations of travel writing that were then divulged in Europe, and in the Mediterranean circuits. Both Fracanzano da Montalboddo's *Paesi nouamenti retrouati et Nouo Mondo Vesputio Florentino intitulado*, and later in G. Battista Ramusio's *Delle Navigationi et Viaggi...*, they function as source both of knowledge and pleasure for an audience eager to receive news from different places and new peoples. These texts also represented a power that prevailed in extra-European spaces, corresponding to a narrative genre that was very cherished by the Italian circles. We must note that the *Paesi...* were published in 1507, with a huge successful all over Europe, that led to their translation and to the different editions in Italian, Latin, French or German. However, this compilation is based on texts that Montalboddo¹⁸ had access to, and focused Portuguese and Spanish expeditions. Moreover, this author would pay special attention to the reports of Amerigo Vespucci's travels, this being the evocative sign of the New World. However, this compilation does not follow a structure that is based on precise objectives, such as the relevance of the narratives or the novelty they describe in relation to what was known as the project of G. Battista Ramusio.

¹⁸ Atente-se igualmente no facto de Johann Huttich, que publicou *Novus Orbis* (Basileia, 1532), se ter socorrido dos *Paesi* como fonte principal da sua compilação. Contudo, também neste caso, o acesso do compilador às narrativas, nomeadamente aos textos de Marco Polo ou de Ludovico Varthema, ditou a estrutura da *Novus Orbis*.

¹⁸ Johann Huttich, who published *Novus Orbis* (Basileia, 1532), took the *Paesi* as his main source. Yet, also in this case, the access of the editor to the narratives, namely Marco Polo's or Ludovico Varthema's writings, determined the structure of the *Novus Orbis*.

como sejam a pertinência das narrativas ou a novidade que estas descrevem face ao que era conhecido como acontece com o projecto de G. Battista Ramusio.

A colectânea ramusiana é projectada a partir da relevância que os textos podem ter para um conhecimento profundo dos lugares e das gentes descritas. A sua inclusão não se deve, assim, ao eventual, mais ou menos fortuito, acesso que o autor teve aos mesmos. Ramusio¹⁹ pretendia dar ao seu público os documentos que revelariam as primeiras experiências e observações dos espaços extra-europeus então trilhados. No seu meticuloso estudo sobre as *Delle Navigationi et Viaggi...* George Parks assinalou que o trabalho editorial de G. Battista Ramusio, assentou em quatro níveis: o da procura de documentos que colmariam as informações em falta relativamente a espaços geográficos ainda não referenciados nas obras que circulavam impressas; o da selecção dos textos, que deveriam incorporar a compilação, usando os critérios de fiabilidade descritiva; o da tradução para italiano das narrativas originalmente escritas noutra língua; e, por último, o da elaboração de comentários que explicassem a compilação. Ramusio é pioneiro no modo como projecta a sua compilação de viagens, seguindo uma coerente estru-

The ramusio's collection is designed bearing in mind the relevance that the texts can have for a deep knowledge of the places and people described. Their inclusion is therefore not due to the occasional, more or less fortuitous, access that the author had to them. Ramusio¹⁹ meant to provide the knowledge of documents that revealed the early experiences and observations of the extra-European spaces. In his meticulous study of the *Delle Navigationi et Viaggi...* George Parks pointed out that the editorial work of G. Battista Ramusio was based on four levels: the search for documents that would fill the gap of missing information on geographical areas not yet referenced in printed works; the selection of texts, which should incorporate the compilation, using the criteria of descriptive reliability; the translation into Italian of the narratives originally written in another language; and, lastly, the preparation of comments explaining the compilation. Ramusio is a pioneer in the way he designs his compilation of trips, following a coherent historical-geographical structure. His editorial program will be subscribed, still in the 16th century, by Richard Hakluyt who praises him in his work *Divers voyages touching the discoverye of America*, and in the following century by Melchisédech Thevenot.

¹⁹ Ele tem acesso à colecção de manuscritos doada a Veneza pelo Cardeal Bessarion (em 1469) e que constituirá o núcleo da Biblioteca Marciana. Tanto Andrea Navagero (a partir de 1515) como Pietro Bembo (a partir de 1531) seriam os curadores deste fundo documental. Contudo, nem Andrea Navagero, devido às sucessivas embaixadas que o afastavam de Veneza, nem Pietro Bembo, devido ao facto de ter sido eleito Cardeal em 1539, se dedicaram durante muito tempo à conservação deste espólio. Foi por esse motivo que Ramusio veio a desempenhar tal tarefa.

¹⁹ He had access to the manuscripts that were given to Venice by Cardinal Bessarion in 1469, and that would be the core of the Marciana Library. Andrea Navagero, since 1515, and Pietro Bembo, since 1531, were its curators. Yet, neither Andrea Navagero, due to his participation in several embassies which led him away from Venice, Pietro Bembo, due to the fact that he was elected Cardinal in 1539, devoted time enough to the preservation of this estate. This is the reason why Ramusio took this task.

tura histórico-geográfica. O seu programa editorial será subscrito, ainda no século XVI, por Richard Hakluyt que o elogia na sua obra *Divers voyages touching the discoverye of America*, e no século seguinte por Melchisédech Thevenot.

Retome-se, no entanto, os *Paesi...* e as representações dos mundos que estes oferecem, visto os mesmos transmitirem a imagem de um tempo. O acesso do compilador às narrativas dita, como foi anteriormente afirmado, a sua inclusão. O universo discursivo do compilador toca espaços que também são desenhados por Piri Reis. Conhece-se pouco sobre Montalboddo, o qual teria sido professor em Vicenza. Nesta cidade sairia a 3 de Novembro de 1507 os *Paesi nouamenti retrouati et Nouo Mondo Vesputio Florentino intitulado ...*, na impressão de Enrico Vicentino. Como o título indicia salientam-se as notícias do Novo Mundo descritas por Américo Vespúcio. Atente-se no fragmento de Piri Reis e no Novo Mundo aí registado.

Let us return to the *Paesi...* and to its representations of the worlds, since they provide an image of a time. The access of the compiler to the narratives dictates, as was previously stated, their inclusion. The compiler's discursive universe touches spaces that were also drawn by Piri Reis. Little is known about Montalboddo, who would have been a teacher in Vicenza. He left in this city by November 3, 1507 the *Paesi nouamenti retrouati et Nouo Mondo Vesputio Florentino intitulado ...*, in the imprint by Enrico Vicentino. As the title indicates, the news of the New World described by Amerigo Vespucci stands out. Notice the fragment of Piri Reis and the New World registered there.



Particular do mapa de
Waldseemüller de 1507, onde pela
primeira vez aparece América



Fig. 11 – Pormenor do mapa de Martin Waldseemüller (goo.gl/53CayP)
confrontado com o fragmento do mapa-mundo de Piri Reis.

Detail of Martin Waldseemüller's map (goo.gl/53CayP)
confronted with the fragment of Piri Reis' world map.

Recorde-se que em 1507 Martin Waldseemüller teria reimpreso a cosmografia de Ptolomeu, inserindo as *Navigationes...* de Vespúcio, traduzidas para latim. No *proêmio* justifica-se a titulação do novo espaço, pois se a partes da terra anteriormente conhecidas tinham sido atribuídos nomes de mulher, também o novo mundo deveria chamar-se América, honrando o sábio que a descobrira²⁰.

Mas regressemos aos *Paesi* onde se assinalam igualmente as viagens de Alvise da Cadamosto ao Senegal, à Gâmbia e a Cabo Verde, em 1455 e 1456, e a expedição de Pedro de Sintra ao longo da costa oriental africana até à Serra Leoa (1462), ambos os relatos da autoria de Cadamosto. Também este espaço africano nos aparece em Piri Reis no fragmento do mapa mundi de 1513. Já para a descrição da viagem de Vasco da Gama de Lisboa a Calicute, Montalboddo teria recorrido à narrativa de Girolamo Sergini. Seguindo uma organização cronológica, Montalboddo introduz a descrição da primeira viagem de Colombo, incluindo as expedições de Alonso Niño e Vicente Yañez Pinzon pelas costas americanas. Ele referencia igualmente a narrativa da viagem de Pedro Álvares Cabral ao Brasil, em 1500, elaborada por um português piloto da frota, e a expedição de Vespúcio de 1501-1502, narrada na carta a Lourenço de Medicis. Por último, para além das cartas de alguns italianos que permaneceram em Portugal, como Pietro Pasqualigo, ou Giovanni Camerini (conhecido como Cretico), os *Paesi* centram-se na descrição dos espaços de Cranganor, Calicute, Cambaia, Ormuz, finalizando com a *insula de Ceilão*.

One must recall that in 1507 Martin Waldseemüller reprinted Ptolemy's cosmology, where he inserted Vespucci's *Navigationes ...*, in a Latin translation. The prologue vindicates the designation of the new space: since previously known parts of the earth had been given names of women, the new world should also be called America, honoring the wise man who had discovered it²⁰.

But let us now return to the *Paesi* where it is described Alvise da Cadamosto travels to Senegal, Gambia and Cape Verde in 1455 and 1456, and the expedition of Pedro de Sintra along the eastern African coast to Sierra Leone (1462), both reports of the authorship of Cadamosto. This African space also appears in the fragment of Piri Reis' world map of 1513. For the description of Vasco da Gama's voyage from Lisbon to Calicute, Montalboddo would have followed Girolamo Sergini's narrative. According to a chronological organization, Montalboddo introduced the description of Columbus' first travels, including Alonso Niño's and Vicente Yañez Pinzon's expeditions along the American coast. He also mentions the narrative of Pedro Álvares Cabral's voyage to Brazil in 1500, elaborated by a Portuguese pilot of the fleet, and Vespucci's expedition of 1501-1502, narrated in the letter to Lourenço de Medicis. Finally, in addition to the letters of some Italians who remained in Portugal, such as Pietro Pasqualigo, or Giovanni Camerini (known as Cretico), the *Paesi* focus on the description of Cranganor, Calicute, Cambaia, Ormuz, ending with the *insula of Ceylon*.

²⁰ Cf. Martin Waldseemüller, *The Cosmographiae Introductio*, New York, The United States Catholic Historical Society, 1907, p.8.

²⁰ Cf. Martin Waldseemüller, *The Cosmographiae Introductio*, New York, The United States Catholic Historical Society, 1907, p.8.

Esta compilação é em suma a expressão de um “conhecimento do mundo” devido ao acesso que Montalboddo teve dos textos. A coerência desta obra deve-se à organização cronológica dos escritos escolhidos e à fluidez narrativa introduzida pelo autor. O espaço do Índico e os poderes que aí são exercidos fecham os *Paesi*... As informações fluiriam à medida que os relatos foram circulando.

Por seu turno, também Piri Reis, ao serviço do seu sultão, se aventuraria por outras paragens. Como referi, em 1523, sob o sultanato de Suleimão, Piri Reis participou na campanha de Rodes. Como igualmente referi, no ano seguinte, foi instado, pelo grão-vizir Ibrahim Pasha, a escrever o seu “livro do Mar”. Entretanto Muhiddin Piri continuaria o seu trabalho enquanto cartógrafo e capitão dos mares, acompanhando as sucessivas estratégias de avanço otomano no espaço do Índico, nomeadamente o reforço da sua presença directa ou indirecta no Mar Vermelho, no Golfo Pérsico, na costa de Hadramante, ou ainda no Guzarate, para aqui assinalar as disputas entre Hadim Suleiman Pasha e os governadores e vice-reis portugueses nos anos de 1536-1546; recorde-se a importância que a questão de Diu e nomeadamente a manutenção da presença portuguesa nesta praça teve nesta primeira metade do século XVI. Com efeito, em 1538 António da Silveira sofreria em Diu o cerco de Khoja Safar, conseguindo rechazar este ataque. Em 1546 a guarnição portuguesa, agora comandada por D. João de Mascarenhas, venceria uma vez mais as tropas atacantes do agora senhor de Surate, Khoja Safar. Seja em 1538 seja em 1546 contingentes otomanos intervieram nos combates.

This compilation is in short the expression of a “knowledge of the world” due to Montalboddo’s access to textual sources. The coherence of this work is due to the chronological organization of the writings he chose and to his narrative fluency. The Indian space and the powers that prevail end the *Paesi* The information would flow as the reports circulated.

In turn, Piri Reis, at the service of his sultan, would venture to other places. As I mentioned above that, in 1523, under the Sultanate of Suleimon, Piri Reis participated in the Rhodes campaign. As I also mentioned that, in the following year, the grand vizier Ibrahim Pasha was urged to write his “book of the Sea”. Meanwhile, Muhiddin Piri would continue his work as a cartographer and captain of the seas, following the successive Ottoman strategies of advancement in the Indian Ocean, namely strengthening his direct or indirect presence in the Red Sea, the Persian Gulf, the Hadrian’s coast, or in the Guzarate, here to point out the disputes between Hadim Suleiman Pasha and the Portuguese governors and viceroys in the years 1536-1546. One must bear in mind how important Diu and in particular the Portuguese presence there was in the first half of the 16th century. Indeed, in 1538 António da Silveira would resist in Diu the siege kept by Khoja Safar, managing to reject his attack. In 1546 the Portuguese garrison, then commanded by Joao de Mascarenhas, managed to defeat again the attacking troops of the now-lord of Surat, Khoja Safar. Either in 1538 or in 1546 Ottoman contingents intervened in the fighting.

Últimas notas, no ano de 1547 Piri Reis seria designado para comandar a armada otomana que no mar Vermelho, no golfo Pérsico, e no Índico, enfrentavam o domínio português. Embora fosse um veterano na armada otomana no mediterrâneo as questões que se colocavam no Índico eram distintas. Assim, e após alguns sucessos iniciais (tomou Aden naquele mesmo ano; e Mascate em 1551), já com cerca de 80 anos Piri Reis sofreria um pesado desaire na sua campanha contra as forças portuguesas que navegavam no estreito de Ormuz e Golfo Pérsico. Apesar dos primeiros sucessos em Ormuz, não conseguiu tomar a cidade. Entretanto regressaria ao Cairo (1553). Acusado de traição morreria decapitado.

O conhecimento do mundo, que transmitiu, reconfigurou aquele que seria já o considerável conjunto de fontes que fluíam na Europa, mostrando como nos círculos otomanos a compreensão do mundo se alterara, alargando-se as suas fronteiras. Enfim, como o próprio Piri Reis escreveu no seu livro do mar, naquele que é também o seu panegírico: “I have made maps in which I was able to show twice the number of things contained in the maps of our day, having made use of new charts of Chinese and Indian Seas which no one in the Ottoman lands had hitherto seen or known.”²¹

In 1547, Piri Reis was appointed commander of the Ottoman navy, which in the Red Sea, in the Persian Gulf, and in the Indian Ocean, confronted the Portuguese rule. Although he was a veteran of the Ottoman navy in the Mediterranean, the problems he had to face in the Indian Ocean were different. Thus, after some initial successes (Aden was taken in that same year, and Muscat in 1551), Piri Reis, already a senior citizen in his 80s, would suffer a heavy snub in his campaign against Portuguese forces sailing in the Strait of Hormuz and Persian Gulf. Despite his early successes in Ormuz, he was unable to take the city. In the meantime he would return to Cairo (1553). After he had been accused of betrayal, he was beheaded.

The knowledge of the world, which he transmitted, reconfigured what already was the considerable set of sources flowing in Europe, showing how in Ottoman circles the understanding of the world had changed, widening its borders. Finally, as Piri Reis himself wrote in his *Book of the Sea*, in which also sounds as his panegyric: “I have made maps in which I was able to show twice the number of things contained in the maps of our day, having made use of new charts of Chinese and Indian Seas which no one in the Ottoman lands had hitherto seen or known.”²¹

²¹ Giancarlo Casale, *op. cit.*, p. 25.

²¹ Giancarlo Casale, *op. cit.*, p. 25.

Referências bibliográficas | Bibliographical references

- Allen, Graham, *Intertextuality*, London, Routledge, 2000.
- Casale, Giancarlo, *The Otoman Age of exploration*, Oxford, Oxford University Press, 2010.
- Garcia, José Manuel, *Livro de Francisco Rodrigues- O Primeiro Atlas do Mundo*, Porto, Universidade do Porto, 2008.
- Guedes, Max Justo. “A carta náutica de Piri Reis (Piri Reis Haritasi), 1531” in *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, 17-n.1. jan-jun.2009.
- Lipovetsky, Gilles, Serroy, Jean, *A cultura-Mundo-resposta a uma sociedade desorientada*, Lisboa, Edições 70, 2010.
- Loureiro, Rui. “Ecos das navegações portuguesas no Kitab-i Bahriye de Piri Reis”, in *Abriu* 2, 2013.
- Okuneva, Olga, «Essai sur la carte de G. Gastaldi « Brasil » insérée dans «Delle navigationi et Viaggi» de G. B. Ramusio (1556; 1565; 1606)» in *Terra Brasilis (Nova Série)*, 2 | 2013 <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/743>
- Parker, Charles H., *Global Interactions in the Early Modern Age, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010.
- Tobias, George “Isolarii-Fifteenth to Seventeenth Century” in David Woodward, *Cartography in the European Renaissance*, Chicago, Chicago University Press, 2007.
- Waldseemüller, Martin, *The Cosmographiae Introductio*, New York, The United States Catholic Historical Society, 1907.
- Woodward, David, *Cartography in the European Renaissance*, Chicago, Chicago University Press, 2007.

VIDA E OBRA DO NAVEGADOR E CARTÓGRAFO TURCO PIRI REIS

THE TURKISH SAILOR AND CARTOGRAPHER PIRI REIS

Mehmet Necati Kutlu*

Este trabalho se propõe realizar um resumo da vida do ilustre navegador turco Ahmed Muhiddin Piri Bey (1465-1554), enfatizando os pontos cruciais da sua aventura mundana incluindo a fase de elaboração do seu famoso mapa-múndi do ano de 1513.

Piri Reis é um conhecido cartógrafo e almirante turco do século XVI. Apesar de não ter certeza, acredita-se que nasceu em Gelibolu (Galípoli) por volta dos anos 1465 ou 1470. Seu nome verdadeiro é Muhiddin e o nome do seu pai aparece como Hacı Mehmed (Mehmet o peregrino) nas fontes bibliográficas. Em relação a sua data de nascimento, como foi expresso anteriormente, não há certeza, contudo sua participação nas guerras turco-venezianas do início do século XVI como «capitão» sugere que naquele momento ele tinha entre 30 e 35 anos de idade seguindo os costumes da marinha turca daquela época. (Yslam Ansiklopedisi, 2001:561). Sua família, apesar de viver em Gelibolu era oriunda da província de Karaman (Caramania) situada na Anatólia Central.

This work intends to summarise the life of the renowned Turkish sailor Ahmed Muhiddin Piri Bey (1465-1554), emphasizing the crucial points of his worldly adventure, including the elaboration phase of his famous world map of 1513.

Piri Reis is a well-known Turkish cartographer and admiral of the sixteenth century. Although it is not sure, it is believed that he was born in Gelibolu (Galipoli) around 1465 or 1470. His real name is Muhiddin and his father's name appears in the bibliographic sources as Hacı Mehmed (Mehmet the Pilgrim). Regarding his date of birth, as expressed earlier, there is no certainty. Nevertheless, his participation in the Turkish-Venetian wars of the early sixteenth century as "captain" suggests that at that time he would have been between 30 and 35 years old, according to the Turkish navy's practise of that time. (Yslam Ansiklopedisi, 2001: 561). His family, although living in Gelibolu, came from the province of Karaman (Caramania) in Central Anatolia.

* Catedrático, Diretor do Departamento de Língua e Literatura Espanhola da Faculdade de Línguas, História e Geografia e Diretor do Centro de Estudos Latino-Americanos, Universidade de Ancara, Turquia.

Professor, Director of the Department of Spanish Language and Literature of the Faculty of Languages, History and Geography and Director of the Centre of Latin American Studies, University of Ankara, Turkey.

Embora saibamos pouco sobre o começo de Piri Reis no mundo da marinha, a versão mais aceita indica que aprendeu os princípios básicos da navegação trabalhando com seu tio, o eminente almirante turco Kemal Reis (? -1551). Desde a tenra idade, provavelmente a partir de quando completou seus quinze ou dezesseis anos de idade, acompanhou seu tio em suas incursões marítimas. Uma importante parte da vida de Piri Reis demonstra um paralelismo quase completo com o de Kemal Reis devido ao fato de que o jovem Piri e seu tio não se separaram até sua morte em 1511.

Uma das missões mais importantes em que participaram tio e sobrinho foi a de auxílio aos muçulmanos da península Ibérica no ano de 1487. Naquela ocasião, os muçulmanos de Granada pediram ajuda a Tunísia, Egito e ao Império Otomano; Kemal Reis participou da disputa com a flotilha corsária ao seu comando passando desde o Mediterrâneo oriental até o ocidental. Outra missão importante na qual participou Kemal Reis foi o traslado dos judeus expulsos de Castile e Aragón através do decreto de Alhambra firmado no ano de 1492. As fontes bibliográficas enfatizam que Muhiddin trabalhou junto com seu tio nos anos de 1487 e 1493; em outras palavras podemos remontar a relação de Piri Reis com o mundo hispânico até o ano de descobrimento do Novo Mundo.

É conhecido que Kemal Reis foi convidado à capital Otomana pelo sultão Bayezit II (1447-1512), filho de Mehmet II (1432-1481) o conquistador de Istambul no ano de 1495. As fontes bibliográficas revelam que o eminente navegador turco nesta importante visita foi acompanhado

Although we know little about the beginning of Piri Reis in the world of navy, the most well accepted version indicates that he learned the basics of navigation by working with his uncle, the eminent Turkish admiral Kemal Reis (? -1551). From an early age, probably from when he was fifteen or sixteen years old, he accompanied his uncle in his maritime endeavours. An important part of the life of Piri Reis demonstrates an almost complete parallelism with that of Kemal Reis because the young Piri and his uncle did not separate until his death in 1511.

One of the most important missions in which uncle and nephew participated was to aid the Muslims of the Iberian Peninsula in 1487. On that occasion, the Muslims of Granada asked for help to Tunisia, Egypt and the Ottoman Empire; Kemal Reis participated in the dispute with the corsair flotilla to its command passing from the Eastern Mediterranean to the Western Mediterranean. Another important mission in which Kemal Reis participated was the transfer of the Jews expelled from Castile and Aragon due to the decree of Alhambra signed in 1492. The bibliographical sources emphasise that Muhiddin worked with his uncle in the years of 1487 and 1493; in other words, we can trace the relationship of Piri Reis to the Hispanic world until the year of the discovery of the New World.

It is known that Sultan Bayezit II (1447-1512), son of Mehmet II (1432-1481) the conqueror of Istanbul in 1495, invited Kemal Reis to the Ottoman capital. The bibliographical sources reveal that Hasan the Moreno (Kara Hasan) and his nephew Muhiddin accompanied the

por Hasan o Moreno (Kara Hasan) e seu sobrinho Muhiddin. (Ýslam Ansiklopedisi, 2001:562). Outra informação importante que registram as principais fontes sobre esta viagem é a entrada no serviço oficial da marinha otomana de Kemal Reis a partir da culminação do mesmo.

Piri Reis participou da campanha do ano de 1500 contra Veneza onde pela primeira vez foi atribuído o comando de um navio de guerra, destacando-se por sua coragem e talento. Outra missão importante na qual participaram tio e sobrinho conjuntamente foi a expedição contra Navarino no mesmo ano de 1500. Depois, Piri Reis teve o privilégio de ser encarregado de conduzir a notícia da campanha gloriosa ao Soberano Bayezit II, recebendo uma gratificação de 3000 moedas de prata e um aumento no seu estipêndio (Ýslam Ansiklopedisi, 2001:562).

A morte do seu tio Kemal Reis no ano de 1511 e seu retiro à sua terra natal Gelibolu por alguns anos depois deste sucesso foram determinantes na vida do ilustre marino, uma vez que a elaboração do seu primeiro mapa-múndi data desta época.

O célebre navegador declara ter utilizado uma série de mapas preparados por científicos cristãos e muçulmanos para a elaboração deste mapa-múndi em particular. Também especifica em sua obra “Kitab-ý Bahriye” (Livro dos Mares) ter utilizado um mapa feito por Cristóvão Colombo da seguinte maneira: «**Hoje em dia todas aquelas terras foram descobertas e são conhecidas. Estes nomes que existem naquela ilha e nos seus arredores foram instituídos por Colombo que assim se conhece. Também é relevante que se conheça seu caráter de grande científico. No mapa mencionado exis-**

minent Turkish sailor in this important visit. (Ýslam Ansiklopedisi, 2001: 562). Another important information that the main sources on this trip record is Kemal Reis’ entrance in the Ottoman Navy official service (...).

Piri Reis participated in the campaign against Venice in 1500 where for the first time he was assigned with the command of a warship and he stood out for its courage and talent. Another important mission in which uncle and nephew participated together was the expedition against Navarino in the same year. Afterwards, Piri Reis had the privilege of being in charge to convey the news of the glorious campaign to Bayezit II, receiving a gratification of three thousand silver coins and an increase in its stipend (Ýslam Ansiklopedisi, 2001: 562).

The death of his uncle Kemal Reis in 1511 and his retirement to his homeland Gelibolu for some years after this successful event were decisive in the life of the renowned sailor, since his first world map was produced at this time.

The renowned sailor claims to have used a series of maps prepared by Christian and Muslim scientists for shaping this particular world map. He also specifies in his book ‘*Kitab-ý Bahriye*’ (Book of the Seas) to have used a map made by Christopher Columbus, as follows: ‘**Nowadays all these lands have been discovered and are known. These names that exist in that island and in its surroundings were instituted by Columbus (...). It is also relevant that one knows his attribute of a great scientist. At the mentioned map there are outlines and islands, and they were drawn from the map of Colum-**

tem os contornos e as ilhas; e foram desenhados do mapa de Colombo». Este mapa colombino que hoje em dia está perdido, deve ter chegado às mãos desse navegador turco através de algum contato entre os navegadores turcos e espanhóis da costa do Mediterrâneo. Apesar de não ter certeza relacionada a este fato, parece ter lógica a explicação do pesquisador argentino Dr. Hernán Taboada: «Ya Bayazit II (1481-1512) se havia cercado o Mediterrâneo ocidental, em sua expedição de apoio aos mouros, e nela foi capturado um barco espanhol onde se encontravam os mapas que tornaram possíveis a obra de Piri Reis sobre a América. » (Taboada, 2004:118) este tipo de despojos inesperados pelo visto eram muito comuns no Mediterrâneo do século XVI. Vejamos as palavras de Piri Reis sobre o Novo Mundo, suas peculiaridades e um objeto muito interessante e representativo das Américas obtido por navegadores turcos.

“Ouça-me amigo sagaz,
uma dessas criaturas imponentes
É um pássaro, um papagaio, que possui
sete cores.
Contam aqueles que estiveram nessas
terras
Que há muitas pessoas com espaços entre
as sobrancelhas.
Tem rostos planos e sobrancelhas abertas
Papagaios de pura plumagem com suas
coroas
Usam cocares, muito vistosos
E comem plantas deliciosas.
Ouve amigo, uma dessas coroas ou
toucado
Havíamos tomado com nossos barcos.
Naquela época viajávamos o Mediterrâneo!
E com o inimigo infiel jamais tínhamos
piedade! (Piri Reis, 1998:191)

bus’. This *Colombino* map that has been lost, must have arrived to the hands of this Turkish sailor through some contact between Turkish and Spanish sailors at the Mediterranean coast. (...) It seems that the Argentinean researcher Dr. Hernan Taboada’s explanation is logical: ‘Ya Bayazit II (1481-1512) has got surrounded in western Mediterranean during his expedition to support the Moors and then he was captured by a Spanish boat. That is where they found the maps that made possible the work of Piri Reis about America’ (Taboada, 2004: 118). This type of unexpected spoils apparently were very common in sixteenth century Mediterranean. Here are the words of Piri Reis on the New World, its peculiarities and a very interesting and representative object of the Americas obtained by the Turkish seamen:

“Hear me a shrewd friend, one of these
awesome creatures
It is a bird, a parrot, which has seven
colours.
Tell those who have been in these lands
That there are many people with spaces
between the eyebrows.
They have flat faces and open eyebrows
Pure feathering parrots with their crowns
Wear rather eye-catching headdresses,
And they eat delicious plants.
Listen friend, one of these crowns or
headdress
We would had taken in our boats.
At that time, we travelled the
Mediterranean!
And we would never had pity for the
unfaithful foe! (PiriReis, 1998: 191)

Outra campanha determinante na vida de Piri Reis foi a conquista do Egito pelas forças otomanas em 1517. O famoso navegador desempenhou um papel determinante na conquista da cidade de Alexandria e assim chamou a atenção do sultão Selim I (1467-1520). Adicionalmente, ao longo da campanha Piri Reis obteve a oportunidade de traçar os braços do rio Nilo (Ýslam Ansiklopedisi, 2001:562). Nesse mesmo ano apresentou seu primeiro mapa-múndi ao mencionado soberano, e após seu retorno do Egito uma vez mais regressou a sua cidade natal para escrever o “Kitab-ý Bahriye” (Livro dos Mares). Participou no cerco e na conquista de Rhodes no final de 1522 (Von Hammer, 1991:434-436). Em 1524 acompanhou o Grão-vizir Pargalı Ýbrahim (1493-1536) na sua viagem ao Egito como capitão da flotilha. Apesar de não conseguir levar a flotilha até o Egito devido a uma grande tormenta, completou sua travessia por via terrestre junto a Ýbrahim Pashá. Ampliou seu «Livro dos Mares» seguindo o conselho do Grão-vizir e o apresentou em 1525 a Solimão I (1494-1566) «o Magnífico». Em 1528 desenhou um segundo mapa-múndi.

A esta altura, os dados sobre a vida de Piri Reis nas fontes bibliográficas começam a se tornar escassas. Não contamos com detalhes da vida do almirante durante uns vinte anos a partir da preparação de seu segundo mapa, do qual falaremos mais adiante.

Piri Reis foi designado para trabalhar no sul do Império sendo nomeado comandante das forças otomanas no Oceano Índico (Capitão das Índias) por Solimão o Magnífico em 1547. O pesquisador e catedrático Prof. Dr. Ertuğrul Önalp relata

Another decisive campaign in the life of Piri Reis was the conquest of Egypt by Ottoman forces in 1517. The famous seaman played a decisive role in the conquest of the city of Alexandria and thus caught the attention of Sultan Selim I (1467-1520). In addition, during the Piri Reis campaign, it was possible for him to draw the tributary rivers of the Nile (Ýslam Ansiklopedisi, 2001: 562). In that same year he presented his first world map to the said sovereign and, after his arrival from Egypt he returned to his hometown to write ‘*Kitab-ý Bahriye*’ (Book of the Seas). He participated in the siege and conquest of Rhodes at the end of 1522 (Von Hammer, 1991: 434-436). In 1524 he accompanied the Grand Vizier Pargalı Ýbrahim (1493-1536) on his voyage to Egypt as captain of the flotilla. Although unable to take the flotilla to Egypt due to a great storm, he completed his crossing by land with Ýbrahim Pashá. He expanded his ‘Book of the Seas’ following the advice of the Grand Vizier and presented it in 1525 to Suleiman I (1494-1566), “the Magnificent”. In 1528, he drew a second world map.

At this point, the data on the life of Piri Reis in the bibliographical sources begin to become scarce. We do not have details of the Admiral’s life for nearly twenty years after the preparation of his second map, of which we shall speak later.

Piri Reis was assigned to work in the south of the Empire and was appointed commander of the Ottoman forces in the Indian Ocean (Captain of the Indies) by Suleiman the Magnificent in 1547. The researcher and professor Prof. Dr. Ertuğrul

da seguinte forma a lógica que estava atrás desta designação: “A razão da designação de Piri Reis como Capitão das Índias estava em que um Xequie árabe chamado Ali Suleiman el Tavlakî havia se rebelado e tomado o controle de Áden, único porto otomano do Oceano Índico. O xequie rebelde aceitou a proteção dos portugueses e informou sua decisão aos mesmos. Piri Reis, sendo uma pessoa com experiência em batalhas navais, proveniente do curso poderia voltar a estabelecer o comando turco em Áden» (Önalp, 2010: 243).

Nessa época, as forças portuguesas controlavam alguns pontos estratégicos na zona. Somando-se a isso, um setor do povo queixava-se do saque das forças lusas e do controle da rota das especiarias que se encontrava nas mãos dos mesmos. O fundamento das versões sobre os saques dos soldados portugueses estava embasado no péssimo sistema administrativo militar dos mesmos durante esses anos. O catedrático Önalp relata este assunto da seguinte forma: «Naquela época, praticamente o único ingresso dos soldados portugueses na Índia era a pilhagem que obtinham dos saques. Os salários dos soldados eram sempre pagos atrasados e algumas vezes não eram pagos; pois eram autorizados a confiscar os bens do inimigo em troca de seus salários atrasados. Em consequência, para um soldado português a guerra era mais que uma operação militar, era um investimento comercial. Por isso, muitas vezes surgiam motins e era difícil estabelecer a ordem.» (Önalp, 2010: 249).

Nestas condições, a primeira empreitada do Almirante Piri nos mares do sul foi contra os portugueses. Em 1551 zarpou de Suez para conquistar Áden e depois de um forte ataque recuperou a cidade anterior-

Önalp reports as follows the logic that was behind “The reason for the appointment of Piri Reis as Captain of the Indies was that an Arab sheikh named Ali Suleiman el Ta Vlakî had rebelled and taken control of Aden, the only Ottoman port in the Indian Ocean. The rebel sheikh accepted protection of the Portuguese and informed them of his decision to do so. Piri Reis, a person with experience in naval battles, could probably re-establish the Turkish command in Aden” (Önalp, 2010: 243).

At that time, Portuguese forces controlled some strategic points in the zone. In addition, some of the people complained about the looting of the Portuguese forces and the control of the spices route that was in their hands. The Portuguese soldiers’ plunder narratives were based on their poor military administrative system during those years. Professor Önalp reports this as follows: “At that time, practically the only revenue of Portuguese soldiers in India was the plunder that they obtained from the looting. The soldiers’ wages were always overdue and sometimes not paid at all, for they were authorised to confiscate the enemy’s goods in return for their late wages. Therefore, for a Portuguese soldier, war was more than a military operation, it was a commercial investment. As a result, riots often arose and it was difficult to establish order.” (Önalp, 2010: 249).

Under these conditions, the first undertaking of Admiral Piri in the southern seas was against the Portuguese. In 1551 he sailed from Suez to conquer Aden and after a strong attack, he recovered the city previously invaded by the Portuguese. After the

mente invadida pelos portugueses. Depois da conquista voltou a Suez; esta iniciativa foi muito apreciada tanto pelo Governador do Egito Davud Pashá como pelo Sultão.

No mesmo ano de 1551, Piri Reis voltou a zarpar do porto de Suez para o sul com trinta embarcações de distintos tamanhos. Passando por Yeda (Jeddah) e Áden se dirigiu ao Golfo Pérsico. Em 1552 conquistou a importante base marítima portuguesa de Muscat, atual capital do Sultanato de Omán. Cercou a fortaleza de Ormuz mas depois de enfrentar a forte defesa dos portugueses que controlavam a praça, aceitou chegar a um acordo com eles em troca de um espólio significativo. Logo dirigiu-se ao norte, realizou a conquista das ilhas de Bahrein terminando sua travessia em Basora. Ao chegar notícias sobre uma grande frota lusa que se aproximava da região, decidiu voltar ao Egito, mas tendo em vista que não haveria tempo de reunir a frota dispersa, resolveu mobilizar-se com as três galés que estavam ao seu comando deixando parte da frota no Golfo de Basora. Perdeu uma das galés perto das ilhas de Bahrein depois da mesma se chocar contra as rochas e voltou ao Egito com dois barcos. A frota que havia deixado no Golfo se encontrava sem comandante e a situação foi relatada ao Governador do Egito pelo Governador de Basora com um informe que continha sérias alegações contra o conhecido almirante. Piri Reis foi acusado de abandonar sua frota, preso e levado ao Egito enquanto esperava a decisão de Solimão o Magnífico, que havia sido informado da situação com muitos detalhes pelo Governador do Egito. Pouco depois chegou a ordem imperial para a execução do almirante. Depois que chegou o documento com a aprovação do

conquest, he returned to Suez; this initiative was greatly appreciated by both the Governor of Egypt Davud Pasha and the Sultan.

In the same year of 1551 Piri Reis set sail again from the port of Suez towards south with thirty vessels of different sizes. Passing through Yeda (Jeddah) and Aden he headed to the Persian Gulf. In 1552 he conquered the important Portuguese maritime base of Muscat, current capital of the Sultanate of Oman. He encircled the fortress of Hormuz but after facing the strong defence of the Portuguese, who controlled the square, he agreed to make an agreement with them in exchange of a significant estate. Then he went north and conquered the islands of Bahrain ending its crossing in Basra. When news of a large Portuguese fleet approaching the region arrived, he decided to return to Egypt. As there would be no time to gather the dispersed fleet, he decided to move the three galleys at his command and left part of the fleet in the Gulf of Basra. He lost one of the galleys near the islands of Bahrain after she collided with the rocks and arrived to Egypt with two boats. The rest of fleet in the Gulf was left without commander and the Governor of Basra reported the situation to the Governor of Egypt in a letter that contained serious allegations against the well-known admiral. Piri Reis was accused of abandoning his fleet. He was imprisoned and taken to Egypt while awaiting the decision of Suleiman the Magnificent, who had also been informed about the situation in detail by the Governor of Egypt. Shortly after came the imperial order for the admiral's execu-

Soberano, Piri Reis foi executado no Egito no ano de 960 do calendário muçulmano que coincide com os anos de 1553-1554 do calendário gregoriano. Uma pesquisa realizada de forma póstuma revelou que o almirante havia acumulado uma grande fortuna que posteriormente foi confiscada totalmente pelo tesouro imperial.

A razão direta da execução do grande almirante e cartógrafo não é clara nas fontes turcas; também não há unanimidade de opiniões entre os historiadores sobre as possíveis causas deste evento trágico. Celalzade Mustafa Çelebi, um dos vizires da época defende que Piri Reis foi executado por aceitar suborno dos portugueses em troca de levantar o cerco de Ormuz (Aksaray, 2007:50). O historiador moderno Mustafa Cezar no entanto, apesar de ter verificado que muitas das fontes bibliográficas sugerem que a razão da execução do almirante foi o suposto aceite de suborno do comandante português, salienta que dois historiadores clássicos, Müverrih Ali e Peçevi, apesar de mencionar a questão do suborno, não o consideram possível e apontam que a causa mais plausível seria a rivalidade de Kubad Pacha, Governador de Basora (Cezar, 1958:1005). Alguns pesquisadores indicam que Kubad Pacha, resentido por não haver recebido parte do espólio que Piri Reis levou, havia enviado informações desfavoráveis ao Egito e Istambul sobre o Almirante e havia contribuído para sua desgraça. Pelo visto, a ausência do Almirante de Suez (que durou pouco mais de um ano) foi suficiente para que fosse esquecido seu passado glorioso, suas obras e até mesmo suas últimas vitórias contra os portugueses (Önalp, 2002:190). A execução de um almirante tão importante e um cientista de escala mundial por

tion. Soon after the document with the Sovereign's approval arrived, Piri Reis was executed in Egypt in the year 960 of the Muslim calendar, which coincides with the years 1553-54 of the Gregorian calendar. A posthumous survey revealed that the admiral had amassed a large fortune that was later completely confiscated by the imperial treasury.

The direct reason for the great admiral and cartographer's execution is not clear in Turkish sources, nor is there unanimity on the possible causes of this tragic event among the historians. Celalzade Mustafa Çelebi, one of the viziers of the time argues that Piri Reis was executed for accepting bribes from the Portuguese in exchange for lifting the siege of Hormuz (Aksaray, 2007: 50). The modern historian Mustafa Cezar however, found that many of the bibliographical sources suggest that the reason for the Admiral's execution was the alleged acceptance of bribes from a Portuguese commander. Despite from that, he points out that two classical historians, Müverrih Ali and Peçevi, although mentioning the question of bribery, do not consider it possible and point out that the most plausible cause would be the rivalry of Kubad Pacha, Governor of Basra (Cezar 1958: 1005). Some researchers indicate that Kubad Pacha, resented not having received part of the estate that Piri Reis took and sent unfavourable information to Egypt and Istanbul on the Admiral, which might have contributed to his misfortune. Apparently, the absence of the Admiral of Suez (that lasted for a little more than a year) was enough to forget his glorious past, his works and even his last

um lado reflete a disciplina infalível das forças armadas otomanas, mas também pode refletir o baixo nível de prestígio que poderia ter num país otomano um soldado moderno, inovador e reformista; esta segunda ideia foi exposta pelo pesquisador argentino Dr. Hernán Taboada em sua obra intitulada *A sombra do Islão na Conquista da América da seguinte maneira*: «Já aludi a uma explicação mais satisfatória, segundo a qual, a negativa da Porta a uma expansão marítima foi a resposta mais sensata de um império que recebia enormes rendas de suas posses terrestres. O fato é que os otomanos nunca fizeram esforço algum para desenvolver uma marinha adequada para a navegação atlântica; Piri Reis, o cartógrafo, representante de um setor dinâmico e expansionista, morreu executado no Egito no ano de 1551» (Taboada, 2004:179). Apesar de ser muito difícil determinar a verdadeira razão deste feito deplorável e importuno da história otomana, o fato de atribuir todo o ocorrido a um caso de suborno não parece ser muito possível, especialmente ao recordar que o eminente almirante vinha da tradição do corso e não apenas isso; anos atrás havia sido atribuído a ele um salário excepcional pelo mesmo soberano. Em nossa opinião, estes dados são suficientes para descartar a possibilidade de uma causa relacionada com a aquisição ilícita de bens materiais na execução de Piri Reis. O motivo da aplicação da pena capital a um almirante desse nível que gozava do apreço do soberano não pode ser outro que a desobediência ou falta do cumprimento de alguma ordem suprema. O catedrático Ertuğrul Önalp compartilha dessa postura nesse sentido e relata da seguinte maneira os feitos e as consequências dos mesmos iluminando

victories against the Portuguese (Önalp, 2002: 190). On the one hand, the execution of such an important admiral and a world-class scientist reflects the infallible discipline of the Ottoman military forces, on the other hand, it may also reflect the low level of prestige that a modern, innovative and reformist soldier might have had in an Ottoman country. The latter idea was exposed by the Argentine researcher Hernán Taboada, PhD. in his work 'Shadow of Islam in the Conquest of America' as follows: "(...) What is true is that the Ottomans never made any effort to develop a navy suitable for Atlantic navigation; Piri Reis, the cartographer, representative of a dynamic and expansionist sector, died executed in Egypt in the year 1551" (Taboada, 2004: 179). Although it is very difficult to determine the true reason for this deplorable and bothersome action in Ottoman history, the fact of attributing all that occurred to a bribery case does not seem to be very likely. Especially, because the eminent admiral came from the Corsican tradition and not only that: years ago, the same sovereign had attributed an exceptional salary to him. In our opinion, these data are sufficient to rule out the possibility of relating the execution of Piri Reis to a case of illicit acquisition of property. The reason for the application of capital punishment to an admiral of that level, who enjoyed the esteem of the sovereign, cannot be other than disobedience or lack of fulfilment of any supreme order. Prof. Ertuğrul Önalp shares this point of view and relates Piri Reis achievements and due consequences, by illuminating to some extent, the myste-

até certo ponto o fim misterioso e lamentável do grande navegador e cartógrafo: Apesar de não haver unanimidade nas fontes turcas sobre a razão da execução de Piri Reis, o escritor português Couto e outros historiadores dessa nacionalidade que se baseiam em sua obra defendem que o motivo real da decapitação de Piri Reis foi a falta no cumprimento das ordens do Sultão: «Mandou cortar a cabeça de Pirbec (Piri Bey) por desobedecer suas ordens». Segundo as instruções do Sultão, Piri Reis deveria ter-se dirigido primeiro a Basora e depois de somar os 15.000 soldados e outros navios que se encontravam nessa localidade, apoderar-se da ilha de Ormuz com um assalto repentino. Consecutivamente, não deveria se ocupar de nada mais até chegar a Basora, ou seja, deveria evitar levantar a suspeita dos portugueses. Esta opinião também parece lógica. Se analisarmos bem, veremos que esse ato de desobediência trouxe consigo duas consequências graves para os otomanos: A primeira foi a perda definitiva da possibilidade de apoderar-se de Basora por surpresa devido a precaução portuguesa que incluía o envio de uma frota poderosa a região. Efetivamente, não era possível para os turcos chegar comodamente ao Oceano Índico passando pelo Golfo de Basora ou poder abastecer em Basora pela via do Mar Vermelho nas suas campanhas contra os persas a menos que conquistassem Ormuz. A segunda consequência era que os portugueses haviam obtido grande vantagem sobre os otomanos tanto no Golfo de Basora como nas Águas de Áden e até mesmo no Mar Vermelho devido ao fato de que a maior parte da frota enviada a Basora permanecia ali inativa. Sob essas circunstâncias Haremeyn, ou seja, as cida-

rious and regrettable end of the great sailor and cartographer. Although there is no unanimity in the Turkish sources about the reason for the execution of Piri Reis, the Portuguese writer Couto and other Portuguese historians who base themselves on his work, argue that the real reason for the beheading of Piri Reis was the lack of fulfilment of the Sultan's orders. : "He had Pirbec's head cut off (Piri Bey) for disobeying his orders". According to the instructions of the Sultan, Piri Reis should have gone first to Basra to join the 15,000 soldiers and other ships in that place, in order to seize the island of Hormuz with a sudden assault. Consequently, he should not have anything else in mind until he reached Basra, that is, he should avoid raising the suspicion of the Portuguese. This view also seems logical. If we look closely, we will see that this act of disobedience brought with it two serious consequences for the Ottomans: The first was the definitive loss of the possibility of seizing Basra by surprise due to the Portuguese precaution, who sent a powerful fleet to the region. Indeed, it was not possible for the Turks to comfortably reach the Indian Ocean by passing through the Gulf of Basra or to be able to supply Basra through the Red Sea in their campaigns against the Persians, unless they conquered Hormuz. The second consequence was that the Portuguese had gained great advantage over the Ottomans both in the Gulf of Basra and in the Waters of Aden or even in the Red Sea because most of the fleet sent to Basra remained inactive. Under these circumstances Haremeyn, which are the holy cities of Islam, were defence-

des sagradas do Islão ficaram mais indefesas que nunca, ante a ameaça portuguesa (Önalp, 2010:18).

Antes de finalizar este parágrafo, vale a pena dar um pouco de informação sobre os estudos de geografia no mundo otomano e as obras do ilustre navegador turco. O Prof. Dr. Yavuz Unat, catedrático de história da ciência, em seu artigo intitulado «Geografia no País Otomano» pontua que os estudos de geografia no mundo otomano basicamente se desenvolveram em torno de duas escolas: A primeira era a escola de geografia oriental representada pelos sábios procedentes das madrassas, ou seja, escolas corânicas. A segunda escola em questão era representada por navegadores e pessoas provenientes de ambientes fora das madrassas e esta escola baseava-se nos descobrimentos e na cartografia da Europa ocidental. O mesmo professor nesse trabalho apresenta Piri Reis como o precursor da geografia otomana ao estilo ocidental (Unat, 2002:31).

O mapa mais conhecido de Piri Reis foi descoberto em 1929 no palácio imperial otomano de Topkapı. Este mapa desenhado pelo ilustre navegador turco em 1513 é na realidade um pedaço do grande mapa-múndi. O fragmento que atualmente é conservado no palácio de Topkapı divide-se em sudoeste da Europa, noroeste da África e nas costas da América Central e América do Sul. Este mapa desenhado sobre um pergaminho de pele de gazela é um mapa colorido onde se representam as montanhas, os rios, áreas rochosas das costas, áreas de pouca profundidade com muitas notas nas laterais do mapa sobre as regiões representadas. A pertença do mapa ao eminente navegador e sua data exata de elaboração (além das rotineiras

less before the Portuguese threat (Önalp, 2010: 18).

Before concluding this section, it is worth giving some information on the studies of geography in the Ottoman world and the works of the renowned Turkish seaman. Prof. Yavuz Unat, professor of History of Science, in his article entitled “Geography in the Ottoman Country” points out that geography studies in the Ottoman world basically developed around two schools: The first was the Eastern geography school represented by the wise men coming from the madrassas, that is, Koranic schools. The second school was represented by sailors and people from outside madrassas: this school was based on the discoveries and cartography of Western Europe. In this work, the same professor presents Piri Reis as the forerunner of Western-style Ottoman geography (Unat, 2002: 31).

The most well-known map of Piri Reis was discovered in 1929 in the Ottoman imperial palace of Topkapı. This map drawn by the renowned Turkish seaman in 1513 is actually a piece of *the great world map*. The fragment is currently conserved in the palace of Topkapı and is divided as follows: southwest Europe, northwest Africa and the coasts of Central America and South America. This map, drawn on a parchment of gazelle skin, is a coloured map in which mountains, rivers, rocky areas of the coasts and shallow areas are represented along with many notes on the sides of the map over the regions. Apart from routine scientific evidence, a three-line note written on the western side of the map allow us to identify that the

provas científicas) é conhecida por uma nota de três linhas escrita na parte oeste do mapa, na qual indica o seguinte: «Este mapa foi elaborado pelo pobre Piri, filho do peregrino Mehmet quem obteve sua fama como filho do irmão de Kemal Reis no mês de Muharrem no ano de 919 (entre 9 de março de 1513 e 6 de abril de 1513)» (Türker, 2004: 1-8). Tal como expusemos anteriormente, Piri Reis registra em outra nota lateral do mesmo mapa haver utilizado distintos mapas dos quais 20 são desconhecidos hoje, ainda, as notas revelam que o famoso almirante havia utilizado 8 mapas desenhados por geógrafos muçulmanos e quatro desenhados por navegadores portugueses. Contudo, a nota mais interessante sobre o mapa é aquela que revela o uso de um mapa desenhado por Cristóvão Colombo (1451-1506). O dito mapa pertencente a Colombo hoje encontra-se desaparecido e supõe-se que os navegadores turcos o haviam perdido numa batalha naval. Nesse sentido devemos enfatizar que um dos aspectos importantes do mapa de Piri Reis é um fato de ser o único mapa elaborado utilizando-se diretamente o primeiro mapa da América, desenhado pelo próprio descobridor (Unat, 2002: 32).

Como foi expresso nas páginas anteriores, o segundo mapa de Piri Reis foi desenhado 15 anos depois do primeiro. Do segundo mapa-mundo também chegou até nossos dias apenas um segmento. Este fragmento (de 68x69 cm) representa o norte do Oceano Atlântico e as costas da América do Norte e América Central. Neste mapa chama à atenção a representação do litoral oriental da América do Norte desde a Groelândia até a Flórida. Deduz-se pelo tamanho da peça que

map belongs to the eminent seafarer and its exact elaboration date, which reads as follows.: “This map was drawn up by poor Piri, son of the pilgrim Mehmet, who obtained his fame like son of the brother of Kemal Reis in the month of Muharrem in the year of 919 (between 9th March 1513 and 6th April 1513)” (Türker, 2004: 1-8). As previously exposed, in another note on the same map, Piri Reis shows he used different maps of which 20 are unknown today; eight maps were drawn by Muslim geographers and four were drawn by Portuguese seamen. However, the most interesting note about the map reveals the use of a map drawn by Christopher Columbus (1451-1506). Columbus’ map is missing today and it is assumed that the Turkish sailors had lost it in a naval battle. In this sense, we must emphasise that one of the most important aspects of Piri Reis’ map is that it is the only map drawn directly from the first map of America, designed by the discoverer himself (Unat, 2002: 32).

As it was expressed in the previous pages, the second map of Piri Reis was drawn 15 years after the first one. From the second world map, only one section arrived to our days. This (68x69 cm) fragment represents the northern Atlantic Ocean and the coasts of North and Central America. This map draws our attention to the representation of the eastern coast of North America from Greenland to Florida. By the size of the piece that arrived to our days, we deduce this second map is bigger when compared to the first one. It is considered one of the most advanced samples of its time. By the way, the map was drawn by Piri Reis, it is

chegou até nossos dias que este segundo mapa foi maior comparado com o primeiro e é considerado um dos exemplares mais desenvolvidos de sua época. Entende-se que através da elaboração do mapa Piri Reis seguiu todos os avanços geográficos nos 15 anos passados refletindo sobre os mesmos neste novo trabalho seu e corrigindo muitos erros que cometeu na elaboração de seu primeiro mapa-mundo. Este mapa também se encontra no Museu de Topkapı em Istambul.

Quanto ao Kitab-ı Bahriye (Livro dos Mares), é possível defini-lo como um trabalho onde se provém informações muito detalhadas sobre o Mediterrâneo, o Mar Vermelho e o Oceano Índico. O objetivo final do ilustre cartógrafo ao escrever esta obra provavelmente foi o desejo de garantir uma navegação segura para todos os navegadores da época nas mencionadas águas. Em outras palavras, o Kitab-ı Bahriye pode ser considerado um completo guia de navegação (Unat, 2002:33).

A primeira versão da obra deve ter sido escrita por volta do ano 1521. Alguns anos mais tarde, durante a campanha ofensiva de Ibrahim Pashá contra o Governador do Egito em 1524, chamou a atenção do Grão-Vizir o fato de que Piri Reis continuamente consultava suas notas pessoais sobre as águas navegadas. Assim, encarregou Piri Reis de completar sua obra para ser apresentada a Solimão o Magnífico. Ertuğrul Önalp relata da seguinte forma as peculiaridades e a importância desta obra: Piri Reis, antes de apresentar seu livro ao monarca otomano mediante Ibrahim Pashá, ampliou-o com um prólogo em verso de 78 páginas, composto de 972 pares e divididos em 23 capítulos. Piri Reis explica em seu prólogo o motivo da reda-

implicit that he shadowed every development in geography from the previous 15 years by reflecting them in his new map and correcting many mistakes that he made in the elaboration of his first world map. This map is also held at the Topkapı Museum in Istanbul.

As for the Kitab-ı Bahriye (Book of the Seas), it is possible to define it as a work where it is provided very detailed information about the Mediterranean, the Red Sea and the Indian Ocean. The final objective of the renowned cartographer in writing this work was probably the desire to ensure safe navigation for all sailors of the time in the mentioned waters. In other words, the Kitab-ı Bahriye can be considered a complete navigation guide (Unat, 2002: 33).

The first version of the book must have been written around the year 1521. A couple of years later, during the offensive campaign of Ibrahim Pasha against the Governor of Egypt in 1524, the Grand Vizier noticed that Piri Reis constantly consulted his personal notes about the navigated waters. After this, he ordered Piri Reis to complete his work so that it could be presented to Suleiman the Magnificent. Ertuğrul Önalp relates the peculiarities and importance of this work as follows: before presenting his book to the Ottoman monarch by Ibrahim Pasha, Piri Reis increased it with a 78-page verse prologue composed of 972 pairs and divided into 23 chapters. Piri Reis explains in his prologue the reason for writing the book and also provides data on the war expeditions carried out together with his uncle, the winds directions, compasses. He also spec-

ção do livro, fornecendo também dados acerca das expedições bélicas realizadas junto com seu tio, as direções dos ventos, bússolas, especificando também aspectos sobre os mapas e os signos marcados sobre eles em diferentes cores, sem esquecer a rosa dos ventos e os sete mares do mundo. Piri Reis não deixa de descrever a primeira expansão dos portugueses no Oceano Índico, assim como menciona o descobrimento do Novo Mundo e seus povos indígenas baseando-se nos relatos dos navegantes que viajaram para lá. O autor, em seguida, passa para a prosa e esta é a parte mais extensa e principal do livro onde é descrito minuciosamente o Mediterrâneo em 209 capítulos com cerca de duzentos mapas. Esta obra, pela informação valiosa que contém tanto geográfica e histórica como econômica pode ser considerado como um clássico do século XVI. Na realidade este compêndio é fruto das experiências de Piri Reis acumuladas durante muitos anos em longas travessias e expedições acompanhando seu tio. Em sua longa jornada através do Mediterrâneo teve a possibilidade de estudar com minuciosidade as costas e ilhas do Egeu, Adriático, Itália, França, Espanha e o Norte da África. Os manuscritos originais de Piri Reis hoje se encontram perdidos. Atualmente existem cerca de 30 manuscritos copiados do original, dispersos em várias bibliotecas da Turquia e de outros países europeus (Önalp, 2002:191).

Antes de concluir, gostaríamos de incluir a tradução da descrição de Piri Reis sobre uma localidade conhecida por aqueles que têm contato com a bacia do Mediterrâneo. Entendemos que Piri Reis havia adquirido muita experiência sobre as costas espanholas, sobretudo na primeira

ifies aspects about the maps and the signs marked on them in different colours, the rose of the winds and the seven seas of the world. Piri Reis does not forget to describe the first expansion of the Portuguese in the Indian Ocean, nor to mention the discovery of the New World and its indigenous peoples based on the reports of the navigators who travelled there. The author then continues the book in prose. This is the most extensive and main part of the book, where it is meticulously described the Mediterranean in 209 chapters along with about two hundred maps. For the valuable geographical, historical and economic information it contains, this work can be considered as a classic of the sixteenth century. Actually, this compendium is result of Piri Reis' experiences – accumulated during many years in long crossings and expeditions accompanying his uncle. In his long journey through the Mediterranean, he had the possibility to study the coasts and islands of the Aegean, Adriatic, Italy, France, Spain and North Africa in detail. The original manuscripts of Piri Reis got lost. Currently there are about 30 manuscripts copied from the original, scattered in several libraries in Turkey and other European countries (Önalp, 2002: 191).

Before concluding, we would like to include the translation of the description of Piri Reis about a place known to those who have contact with the Mediterranean basin. We understand that Piri Reis had acquired much experience on the Spanish coasts, especially in the first stage of his marine life, when he accompanied his uncle Kemal Reis. The detailed explanation that

etapa de sua vida marinha quando acompanhou seu tio Kemal Reis. A explicação detalhada que o almirante turco fornece sobre essa região e seu entorno é surpreendente e revela que conhecia a área como a palma da sua mão. Assim é como Valência aparece no “Kitab-ý Bahriye” (Livro dos Mares): “Valência e Barcelona antigamente estavam sob o mandato do senhor de Catalunha (de Aragão), mas depois as duas cidades tornaram-se parte do domínio do rei da Espanha (Castile). Atualmente a situação permanece a mesma».

Valência é uma grande cidade em uma planície a três milhas de distância do mar. Os canais circundam a cidade, entre os quais corre um grande rio que desemboca no mar. As pequenas embarcações podem entrar no rio. A desembocadura e a parte leste estão cobertas de praias. Os barcos que vão para lá no verão ficam ancorados a duas milhas da costa. O lugar onde permanecem ancoradas as embarcações possuem uma profundidade que oscila entre 5 e 18 braças. Quando sopra um vento contrário, os barcos podem navegar a vela e rapidamente adrentar o mar ficando ancorados longe da costa. (Önalp, 2002:193)

Um último ponto que gostaria de enfatizar é o amplo conhecimento linguístico do almirante turco. A reconhecida pesquisadora e catedrática Prof. Dra. Afet İnan (1908-1985) em sua obra “Vida e obra de Piri Reis” anota que o marinheiro eminente além da sua língua materna que era turco, falava grego, italiano, espanhol e português, sublinhando que graças ao seu bom conhecimento destas línguas tinha utilizado bibliografia escrita em ditos idiomas (Afetinan, 2008: 17). Neste contexto, gostaríamos de mencionar que em um lateral de seu primeiro mapa-mundo de

the Turkish admiral provides about this region and its surroundings is surprising and reveals that he knew the area as well as the palm of his hand. This is how Valencia appears in the Kitab-ý Bahriye (Book of the Seas): “Valencia and Barcelona were formerly under the command of the lord of Catalonia (of Aragon), but later the two cities became part of the king’s dominion. Spain (Castile). Currently the situation remains the same”.

Valencia is a large city on a plateau three miles away from the sea. Among the cane fields that surround the city, it runs a large river that flows into the sea. [Only] small boats can enter the river. Both its mouth and the eastern part are covered with beaches. Vessels going there in summer drop anchor two miles off shore. (...) By being anchored away from the coast, the vessels can set sail and quickly enter the sea, when a contrary wind blows. (Önalp, 2002: 193)

Additionally, I would like to emphasise the extensive linguistic knowledge of the Turkish Admiral. The well-known researcher and Professor Afet İnan (1908-1985) in his work “Life and work of Piri Reis” notes that the eminent seaman besides his mother tongue, which was Turkish, spoke Greek, Italian, Spanish and Portuguese. He points out that thanks to his good knowledge of these languages, Piri Reis resorted to bibliography written in such languages (Afetinan, 2008: 17). In this context, we would like to mention that in one side of Piri Reis’ first world map, he refers to an island called “Illa de Vaca” and notes the name of the place in Spanish and

Piri Reis refere-se a uma ilha chamada “Ilha de Vaca” e anota o nome da localidade em espanhol explicando o significado da palavra “vaca” e fornecendo o seu equivalente em turco.

Gostaria de finalizar expondo a representação do descobrimento do continente americano no Kitap-ý Bahriye (Livro dos Mares). Esta é a forma como Piri Reis há 500 anos, no início do século XVI, mencionou o descobrimento do continente americano:

«A este país chamam de Antilhas
E mais lhe contarei se me escutares.
Assim, como foi descoberto lhe contarei,
Digo porque certamente te surpreenderás,
Que em Gênova foi um astrólogo,
As pessoas chamavam-no de Colombo.
Obteve um bom livro de algum modo;
Sem dúvida um legado de Alexandre.
Havia nele lugares e escrita,
Da navegação, um completo
conhecimento.
Aquele obra finalmente chegou a Europa;
Mas lá não souberam entendê-la.
Colombo a encontra, a lê e a apresenta
Indo ao mesmo senhor da Espanha.
Ao lhe contar tudo que estava escrito
O Rei lhe dá alguns navios.
Assim, amigo: Colombo com esse livro
zarpa;
E de uma vez encontra as Antilhas.
Não se detém, conquista esses países
sem pausa
E assim obtém a fama de ter conquistado
todas essas terras.
Logo chegou até nós seu mapa
desenhado,
Assim foi; e dessa forma por completo lhe
conto.» (Piri Reis, 1998:195)

explains the meaning of the word “vaca” by presenting its Turkish equivalent.

I would like to finish by showing the representation of the discovery of the American continent in the Kitap-ý Bahriye (Book of the Seas). This is how Piri Reis 500 years ago, in the early sixteenth century, mentioned the discovery of the American continent:

“To this country they’d call the Antilles
And I’ll tell you more if you listen to me.
So, as it was discovered, I will tell you,
I tell you because you will surely be
surprised,
That in Genoa was an astrologer,
People called him Columbus.
Who obtained a good book somehow;
Legacy of Alexander – no doubt.
In it, there were places and writing,
Complete knowledge in navigation.
That work finally reached Europe;
But there, they were not able to under-
stand it.
Columbus finds it, reads it and presents it
Going to the same lord of Spain.
When he told him everything that was
written
The King gives him some ships.
Like that, my friend: Columbus sets sail
with this book;
And at once, he finds the Antilles.
He does not contain himself, he conquers
these countries restlessly
And like that he obtains the reputation of
having conquered all these lands.
Soon it came to us his drawn map,
So it was; and this way, I tell you the
whole story.” (Piri Reis, 1998: 195)

Nós, netos dos otomanos, viemos do outro lado do mundo para compartilhar com vocês, os americanos de «Nossa América», um capítulo da história que nos une, os 500 anos do mapa-múndi de Piri Reis e os 94 anos da fundação da Turquia moderna por Kemal Atatürk. Obrigado pela sua atenção e por nos recebermos.

We, the grandchildren of the Ottomans, came from the other side of the world to share with you, the Americans of 'Our America', a chapter of history that unites us, the 500 years of the world map of Piri Reis and the 94 years of the foundation of modern Turkey by Kemal Atatürk. Thank you for your attention and for receiving us.

Bibliografia | Bibliography

Aksaray, Y.Bülent, "Piri Reis' in Yaşamı,Yapıtları ve Bahriye'sinden Seçmeler" (Vida, Obras de Piri Reis e Seleção de seu Livro dos Mares), Piri Reis Araştırma Merkezi Yayını,Sayı 7, Istanbul, 2007.

Cezar, Mustafa Cezar, Mufassal Osmanlı Tarihi (História Otomana Detalhada, Cilt II, Seher Matbaası, Ankara, 2010.

Önalp, Ertuğrul, Osmanlının Güney Seferleri (Campanhas Otomanas no Sul), Berikan Yayınevi, Ankara, 2010.

Önalp, Ertuğrul, "Piri Reis'in Hüzmüz Seferi ve İdamı Hakkındaki Türk ve Portekiz Tarihçilerinin Düşünceleri" (Considerações dos Historiadores Turcos e Portugueses Acerca da Campanha de Ormuz de Piri Reis e sua Execução), Ankara Üniversitesi,Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi,Tarih Bölümü, Tarih Araştırmaları Dergisi, Sayı 47, Cilt 29, Ankara, 2010.

Önalp, Ertuğrul, "Un Marino Turco del Siglo XVI que Conocía los Siete Mares",OTAM, Sayı 13,Ankara,2002.

Piri Reis, Kitab-ı Bahriye (Livro dos Mares), Ministry of Culture and Tourism of the Turkish Republic, Istanbul, 1988.

Taboada, Hernán, La sombra del Islan en la Conquista de América,Fondo de Cultura Económica,México,2004.

Türker, Ahmet, "Piri Reis'in Hayatı" (A Vida de Piri Reis), Uluslararası Piri Reis Sempozyumu Tebliğler Kitabı (Livro de Ponencias del Simposio Internacional Piri Reis), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, İstanbul, 2004.

Unat, Yavuz, "Osmanlılarda Coğrafya" (Geografia no País Otomano), Bilim ve Ütopya, Sayı 95, Mayıs, 2002.

Von Hammer, Joseph, Osmanlı Tarihi (História Otomana), Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1991.

Enciclopedia Santillana, Grupo Santillana de Ediciones, S.A., Barcelona, 2001.

İslam Ansiklopedisi (Enciclopédia Islâmica), Milli Eğitim Bakanlığı Devlet Kitapları, Cilt IX, ETAM A.Ş. Matbaa Tesisleri, Eskişehir, 2001.

<http://www.ttk.org.tr>

O MAPA DE PIRI REIS E A CARTOGRAFIA IBÉRICA DO SÉCULO XVI

THE MAP OF PIRI REIS AND THE IBERIAN CARTOGRAPHY OF THE SIXTEENTH CENTURY

Joaquim Alves Gaspar*



Figura 1 – O mapa de Piri Reis, 1513. Palace Museu de Topkapi, Istanbul, No. H 1824.

The map of Piri Reis, 1513. Palace Museum of Topkapi, Istanbul, No. H 1824.

* Professor Convidado da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, Investigador Principal do Projecto MEDEA-CHART, do Conselho Europeu de Investigação, CIUHCT – Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa.

Invited Professor of the Faculty of Sciences, University of Lisbon, Principal Investigator of European Research Council project MEDEA-CHART CIUHCT – Faculty of Sciences, University of Lisbon.

O mapa de Piri Reis (1513) é um dos mais populares mapas do século XVI e um monumento histórico precioso da herança cartográfica turca e mundial. O que torna o mapa de Piri Reis único não é a sua extraordinária exactidão, como foi defendido no passado, mas o facto de conter a mais primitiva representação da América que chegou aos nossos dias, a qual ilustra de forma eloquente a convicção de Cristóvão Colombo de ter chegado à Índia, em 1492. De acordo com uma das suas legendas, as terras representadas a oeste foram copiadas de uma carta desenhada pelo próprio Colombo, a qual tinha sido encontrada pelo corsário Kemal Reis, tio de Piri Reis, nas mãos de um marinheiro espanhol que tinha acompanhado Colombo nas suas viagens. Por mais fantástica que esta alegação possa parecer, o facto é que ela é aceite pela generalidade dos historiadores que estudaram o mapa e confirmada pela análise do próprio manuscrito.

Muitos historiadores antes de mim estudaram o mapa de Piri Reis e revelaram a maior parte dos seus segredos, nomeadamente a identificação das terras e das ilhas, e a interpretação das legendas e nomes geográficos.¹

¹ Existe uma abundante literatura sobre o mapa de Piri Reis, o qual foi descoberto somente em 1929. O primeiro estudo foi apresentado pelo orientalista alemão Paul Kahle em 1932, num congresso internacional, a que se seguiram numerosos artigos e um livro: *Die verschollene Columbus-Karte von 1498 in einer türkischen Weltkarte von 1513* (Berlin: Walter de Gruyter, 1933). A literatura actual é dominada por Gregory McIntosh, *The Piri Reis Map of 1513* (Athens & London: The University of Georgia Press, 2000) e Svat Soucek, *Piri Reis and Turkish Mapmaking after Columbus: The Khalili Portolan Atlas* (Studies in the Khalili Collections, 1996). Para uma bibliografia mais exaustiva, ver McIntosh, acima.

The map of Piri Reis (1513) is one of the most popular maps of the sixteenth century and a precious monument of the Turkish and world cartographic heritage. What makes Piri Reis's map unique is not its extraordinary accuracy, as defended in the past, but the fact that it contains the most primitive surviving representation of America, one that illustrates eloquently the conviction of Christopher Columbus that he had arrived at the Indies, in 1492. According to one of the map's legends, the lands represented on the west were copied from a chart made by Columbus himself, which was found by the privateer Kemal Reis, uncle of Piri Reis, in the hands of a Spanish sailor who had accompanied Columbus in his voyages. However fanciful this allegation may appear, it was accepted by all historians who have studied the map and is supported by the analysis of the manuscript.

Several historians before me studied Piri Reis's map and have unveiled most of its secrets, namely the identification of lands and islands, and the interpretation of legends and place names.¹

¹ There is an abundant literature on the Piri Reis map, which was discovered only in 1929. The first study was presented by the German orientalist Paul Kahle in 1932, in an international congress of orientalists, and was followed by numerous articles and a book: *Die verschollene Columbus-Karte von 1498 in einer türkischen Weltkarte von 1513* (Berlin: Walter de Gruyter, 1933). The present-day literature is dominated by Gregory McIntosh, *The Piri Reis Map of 1513* (Athens & London: The University of Georgia Press, 2000) and Svat Soucek, *Piri Reis and Turkish Mapmaking after Columbus: The Khalili Portolan Atlas* (Studies in the Khalili Collections, 1996). For a comprehensive bibliography on the subject, see McIntosh, above.

O objectivo da minha contribuição é contribuir para situar o mapa no contexto da cartografia ibérica do século XVI, da qual, segundo o autor, abundante informação foi compilada. A fim de analisar as suas características geométricas e melhor compreender como foi construído, foram utilizados métodos de análise cartométrica, cujos resultados foram comparados com os de outras cartas contemporâneas.

The goal of my contribution is to help situating the map in the context of the Iberian cartography of the sixteenth century, from which, according to its author, abundant information was compiled. To assess its geometric properties and better understand how it was constructed, I have used methods of cartometric analysis, whose results were compared with the ones obtained for other contemporary charts.



Figura 2 – Pormenor do mapa de Piri Reis (1513) e facsimile da carta anónima portuguesa de c.1501 conhecida por Kunstmann III (o original perdeu-se). Notem-se a semelhança das linhas de costa e a densidade superior dos nomes geográficos na carta portuguesa.

Detail of the map of Piri Reis, 1513, and of a facsimile of the anonymous Kunstmann III Portuguese chart of c.1501 (the original is lost). Notice the similar outlines of the coast and the higher density of place names in the Portuguese chart.

O mapa de Piri Reis é semelhante, nas suas características geométricas e opções gráficas, às cartas portulano que eram produzidas nas oficinas de Génova, Veneza e Maiorca. As linhas de rumo são representadas, como era usual, por segmentos rectilíneos que irradiam de dezasseis pontos dispostos regularmente sobre uma circunferência centrada no centro geomé-

The map of Piri Reis is similar, in its overall geometry and graphical solutions, to the portolan charts that were produced in the workshops of Genoa, Venice and Majorca. The rhumb line directions are represented, as usual, by straight segments that irradiate from sixteen points arranged regularly along a circumference centered in the geometrical center of the map, some of

trico do mapa, alguns dos quais decorados com rosas dos ventos. O mapa contém uma escala gráfica de distâncias, graduada em léguas ibéricas, como também era comum naquela cartografia. Como em todas as cartas portulano, os nomes geográficos estão escritos para dentro da linha de costas e perpendicularmente a esta, a fim de não afectar a utilização em navegação. Estes nomes geográficos, muito provavelmente importados das mesmas fontes cartográficas usadas na compilação, foram transcritos para caracteres árabes e apresentam uma densidade muito menor do que as cartas portulano da época (Fig. 2).

A partir das posições dos pontos dos quais irradiam as linhas de rumo, é possível reconstruir a imagem hipotética de um possível planisfério original, do qual somente a terça parte terá sobrevivido. A Fig. 3 mostra a reconstrução proposta por McIntosh (nota 1), a qual terá sido inspirada num posterior mapa-mundo de Lopo Homem, de c.1519². Note-se a bacia formada pelos Oceanos Atlântico e Índico, que reflecte a influência da concepção ptolemaica do mundo, segundo a qual os oceanos constituíam um lago totalmente rodeado por terra. Este modelo era ainda adoptado por muitos humanistas dos séculos XV e XVI, tal como o militar e navegador português Duarte Pacheco Pereira.³

them decorated with wind roses. A graphical scale of distances, graduated in Iberian leagues, is also shown. As in all portolan charts, the place names are written inland and perpendicularly to the coastline, in order not to affect its use in navigation. These place names, most likely imported from the cartographic sources used in the compilation, were transcribed into Arabic characters and show a much lower density than the contemporary portolan charts (Fig. 2).

From the position of the points from which the rhumb lines irradiate, it is possible to reconstruct the hypothetical image of what might have been the original planisphere, of which only a third would have survived. Fig. 3 shows the reconstruction proposed by McIntosh (note 1), which was inspired in a later world map by Lopo Homem, of c.1519². Notice the basin formed by the Atlantic and Indian Oceans, which reflects the influence of the Ptolemaic vision of the world, according to which the oceans were a closed lake surrounded by land. This model was still shared by many humanists of the fifteenth and sixteenth centuries, such as the Portuguese military and navigator Duarte Pacheco Pereira.³

² O mapa mundo de Lopo Homem faz parte do Atlas Miller, de c. 1519, atribuído a Lopo Homem, Pedro Reinell e Jorge Reinell, e está Bibliothèque nationale de France.

³ No *Esmeraldo de Situ Orbis*, Pereira invoca a autoridade da Bíblia e de Plínio para afirmar que as terras são muito maiores do que o Oceano, o qual é totalmente rodeado por elas. Ver Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*. Introdução e notas por Damião Peres (Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1954), p. 18-20 [edição original: 1506].

² The world map of Lopo Homem is part of the Atlas Miller of c. 1519, attributed to Lopo Homem, Pedro Reinell and Jorge Reinell, now kept in the Bibliothèque nationale de France.

³ In his *Esmeraldo de Situ Orbis*, Pereira invokes the authority of the Bible and of Pliny to defend that the land is much larger than all waters and that the oceans are surrounded by land. See Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*. Introdução e notas por Damião Peres (Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1954), p. 18-20 [original edition: 1506].

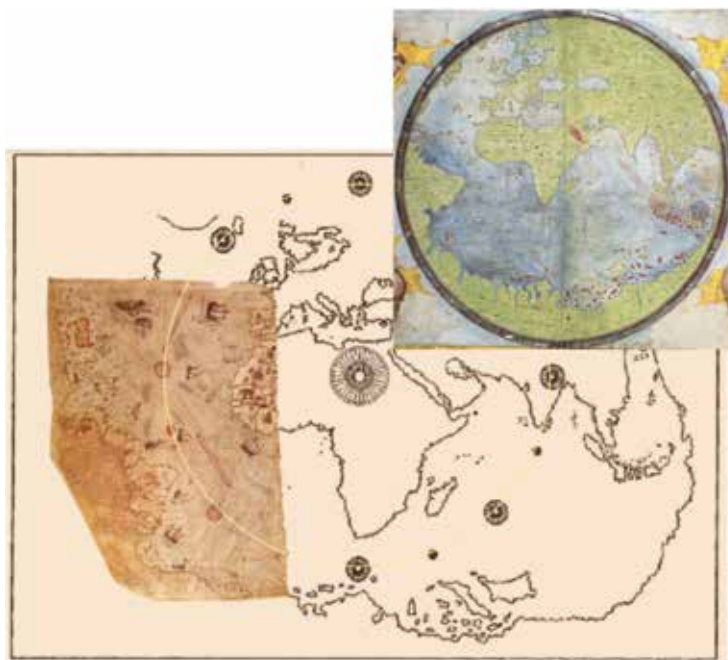


Figura 3 – Reconstrução do planisfério de Piri Reis, proposto por McIntosh (2000). O mapa-mundo no canto superior direito foi desenhado pelo cartógrafo Lopo Homem e é usualmente considerado como a folha de rosto do atlas português conhecido por Atlas Miller (c.1519).

Reconstruction of Piri Reis's planisphere, as proposed by McIntosh (2000). The world map on the top right corner was drawn by the Portuguese cartographer Lopo Homem and is usually considered to be the cover page of the Atlas Miller (c.1519).

As fontes utilizadas por Piri Reis são genericamente identificadas no grande colofão que ocupa a parte ocidental do mapa. Ao contrário das outras legendas, que estão escritas em Turco e transliteradas para caracteres árabes por um calígrafo profissional, este texto encontra-se em Árabe e foi provavelmente escrito pelo próprio Piri Reis. Pode ler-se neste colofão (de acordo com a tradução inglesa de McIntosh, nota 1):⁴

The sources used by Piri Reis are broadly identified in the large colophon that occupies the western part of the map. Contrarily to all other legends, which are written in Turkish and transliterated into Arabic characters by a professional calligrapher, this text is in Arabic and was probably written by Piri Reis himself. One can read in this colophon (according to the English version of MacIntosh):⁴

⁴ McIntosh, *The Piri Reis Map of 1513* (note a), 15-17. De acordo com McIntosh, que cita Soucek (note 1), o termo *jaferya* é uma corrupção de *jografiya* (do Grego *geographia*).

⁴ McIntosh, *the Piri Reis Map of 1513* (note 1), 15-17. According to McIntosh, who cites Soucek (note 1), the term *jaferya* is a corruption of *jografiya* (from the Greek *geographia*).

Este mapa foi desenhado pelo pobre homem Piri, filho de Haji Mehemet e sobrinho de Kemal Reis – que Alá tenha piedade de ambos – na cidade de Gelibolu [Galopoli], no mês de Muharram do ano 919 [1513 AD]. No tempo actual, ninguém viu um mapa como este. A mão deste pobre homem desenhou-o e completou-o a partir de vinte cartas e mapas-mundo. Estas cartas foram desenhadas no tempo de Iskender dhu-I Karnian [Alexandre o Grande] e mostram o quarto habitado do nosso mundo.

A menção a Alexandre o Grande é um erro óbvio do autor, o qual provavelmente confundiu o geógrafo Ptolomeu, que viveu no primeiro e segundo séculos da nossa era, com Ptolomeu I, general do exército de Alexandre, que viveu quatro séculos antes. Estes vinte mapas e cartas parecem, portanto, incluir as representações da ecúmena que acompanhavam as edições medievais da Geografia de Ptolomeu, bem como algumas cartas portulano do Mediterrâneo e Europa Ocidental. O texto do colofão continua⁵:

A partir de oito *Jaferyas* desse tipo e de um mapa árabe de Hint [Índia], e de quatro cartas portuguesas recentes que mostram as regiões de Sint [Paquistão], Hint e Çin [China], desenhadas geometricamente, e também de um mapa da região ocidental desenhado por Qulunbu, eu extraí-o [este mapa]. Reduzindo todos estes mapas a uma única escala, a presente forma final foi obtida, de modo que este mapa destas terras é considerado pelos marinheiros tão rigoroso e fiável como são os Sete Mares no mapa mencionado.

This map was drawn by the poor man Piri son of Haji Mehmet and the nephew of Kemal Reis – may Allah have mercy of them both – in the town of Gelibolu [Gallipoli], in the month of Muharram of the year 919 [1513 AD]. In this age, no one has seen a map like this. The hand of this poor man has drawn it and completed it from about twenty charts and mappae-mundi. These are charts drawn in the days of Iskender dhu-I Karnian [Alexander the Great] which show the inhabited quarter of the world. The Arabs name these charts *Jaferya*.

The mention to Alexander the Great is an obvious error of the author, who probably confused the geographer Ptolemy, who lived in the first and second century AD, with Ptolemy I, a general of Alexander's army, who lived four centuries before. These twenty maps and charts seem thus to include the representations of the ecumene that accompanied the medieval editions of Ptolemy's Geography, as well as some portolan charts of the Mediterranean and western Europe. The text of the colophon goes on:⁵

From eight *Jaferyas* of that kind and one Arabic map of Hint [India], and from four newly drawn Portuguese maps which show the countries of Sint [Pakistan], Hint, and Çin [China] geometrically drawn, and also from a map drawn by Qulunbu in the western region, I have extracted it. By reducing all these maps to one scale this final form was arrived at, so that this map of these lands is regarded by seamen as accurate as reliable as the accuracy and reliability of the Seven seas on the aforesaid map.

⁵ Idem.

⁵ Idem.

A que cartas portuguesas Piri Reis se refere é impossível saber. Contudo, a referência a cartas desenhadas geometricamente pode indicar que essas cartas tinham uma escala de latitudes. A chegada dos portugueses a Malaca e os primeiros contactos com os chineses ocorreram a partir de 1509. A parte oriental do mapa de Piri Reis, se tivesse sobrevivido, teria fornecido indicações preciosas sobre a cartografia portuguesas das primeiras décadas do século XVI, sobre a qual pouco se sabe. Mas a parte mais interessante deste texto é a referência a um mapa desenhado por Colombo. Sobre esta matéria, Piri Reis também nos diz que “em certa altura, o falecido Kemal Reis e eu próprio capturámos sete navios ao largo da costa de Valência”; e que “o falecido Kemal Reis tinha um escravo que lhe contou ter navegado três vezes nesses lugares, com Colombo”.

A Fig. 4 ilustra a cobertura das fontes cartográficas mencionadas na legenda do mapa: a ecúmena, de acordo com Ptolomeu; as fontes árabes desconhecidas; o Oriente, representado pelos Portugueses, incluindo a Índia e a China; e o Mar das Caraíbas, de acordo com o mapa de Colombo. Nada é dito sobre as costas africanas do Atlântico e do Índico, a costa do Brasil ou o misterioso continente antártico.

Uma das questões a que procurarei responder, antes de abordar a representação das várias regiões, é o modelo cartográfico adoptado por este mapa. Será baseado em rumos e distâncias entre lugares, tal como as cartas portulano do Mediterrâneo contemporâneas, ou em latitudes observadas por métodos astronómicos, como as cartas portuguesas de latitude? Alguns autores que escreveram sobre o assunto consideraram que o Equador e o Trópico

To which Portuguese charts Piri Reis is referring to is impossible to know. However, the reference to geometrically-drawn charts may indicate that those were charts with a scale of latitudes. The arrival of the Portuguese to Malacca and the first contacts with the Chinese occurred from 1509 onward. The eastern part of Piri Reis's map, if it had survived, would have given precious indications about the Portuguese cartography of the first decades of the sixteenth century, about which very little is known. But the most interesting part of this text is the reference to a map drawn by Columbus. Concerning this matter, Piri Reis also tells us that “at a certain time the late Kemal Reis and I have captured seven ships off the coast of Valencia”; and that “the late Kemal Reis had a slave who told him that he had sailed three times in those places, with Columbus”.

Fig. 4 illustrates the coverage of the cartographic sources mentioned in the legend of the map: the ecumene, according to Ptolemy; the unknown Arabic sources; the East, as mapped by the Portuguese, including India and China; and the Caribbean Sea, according to Columbus's map. Nothing is said about the African coasts in the South Atlantic and Indian Oceans, the coast of Brazil or the mysterious Antarctic continent.

One of the questions which I will try to clarify, before addressing the representation of the various regions, is the cartographic model adopted in this map. Is the map of Piri Reis based on courses and distances between places, as the contemporary portolan charts of the Mediterranean, or on astronomically-observed latitudes, as the Portuguese latitude

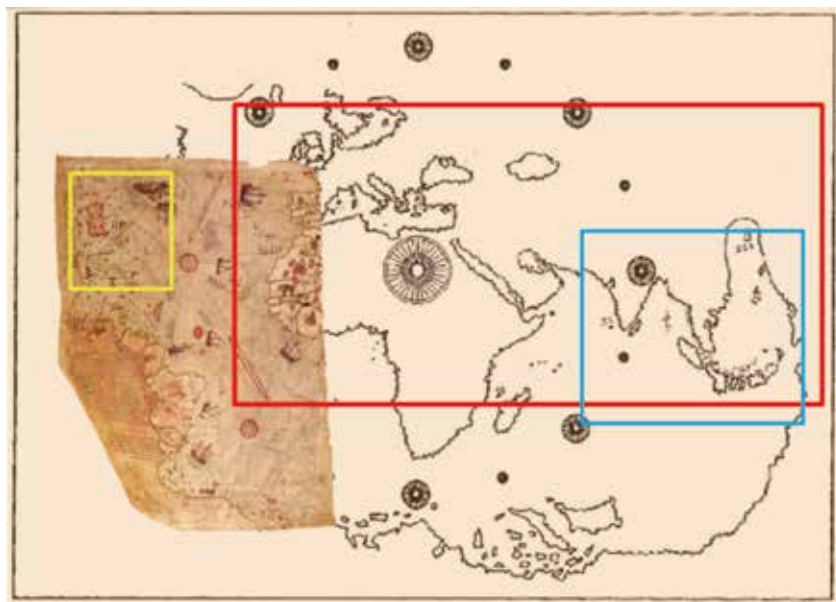


Figura 4 – Cobertura conjectural das fontes cartográficas mencionadas por Piri Reis: a ecúmena, segundo Ptolomeu (vermelho); o Oriente, tal como representado pelos portugueses (azul); e o Mar das Caraíbas, tal como representado no mapa de Colombo. O mapa do fundo foi adaptado de McIntosh (nota 1, p. 12).

Conjectural coverage of the cartographic sources mentioned by Piri Reis: the ecumene, according to Ptolemy (red frame); the East as mapped by the Portuguese (blue) and the Caribbean as represented in the Columbus map. The background image was adapted from McIntosh (note 1), p. 12.

de Câncer são efectivamente representados, o que indicaria que a carta incorpora latitudes observadas. A linha que passa ao sul das Ilhas Canárias seria o Trópico de Câncer; a que passa ao sul do Golfo da Guiné, o equador; e a que corta a costa sul do Brasil, o Trópico de Capricórnio.⁶ Contudo, esta interpretação é claramente negada pela geometria do sistema circular dos ventos (Fig. 5). Uma vez que as três rosas dos ventos que fazem parte desse sistema, através das quais aquelas linhas passam, estão contidas numa circunferência e separadas de uma distância angular

charts? Some of the authors writing about the subject considered that the equator and the two tropic lines are indeed represented, which would indicate the incorporation of observed latitudes. The line passing south of the Canary Islands would be the Tropic of Cancer; the one passing south of the Gulf of Guinea, the equator, and the one cutting the south coast of Brazil, the tropic of Capricorn.⁶ However, this interpretation is clearly denied by the geometry of the circular wind rose system (Fig. 5). Because the three wind roses, through which these lines pass, lie

⁶ McIntosh, *The Piri Reis Map of 1513* (nota 1), p. 13-15.

⁶ See McIntosh, *The Piri Reis Map of 1513* (note 1), p. 13-15.

de duas quartas ($22 \frac{1}{2}$ graus) entre si, as linhas que representam os trópicos não podem ser equidistantes do equador, como é mostrado na figura. Contudo, este facto não põe definitivamente de parte a possibilidade de as linhas de costa do mapa terem sido copiadas de cartas de latitude.

on a circumference and are separated by an angular distance of two points ($22 \frac{1}{2}$ degrees), the supposed tropic lines cannot be equidistant from the equator, as demonstrated by the figure. However, this fact does not automatically discard the possibility that the coastlines of the map were copied from a latitude chart.

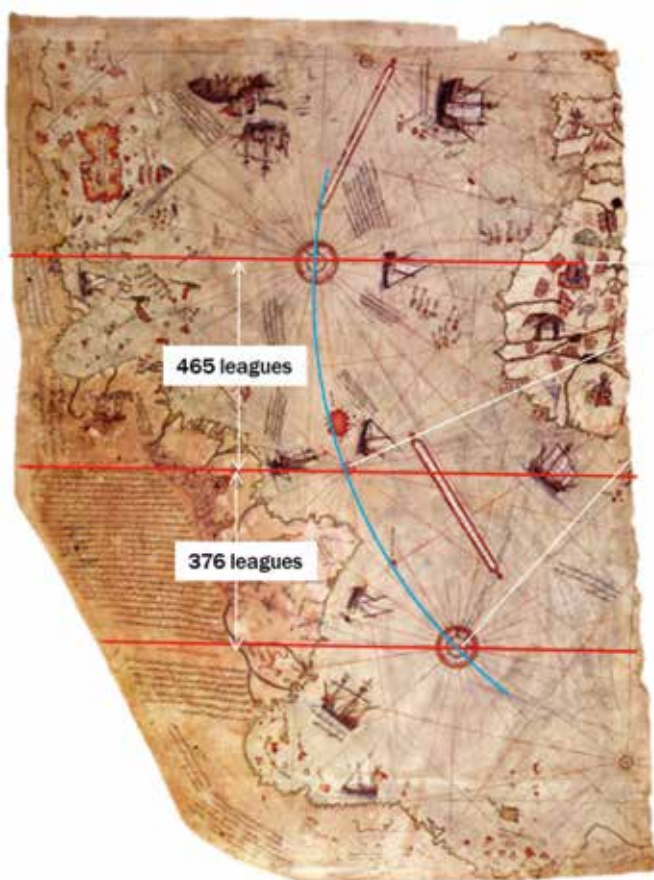


Figure 5 – As três linhas horizontais no mapa de Piri Reis que foram confundidas pelo equador e trópicos. As intersecções destas linhas com o sistema circular dos ventos são angularmente equidistantes ($22 \frac{1}{2}$ graus), de onde resulta que os ângulos entre a linha central (o suposto Equador) e as outras duas linhas são desiguais.

The three horizontal lines in Piri Reis's map that were mistaken by the equator and the tropics. Their intersections with the circular wind rose system are angularly equidistant ($22 \frac{1}{2}$ degrees), making the latitudinal spacing between the central line (the supposed equator) and the other two to be unequal.

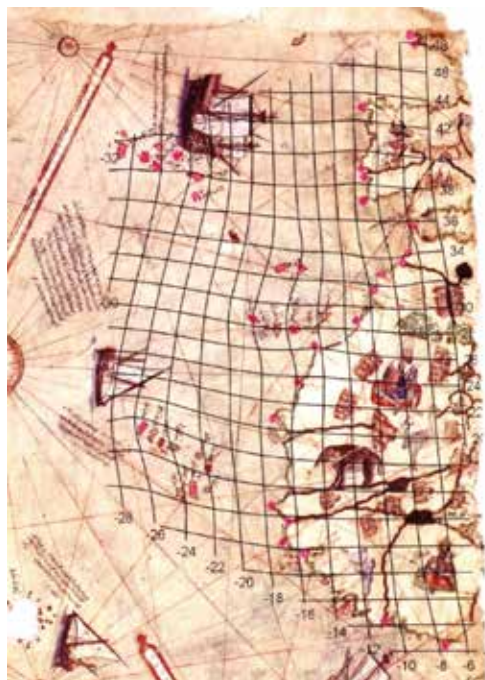


Figura 6 – Malha de meridianos e paralelos implícita na geometria do mapa de Piri Reis, na região da Península Ibérica e costa ocidental de África. Note-se como os paralelos são aproximadamente retilíneos orientados na direcção este-oeste, embora as latitudes dos lugares não tenham sido incorporadas na representação.

Grid of meridians and parallels implicit in the geometry of the Piri Reis map, for the Iberian Peninsula and the western coast of Africa. Notice how the parallels are approximately straight and east-west oriented, even though no latitude observations were incorporated into the representation.

Irei agora analisar a representação das várias regiões no mapa de Piri Reis, começando com o Velho Mundo, aqui representado pelo Golfo da Biscaia e Península Ibérica, a norte, e a costa ocidental de África, a sul. A Fig. 6 mostra a rede de meridianos e paralelos que está implícita na representação da Península Ibérica e costa de África, a qual foi estimada a partir de uma amostra de pontos cujas coordenadas geográficas são conhecidas (círculos vermelhos). Em geral, os paralelos são aproximadamente rectilíneos, equidistantes e orientados na direcção este-oeste,

I will now focus on the regions depicted in the map of Piri Reis, starting with the Old World, here represented by the Gulf of Biscay and the Iberian Peninsula, on the north, and the western coast of Africa, on the south. Fig. 6 shows the grid of meridians and parallels implicit to the representation of the Iberian Peninsula and coast of Africa, which was estimated with a sample of points of known geographical coordinates (the red circles). In general, parallels are approximately straight, equidistant and east-west oriented, with some undulations in the regions and Cape Vert and

com algumas ondulações nas regiões de Cabo Verde e Açores. Poder-se-á então concluir, com bases nestes resultados, que foram incorporadas no mapa latitudes observadas astronomicamente? Não necessariamente, uma vez que, como já demonstrei noutros trabalhos, esta geometria é idêntica à das cartas portulano dos séculos XIV e XV, quando a declinação magnética era pequena na região.⁷

the Azores. Can one conclude, based on this result, that astronomically-observed latitudes were incorporated? Not necessarily because, as I have demonstrated in other works, this geometry is identical to the one of the fourteenth and fifteenth centuries portolan charts, when magnetic declination was small in the region.⁷

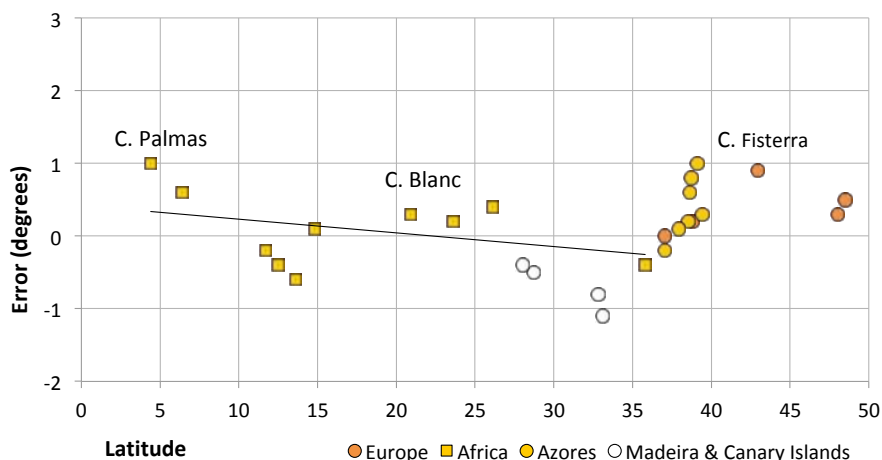


Figura 7 – Distribuição dos erros de latitude com a latitude no Velho Mundo (Europa e África).

Note-se como os valores são pequenos na costa de África, para sul de 35°N.

Distribution of latitude errors with latitude for the Old World (Europe and Africa) in the Piri Reis map. Notice the small latitude errors in the northwestern coast of Africa, south of about 35°N.

A Fig. 7 ilustra a distribuição dos erros de latitude no mapa de Piri Reis desde Ouessant, a norte, até ao Cabo Palmas, à entrada do Golfo da Guiné. Note-se como os valores se distribuem de forma

Fig. 7 illustrates the distribution of the latitude errors in the map of Piri Reis, from Ouessant, in the north, to Cape Palmas, at the entrance of the Gulf of Guinea. Note how the error values distribute differently

⁷ Ver, por exemplo, Joaquim Alves Gaspar, 'Blunders, Errors and Entanglements: Scrutinizing the Cantino Planisphere with a Cartometric Eye', *Imago Mundi*, 2012. 64, 2: 181-200, em 189-190.

⁷ See, for example, Joaquim Alves Gaspar, 'Blunders, Errors and Entanglements: Scrutinizing the Cantino Planisphere with a Cartometric Eye', *Imago Mundi*, 2012. 64, 2: 181-200, at 189-190.

diferente para norte e para sul do paralelo dos 35° N, o que sugere que as correspondentes representações foram compiladas de fontes distintas: de uma carta portulano tradicional, para a Península Ibérica e ilhas atlânticas; e de uma carta de latitudes, para a costa de África. Embora esta distribuição se assemelhe à das cartas portuguesas contemporâneas, a identificação da fonte não parece possível, uma vez que a cartografia portuguesa da costa africana constituía o modelo para toda a cartografia europeia da região.

A próxima região a ser analisada é o Mar das Caraíbas, isto é, as Índias Ocidentais dos monarcas hispânicos. Tal como referido atrás, é consensual entre os historiadores que a pretensão de Piri Reis de que a representação da região foi copiada de um mapa feito (ou mandado fazer) por Colombo é provavelmente verdadeira. Tal implica que o mapa contenha a mais primitiva representação do Mar das Caraíbas que chegou aos nossos dias, construída na última década do século XV. Contudo, quando esta é comparada com as dos planisférios de Juan de la Cosa (1500) e de Cantino (1502), alguns problemas de identificação são suscitados. O que os historiadores concluíram sobre a matéria é o seguinte (Fig. 8): que a ilha vermelha junto ao canto superior esquerdo do mapa é a Hispaniola (Haiti), a qual aparece rodada 90 graus; que a linha de costa que corre na direcção norte-sul, à esquerda da Hispaniola, pertence à ilha de Cuba, a qual Colombo considerou como sendo a costa da China.

Quando esta representação é comparada com as correspondentes representações da China e do Japão no mapa mundo de Henricus Martellus e no globo de Martin

to the north and to the south of the 35° north parallel, suggesting that the correspondent representations were copied from different sources: from a traditional portolan chart, in the Iberian Peninsula and Atlantic Islands; and from a latitude chart, in the African coast. Although this distribution resembles the one of the contemporary Portuguese charts, identifying the exact source doesn't appear to be possible, since the Portuguese cartography of the western African coast was a model for all other European cartography of the region.

Next region to be assessed is the Caribbean Sea, that is, the West Indies of the Spanish monarchs. As already mentioned above, it is consensual among the historians that Piri Reis's claim that the representation of the region was copied from a map made (or ordered) by Columbus is most probably true. This implies that the map may contain the most primitive depiction of the Caribbean Sea that survived to the present day, originated in the last decade of the fifteenth century. However, when such representation is compared with the ones in the planispheres of Juan de la Cosa (1500) and Cantino (1502), some problems of identification arise. What the historians have concluded so far is the following (Fig. 8): that the red island close to the upper left corner of the map is Hispaniola (present-day Haiti), which appears rotated 90 degrees; that the coastline running north-south, to the left of Hispaniola, belongs to the island of Cuba, which Columbus considered to be the coast of China.

When this representation is compared with the correspondent representations of China and Japan, in the world map

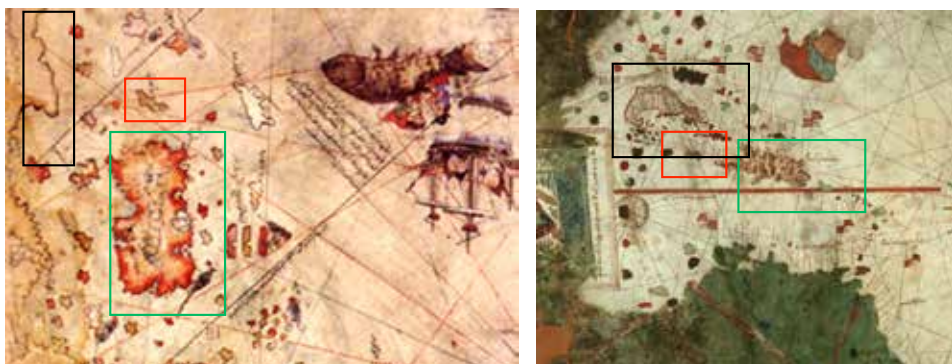


Figura 8 – As ilhas Hispaniola (presente Haiti, a verde), Jamaica (vermelho) e Cuba (preto), no mapa de Piri Reis (1513), à esquerda, comparadas com as correspondentes representações no planisfério de Juan de la Cosa (1500), à direita.

The islands of Hispaniola (present day Haiti, green), Jamaica (red) and Cuba (black) in the map of Piri Reis (1513), on the left, compared with the correspondent representations in the planisphere of Juan de la Cosa (1500), on the right.

Behaim (ambos construídos por volta de 1490), a semelhança é notável (Fig. 9). A ilha Hispaniola, que Colombo identificou como Cipango (Japão), aparece rodada de 90 graus, enquanto a costa de Cuba foi aparentemente rodada e ajustada de modo a assemelhar-se à costa do Mangi ou Catay (isto é, a China). É difícil aceitar que um piloto tão experiente como Colombo tenha cometido erros tão grosseiros na orientação das linhas de costa, caso o mapa tenha sido baseado em dados de navegação ou usado para navegar. Na realidade, teria sido impossível navegar na região usando esta representação. É minha convicção de que a representação do Mar das Caraíbas é uma manipulação deliberada, em suporte da pretensão de Colombo de ter chegado às Índias. Esta interpretação é suportada pelo facto de nenhuma carta náutica do século XVI a reproduzir, ao contrário de numerosos globos e mapas mundo.

of Henricus Martellus and the globe of Martin Behaim (both completed around 1490), the similarity is remarkable (Fig. 9). The Hispaniola, which Columbus identified as Cipango (Japan), appears rotated 90 degrees, while the coast of Cuba was apparently rotated and adjusted as to resemble the coast of Mangi or Catay (that is, China). It is hard to accept that a pilot as experienced as Columbus could have committed such gross errors in the orientation of the coastlines, if the chart were based on navigational data and were intended to be used in navigation. As a matter of fact, it would have been impossible to navigate in the region using such representation. It is my conviction that this depiction of the Caribbean Sea is a deliberate manipulation, in support of Columbus's claim that he had arrived at the Indies. This interpretation is supported by the fact that no nautical chart of the sixteenth century reproduces it, contrarily to many globes and world maps.



Figura 9 – Catay (China) e Cipango (Japão) no mapa de Martellus de c.1489, que se encontra na Universidade de Yale (esquerda), e num fac-símile do globo de Martin Behaim, de c. 1492 (direita).

As linhas de costa no mapa de Martellus foram acentuadas, a fim de melhorar a leitura.

Catay (China) and Cipango (Japan) in the Martellus Yale world map, c. 1489 (left), and in a facsimile of the globe of Martin Behaim, c.1492 (right). The comparison with the representation of Cuba and Hispaniola in the Piri Reis map (Fig. 7) is revealing. The coastlines in Martellus's map were highlighted for clarity.

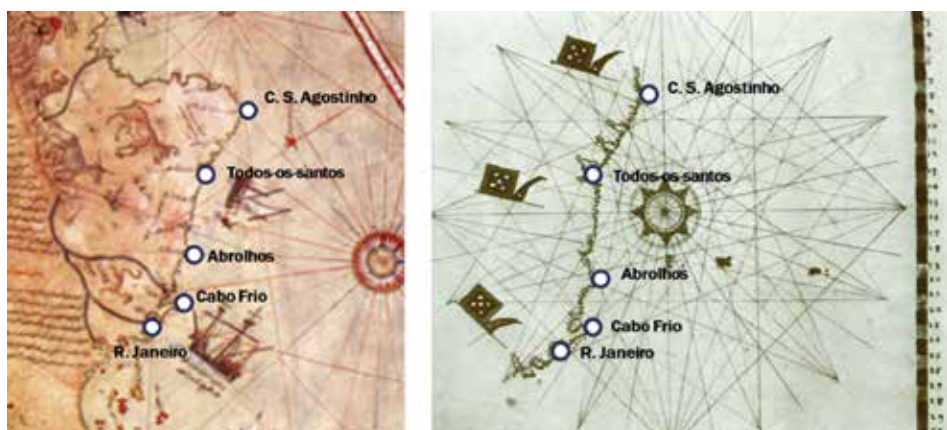


Figura 10 – A costa do Brasil no mapa de Piri Reis (esquerda) e no Livro de Francisco Rodrigues (direita). Os nomes geográficos foram acrescentados para maior clareza.

The coast of Brazil in the Piri Reis map (left) and in the book of Francisco Rodrigues (right). The place names were added for clarity.

A próxima fase da análise foca-se na representação da costa do Brasil. Quando o mapa de Piri Reis foi construído, a região tinha sido já explorada e cartografada com algum pormenor (a chegada de Pedro Álvares Cabral ao Brasil ocor-

Next part of the analysis focus on the coast of Brazil. When the map of Piri Reis was completed, the region had already been explored and mapped with some detail (the discovery by Pedro Álvares Cabral occurred in 1500). However,

reu em 1500). Contudo, a cartografia portuguesa do início do século XVI que representa o Brasil é escassa. Somente três cartas sobreviveram: o planisfério de Cantino (1502), onde a representação é incipiente e em grande parte conjectural; a carta anónima de c.1501 conhecida por Kunstmann III, que se perdeu na Segunda Guerra Mundial; e o Livro de Francisco Rodrigues, de c.1511-1513.⁸ A estas cartas náuticas podem ainda juntar-se alguns mapas europeus baseados em protótipos portugueses, tais como os planisférios de Hamy-King, Caverio e Maggiolo, todos completados cerca de 1504, e os mapas impressos de Martin Waldseemüller (1507 e 1516) e Ruysch (c.1508). A representação da costa do Brasil que mais se assemelha à do mapa de Piri Reis é a de uma carta do Livro de Francisco Rodrigues, a qual não inclui nomes geográficos. As linhas de costa nas duas representações são tão parecidas que se é tentado a considerar que se basearam num protótipo comum (Fig. 10).

A Fig. 11 mostra a malha de meridianos e paralelos que está implícita à geometria da costa do Brasil, no mapa de Piri Reis, estimada a partir de uma amostra de pontos de controlo. Esta geometria sugere que latitudes determinadas por métodos astronómicos foram incorporadas na representação. Note-se como os paralelos são aproximadamente retilíneos e orientados na direcção este-oeste, excepto na região entre Rio de Janeiro e Cabo Frio, a sul.

the Portuguese cartography of the early sixteenth century depicting Brazil is very scarce. Only three charts have survived: the planisphere of Cantino (1502), where the representation is incipient and mostly conjectural; the anonymous chart of c. 1501 known as Kunstmann III, lost in the Second World War; and the Book of Francisco Rodrigues, of c.1511-1513⁸. To these nautical charts one should also add some European maps based on Portuguese prototypes, such as the Hamy-King, the Caverio and the Vesconte Maggiolo planispheres, all made around 1504, as well as the printed maps of Martin Waldseemüller (1507 and 1516) and Ruysch (c.1508). The best match with the coast of Brazil in Piri Reis's map is in a chart of Francisco Rodrigues' book, which shows no place names. The contours of the coast in the two representations are so alike that one is tempted to consider that they have been based on a common prototype (Fig. 10)

Fig. 11 shows the grid of meridians and parallels implicit to the geometry of the coast of Brazil, in the map of Piri Reis, as estimated with a sample of control points. This geometry suggests that astronomically-observed latitudes were incorporated in the map. Notice how parallels are approximately straight and east-west oriented, except for the region between Rio de Janeiro and Cabo Frio, in the south.

⁸ Um estudo do Livro de Francisco Rodrigues, que inclui um facsímile completo do texto e cartas, foi feito por José Manuel Garcia, *O Livro de Francisco Rodrigues. O Primeiro Atlas do Mundo Moderno* (Porto: Editora da Universidade do Porto, 2008).

⁸ A study of the Book of Francisco Rodrigues, including a complete facsimile of text and charts, was made by José Manuel Garcia, *O Livro de Francisco Rodrigues. O Primeiro Atlas do Mundo Moderno* (Porto: Editora da Universidade do Porto, 2008).



Figura 11 – Malha de meridianos e paralelos que está implícita na geometria do mapa de Piri Reis, na representação da costa do Brasil. Note-se como os paralelos são aproximadamente equidistantes e orientados na direção este-oeste, excepto na região entre Rio de Janeiro e o Cabo Frio, a sul.

Grid of meridians and parallels implicit in the geometry of the Piri Reis map, for the coast of Brazil. Notice how the parallels are approximately equidistant and east-west oriented, except in the region between Rio de Janeiro and Cabo Frio, in the south.

Alguns comentários são ainda devidos sobre a representação do continente antártico, o qual aparece no mapa como uma extensão da América do Sul. Em 1996, Charles Hapgood defendeu, no seu popular livro *Maps of the ancient sea kings: evidence of advanced civilization in the ice age*, que a exactidão da linha de costa da Antártida no mapa de Piri Reis só poderia ser explicada através da intervenção de uma civilização desconhecida, numa

A few words are due on the representation of the Antarctic continent, which appears in the map as an eastward extension of South America. In 1996, Charles Hapgood postulated, in his popular book *Maps of the ancient sea kings: evidence of advanced civilization in the ice age*, that the accuracy of the coastline of Antarctica in the Piri Reis map could only be explained by the intervention of an unknown civilization, at an age when the ice didn't cover

era em que o gelo não a cobria completamente.⁹ Por mais atraente que esta teoria seja, nenhuma evidência foi alguma vez produzida pelo seu autor, facto que explica por que razão ela foi ignorada pelo mundo académico. Alternativamente, a geometria do continente antártico parece influenciada pela ideia clássica, veiculada por Ptolomeu, de que o Mar Oceano era totalmente rodeado por terra. De facto, este modelo foi defendido por Duarte Pacheco Pereira no *Esmeraldo de Situ Orbis* (1501-08) e aparece claramente expresso no mapa mundo de Lopo Homem de c.1519, ilustrado na Fig. 3.

Os meus últimos comentários são acerca da alegada elevada qualidade cartográfica do mapa de Piri Reis, o qual foi considerado por alguns historiadores do passado como a mais exacta representação do mundo construída no século XVI. Estes historiadores referiam-se então ao que é hoje designado por *exactidão posicional absoluta*, a qual mede o grau de concordância das latitudes e longitudes do mapa com os valores correctos. Contudo, deve notar-se que este conceito moderno de exactidão dificilmente é aplicável às cartas náuticas do período pré-moderno, as quais não eram construídas com base nas latitudes e longitudes dos lugares. Afirmar, como Ayse Afetinan, que a África e a América do Sul se encontram correctamente posicionadas em longitude no mapa de Piri Reis não faz sentido.¹⁰ Em primeiro lugar, porque o mapa não contém uma escala de longitudes; e em segundo, porque não era

it completely.⁹ However attractive this theory may seem, no convincing evidence was ever produced by its author, which explains why it was largely ignored by the academic world. Alternatively, the geometry of the Antarctic continent seems to be clearly influenced by the classical idea, first conveyed by Ptolemy, that the ocean sea was surrounded by land. In fact, this model was defended by Duarte Pacheco Pereira in his *Esmeraldo de Situ Orbis* (1505-8) and is clearly expressed in the world map of Lopo Homem of c.1519, shown in Fig. 3.

My last comments are about the alleged high cartographic quality of the map of Piri Reis, which some historians of the past have considered the most accurate representation of the world constructed in the sixteenth century. These historians were then referring to what is called today *absolute positional accuracy*, which measures the degree of compliance of the latitudes and longitudes of the places represented on the map with their correct values. However, it should be noted that this modern concept of accuracy is hardly applicable to the early modern nautical charts, which were not constructed using latitudes and longitudes. To state, as Ayse Afetinan, that Africa and South America are correctly positioned in longitude doesn't make sense.¹⁰ Firstly, because the map does not show a scale of longitudes; and secondly, because it was not possible to determine longitudes accurately during

⁹ Hapgood, Charles, *Maps of the Ancient Sea Kings: Evidence of Advanced Civilization in the Ice Age* (Kempton, Illinois: Adventures Unlimited Press, 1966).

¹⁰ Referido por McIntosh (nota 1), p. 52-53.

⁹ Hapgood, Charles, *Maps of the Ancient Sea Kings: Evidence of Advanced Civilization in the Ice Age* (Kempton, Illinois: Adventures Unlimited Press, 1966).

¹⁰ As mentioned by McIntosh (note 1), p. 52-53.

possível determinar longitudes com exactidão durante o século XVI.¹¹ Em termos mais gerais, faz pouco sentido sobrepor um mapa moderno ao mapa de Piri Reis e daí tirar conclusões sobre a sua exactidão. A razão está em que as cartas náuticas da época não eram baseadas em qualquer projecção cartográfica explícita, com a qual possam ser comparadas para avaliar a sua exactidão. Uma carta náutica do século XVI deveria ser considerada exacta quando representasse de forma exacta os elementos usados em navegação: os rumos magnéticos entre os lugares, as distâncias e, quando aplicável, as latitudes.¹² É somente com bases nestes critérios que a exactidão cartográfica do mapa de Piri Reis deve ser avaliada. Quando as linhas de costa da Europa, África e América do Norte representadas no mapa são comparadas com as de outras cartas contemporâneas, verifica-se que nada é muito diferente dos protótipos portugueses e europeus a partir dos quais foi provavelmente construído.

the sixteenth century.¹¹ More generally, it is meaningless to overlap a modern map on Piri Reis's map and draw conclusions about its accuracy from the comparison. The reason is that early modern nautical charts were not based on any explicit map projection with which they can be compared for accuracy assessment. A nautical chart of the sixteenth chart should be considered accurate when it represented accurately the navigational elements of information: the magnetic courses between places, the distances and, when applicable, the latitudes.¹² It is only within these criteria that the cartographic accuracy of Piri Reis's map should be assessed. When the coastlines of Europe, Africa and North America in the map are compared with the correspondent ones in other contemporary charts, one verifies that nothing is very different from the Portuguese and European prototypes on which it was most probably based.

¹¹ O problema da determinação da longitude no mar foi somente solucionado na segunda metade do século XVIII, com a invenção do cronómetro marítimo e o desenvolvimento do método das distâncias lunares.

¹² Por outras palavras, as cartas náuticas do século XVI eram instrumentos de navegação, e não tentativas para representar a geografia do mundo. Para uma discussão sobre os conceitos de exactidão cartográfica na navegação e em geografia, durante o século XVI, ver Joaquim Alves Gaspar e Henrique Leitão, 'What is a nautical chart, really? Uncovering the geometry of early modern nautical charts', *Journal of Cultural Heritage*, 29, 1 (2018), 130-136.

¹¹ The problem of longitude was only solved in the second half of the eighteenth century, with the invention of the maritime chronometer and the development of the lunar distances method.

¹² In other words, the nautical charts of the sixteenth century were instruments for navigation, not attempts at representing the geography of the world. For a discussion between the geographical and the navigational concepts of cartographic accuracy during the early modernity, see Joaquim Alves Gaspar and Henrique Leitão, 'What is a nautical chart, really? Uncovering the geometry of early modern nautical charts', *Journal of Cultural Heritage*, 29, 1 (2018), 130-136.

Comentários finais

O mapa de Piri Reis é um monumento único na herança cartográfica mundial. Não devido à sua extraordinária exactidão, a qual é comparável à da cartografia contemporânea, ou aos alegados traços de uma civilização desconhecida, mas porque contém a mais primitiva representação conhecida do Mar das Caraíbas, a qual ilustra de forma eloquente a convicção de Colombo de ter chegado à China e ao Japão.

A minha investigação mostrou que o mapa de Piri Reis não é uma verdadeira carta de latitudes, embora alguma da informação tenha sido certamente compilada de cartas de latitude portuguesas. O equador e os trópicos não são representados, e nenhuma escala de latitudes foi introduzida. Comparações efectuadas com a cartografia contemporânea sugerem que, enquanto as representações do Velho Mundo e da costa atlântica de África foram provavelmente copiadas de cartas portulano tradicionais, de cartas portuguesas e de planisférios europeus, a representação do Brasil foi claramente baseada numa carta portuguesa recente da região.

Final remarks

The map of Piri Reis is a unique monument in the world cartographic heritage. Not because of its extraordinary accuracy, which is comparable with the one of the contemporary nautical cartography, or of the alleged traces of an ancient civilization, but because it contains the most primitive known depiction of the Caribbean Sea, one that illustrates eloquently the conviction of Columbus that he had arrived to China and Japan.

My investigation has shown that the map of Piri Reis is not a real latitude chart, although some of the information must have been compiled from latitude charts of Portuguese origin. The equator and the tropics are not depicted and no graphical scale of latitudes is shown. Comparisons made with contemporary cartography suggest that while the representation of the Old World and the Atlantic coast of Africa was probably copied from traditional portolan charts, Portuguese charts and European planispheres, the representation of Brazil was most certainly based on a recent Portuguese chart of the region.

Acknowledgments

This research has received funding from the European Research Council (ERC) under the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme (grant agreement 714033-MEDEA-CHART/ERC-2016-STG).

FONTES DE ORIGEM IBÉRICA NOS TRABALHOS GEOGRÁFICOS E CARTOGRÁFICOS DE PIRI REIS

IBERIAN SOURCES IN THE GEOGRAPHIC AND CARTOGRAPHIC WORKS OF PIRI REIS

Rui Manuel Loureiro*

O famoso mapa-mundo de Piri Reis, desenhado em 1513, e de que hoje se conserva apenas um fragmento no Topkapı Sarayı, revela de forma muito evidente que o navegador e cartógrafo turco pôde recorrer, para a respectiva elaboração, a um alargado leque de fontes de origem ibérica.¹ Ao longo do século XV, navios portugueses e espanhóis haviam protagonizado a exploração do Atlântico, abrindo à navegação um oceano que até então permanecera quase totalmente inexplorado. Num primeiro momento, a costa ocidental de África foi sistematicamente reconhecida pelos navegadores do Infante Dom Henrique, a partir dos portos do Algarve. Eventualmente, haveriam de atingir as regiões da Guiné, onde começou a ser possível efectuar proveitosas trocas comerciais.

Depois da morte de Dom Henrique, em 1460, a Coroa portuguesa assumiu de forma decidida a empresa dos descobrimentos, apostada desde a década de 1470 em alcançar as Índias por via marítima,

The famous world map of Piri Reis, designed in 1513, and of which only a fragment is extant at the Topkapı Sarayı, clearly reveals that the Turkish navigator and cartographer was able to use a wide range of Iberian sources for its elaboration.¹ Throughout the fifteenth century, Portuguese and Spanish ships had carried out the exploration of the Atlantic, opening up to navigation an ocean that until then had remained almost totally unexplored. At first, the west coast of Africa was systematically recognized by the navigators of Infante Dom Henrique (Prince Henry the Navigator), from the harbors of the Algarve. Eventually, they would reach the regions of Guinea, where it was possible to engage in profitable trade.

After the death of Dom Henrique in 1460, the Portuguese Crown firmly took over the enterprise of geographic exploration, which since the early 1470s was definitely pointed towards reaching the East Indies by sea, bypassing the southern end of the African continent. On the horizon of the Portuguese navigations was the possibility of being able to somehow

* Centro de História de Além-Mar.

Centro de Humanidades, Universidade Nova de Lisboa.

¹ Vd. uma primeira abordagem em Rui Manuel Loureiro, “O Atlântico visto de Istambul”, pp. 79-100.

¹ See a first approach in Rui Manuel Loureiro, «O Atlântico visto de Istambul», pp. 79-100; and Rui Manuel Loureiro, «Ecos das navegações portuguesas», pp. 11-37.

contornando a extremidade setentrional do continente africano. No horizonte das navegações portuguesas estava a possibilidade de poder de alguma forma participar nos proveitosos tráficos de mercadorias orientais que até então atingiam a Europa pelas rotas do Levante. Como resultado de sucessivas e persistentes expedições, Bartolomeu Dias contornava o Cabo da Boa Esperança em 1488, abrindo aos portugueses as portas do Oriente. E uma década mais tarde, em 1498, uma armada comandada por Vasco da Gama estabelecia pela primeira vez a ligação directa entre Lisboa e Calecute, na costa ocidental do Índostão. Entretanto, alguns anos antes, em 1492, o genovês Cristóvão Colombo, navegando ao serviço de Espanha, partira também em demanda das Índias, mas seguindo uma rota ocidental, acabando por topar, de forma casual, com terras que mais tarde viriam a ser identificadas como um novo e desconhecido continente.²

Nas primeiras décadas do século XVI, Portugal e Espanha, monopolizando do ponto de vista europeu as ligações marítimas com a costa ocidental de África, com a América e com o mundo oriental, dispunham obviamente de um vasto cabedal de informações sobre terras e gentes anteriormente pouco ou nada conhecidas na Europa.³ É precisamente nesse vasto manancial informativo que

participate in the fruitful trade of Eastern goods that until then reached Europe by the Levant routes. As a result of successive and persistent Portuguese expeditions, Bartolomeu Dias circumvented the Cape of Good Hope in 1488, opening the doors of the Orient to the Portuguese. And a decade later, in 1498, an armada commanded by Vasco da Gama established for the first time the direct connection between Lisbon and Calicut on the west coast of Hindustan. However, a few years earlier, in 1492, the Genoese Christopher Columbus, sailing at the service of the Spanish Crown, had also set out in search of the Indies, but following a western route, eventually bumping into lands that were later to be identified as a new and unknown continent.²

In the first decades of the sixteenth century, Portugal and Spain, monopolizing from the European point of view the maritime connections with the west coast of Africa, with America and with the Eastern world, obviously were in the possession of a vast body of information about lands and people formerly little known or completely unknown in Europe.³ It is precisely in this vast body of information that Piri Reis will gather important data for the elaboration of his 1513 world map, as, indeed, the very captions of this cartographic monument reveal. The Turkish navigator, as it turns out, probably never visited the Iberian Peninsula; however, he sailed repeatedly through the waters of the

² Sobre os descobrimentos ibéricos, vd. Luís Adão da Fonseca, *Os descobrimentos e a formação do oceano Atlântico*, pp. 66-140; e Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista*, pp. 153-294.

³ Vd. um levantamento exaustivo em António Alberto Banha de Andrade, *Mundo Novos do Mundo*.

² Regarding Iberian discoveries, see Luís Adão da Fonseca, *Os descobrimentos e a formação do oceano Atlântico*, pp. 66-140; and also the classic Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista*, pp. 153-294.

³ See an exhaustive survey in António Alberto Banha de Andrade, *Mundo Novos do Mundo*.

Piri Reis irá recolher importantes dados para a elaboração do seu mapa-mundo de 1513, como, aliás, as próprias legendas desse monumento cartográfico revelam. O navegador turco, segundo se consegue apurar, nunca terá visitado a Península Ibérica; contudo, navegou longamente pelas águas do Mediterrâneo, nas décadas de transição entre os séculos XV e XVI, onde se cruzou repetidamente com navios e com navegantes oriundos de Portugal e de Espanha.⁴ Diversas legendas do mapa de Piri Reis fornecem pormenores sobre a obtenção de informações ou de materiais de origem ibérica. Em certa ocasião, ao largo de Valência, a armada de Kemal Reis, tio do cartógrafo, capturou sete navios espanhóis, cujo espólio incluía cartas hidrográficas portuguesas e espanholas, algumas das quais teriam ficado na posse de Piri Reis. Numa outra escaramuça, um dos espanhóis aprisionados pelos otomanos afirmara: “qu’il était allé par trois fois en ce pays avec Colombo [Qulunbu]”, como refere umas das legendas do mapa. Outra legenda, entretanto, conta a história deste “infidèle de Genes, du nom de Colombo [Qulunbu]”.⁵ Enfim, uma outra legenda do mesmo mapa-mundo, localizada nas proximidades do Brasil, contém uma curiosíssima descrição do descobrimento português desta terra sul-americana, referindo que a mesma foi tomada de um relato elaborado pelos descobridores portugueses.

Mediterranean in the decades of transition between the fifteenth and sixteenth centuries, where he frequently came across ships and sailors from Portugal or Spain.⁴ Several captions of the Piri Reis map provide details about information or materials of Iberian origin. On one occasion, just outside Valencia, the fleet of Kemal Reis, the uncle of the cartographer, captured seven Spanish ships, whose booty included Portuguese and Spanish hydrographic charts, some of which would have remained in the possession of Piri Reis. In another skirmish, one of the Spaniards imprisoned by the Ottomans had said «that he had gone three times to this country with Columbus [Qulunbu]», as one of the captions posted in the New World indicates. Another caption recounts the story of this «infidel from Genova, named Columbus [Qulunbu]». ⁵ Still another caption of the same world-map, located in the vicinity of Brazil, contains a curious description of the Portuguese discovery of this South American land, referring that it was taken from an account elaborated by the Portuguese discoverers. And so on.

It seems clear that Piri Reis, to compose his world-map, used several materials of Portuguese and Spanish origin – namely letters, maps, written reports, oral information – which he collected during his wanderings within the Mediterranean and perhaps also in the Red Sea. A caption on the 1513 map explains very clearly the process of its composition: «The present

⁴ Sobre a carreira de Piri Reis, vd. Svat Soucek, *Piri Reis and Turkish Mapmaking*, pp. 35-105; sobre o mapa de 1513, vd. Gregory C. McIntosh, *The Piri Reis Map of 1513*, pp. 8-140.

⁵ Yusuf Akçura (ed.), *Piri Reis Haritasi*, p. 17.

⁴ About the career of Piri Reis, see Svat Soucek, *Piri Reis and Turkish Mapmaking*, pp. 35-105; on the 1513 map, see Gregory C. McIntosh, *The Piri Reis Map of 1513*, pp. 8-140.

⁵ Yusuf Akçura (ed.), *Piri Reis Haritasi*, p. 17 (I translate all captions from the French version).

E assim sucessivamente. Parece claro que Piri Reis, para compor o seu planisfério, recorreu a diversos materiais de origem portuguesa e espanhola – nomeadamente, cartas, mapas, relatos escritos, informações orais –, que foi coleccionando ao sabor das suas expedições através do Mediterrâneo e talvez também no Mar Vermelho. Uma legenda do mapa de 1513 explica bem o processo da sua composição: “La presente partie expose comment cette carte a été dressé. Nul dans le siècle présent ne possède une carte semblable à celle-ci. Elle a été élaborée et dressée par l’humble sousigné. La presente carte est le produit des études comparatives et déductions faites sur vingt cartes et mappemondes [...] de même sur huit semblables *Djaferiye*, sur une carte arabe des Indes, ainsi que sur une carte dressé récemment par quatre Portugais [...], et aussi sur une carte de Colomb”.⁶

Enfim, sem pretensões de exaustividade, talvez valha a pena comentar alguns pormenores do mapa de Piri Reis. A Península Ibérica e o litoral ocidental de África estão representados de forma razoavelmente correcta, como se fossem regiões familiares ao navegador turco, quer vivencialmente, quer através de recurso a materiais cartográficos. Os desenhos de navios portugueses ou espanhóis espalhados pelo Atlântico surgem bastante realistas, sendo perfeitamente distintas as caravelas, mais leves e com velas triangulares, das naus, mais pesadas e armando velas quadrangulares. Aliás, numa dada legenda, o cartógrafo escreve: “ces quatre vaisseaux sont des vaisseaux Portugais.

part exposes how this chart was drawn. None in our century possesses a chart similar to this one. It has been elaborated and drawn by the humble undersigned. The present chart is the product of comparative studies and deductions made from twenty charts and world-maps [...], and also from eight similar *Djaferiye*, from an Arab chart of the Indies, and also from a chart drawn very recently by four Portuguese [...], and also from a chart of Colombus”.⁶

Finally, without any pretensions of completeness, it may be worth commenting on some details of the Piri Reis map. The Iberian Peninsula and the west coast of Africa are represented in a reasonably correct fashion, as if they were regions familiar to the Turkish navigator and cartographer, either by experience or through the use of cartographic materials. The drawings of Portuguese or Spanish ships scattered across the Atlantic Ocean appear quite realistic, either the caravels, lighter and with lateen sails, or the carracks (*naus*, in Portuguese), heavier and with square sails. In fact, in a given caption, the cartographer writes: «these four vessels are Portuguese ships. Its designs have been described». ⁷ The coast of Brazil is very similar to the configuration presented for that region in the so-called Cantino planisphere, drawn in Portugal in 1502, which we know has served as a model for some maps printed in other European countries. ⁸ Rather extraordinary are also the representations of some of the most persistent myths of the Mediterranean tradition, such as the legendary voyage of St. Brendan: next to this drawing,

⁶ Yusuf Akçura (ed.), *Piri Reis Haritasi*, p. 18.

⁷ Yusuf Akçura (ed.), *Piri Reis Haritasi*, p. 18.

⁸ See Visconde de Lagoa, *Achegas para o estudo do Planisfério dito de Cantino*, pp. 35-105.

⁶ Yusuf Akçura (ed.), *Piri Reis Haritasi*, p. 18.

Leur forme a été décrite”.⁷ O litoral do Brasil aproxima-se bastante da configuração apresentada para aquela região no chamado ‘planisfério de Cantino’, desenhado em Portugal em 1502, que sabemos ter servido de modelo a alguns mapas impressos em países europeus.⁸ Extraordinárias são também as representações de alguns dos mitos mais persistentes da tradição mediterrânica, como a lendária viagem de São Brandão: junto deste desenho, Piri Reis escreve que “Ces faits ne sont point relatés par l’infidèle portugais. Ils sont puisés dans les vieilles mappemondes”.⁹ Ou as representações de acéfalos ou de cinocéfalos, retiradas também de mapas medievais. Muito interessante seria conhecer as restantes secções do mapa de Piri Reis, que alegadamente se baseariam em cartas portuguesas do Oriente.¹⁰ Em 1513 a cartografia portuguesa das regiões que se estendiam para leste do Cabo da Boa Esperança era ainda incipiente, mas talvez Piri Reis tivesse de alguma forma obtido esboços preparados pelo cartógrafo português Francisco Rodrigues, que na primeira década do século XVI viajou pelos mares orientais, alcançando nomeadamente o Mar Vermelho.¹¹

Piri Reis writes that «These facts are not reported by the Portuguese infidel. They are extracted from ancient world-maps».⁹ Or the representations of acephalous or cynocephalus, also taken from medieval maps. It would be extremely interesting to analyze the remaining sections of the Piri Reis map, which allegedly would be based on Portuguese charts of Asia.¹⁰ In 1513 the Portuguese cartography of the regions extending eastward from the Cape of Good Hope was still incipient, but perhaps Piri Reis had somehow obtained sketches prepared by the Portuguese cartographer Francisco Rodrigues, who in the first decade of the sixteenth century traveled all across the Eastern seas, particularly in the Red Sea.¹¹

Having in mind the notion that Piri Reis resorted to various materials of Iberian origin to compose his 1513 world map, it is logical to assume that the same work process was used by the Turkish navigator in the composition of his *Kitab i-Bahrye*, whenever he deals with subjects that intersect the geographical spaces that were regularly frequented at the time, and some even in exclusivity, by Portuguese travelers and navigators. Thus, it is to be expected that in this extensive compendium of seamanship some implicit or explicit traces of sources of Portuguese origin will be found. The first version of the *Kitab-i Bahrye* was prepared by Piri Reis in 1521. It is a set of texts and portulan charts,

⁷ Yusuf Akçura (ed.), *Piri Reis Haritasi*, p. 18.

⁸ Vd. Visconde de Lagoa, *Achegas para o estudo do Planisfério dito de Cantino*, pp. 35-105.

⁹ Yusuf Akçura (ed.), *Piri Reis Haritasi*, p. 18.

¹⁰ Para uma hipotética representação do planisfério completo, vd. Gregory C. McIntosh, *The Piri Reis Map of 1513*, p. 12.

¹¹ Sobre Francisco Rodrigues, vd. Armando Cortesão, *A Suma Oriental de Tomé Pires*, pp. 80-102; para uma edição recente dos seus mapas, cf. José Manuel Garcia (ed.), *O Livro de Francisco Rodrigues*.

⁹ Yusuf Akçura (ed.), *Piri Reis Haritasi*, p. 18.

¹⁰ For a hypothetical representation of the complete planisphere, see Gregory C. McIntosh, *The Piri Reis Map of 1513*, p. 12.

¹¹ About Francisco Rodrigues, see Armando Cortesão, *A Suma Oriental de Tomé Pires*, pp. 80-102; for a recent edition of the maps, see José Manuel Garcia (ed.), *O Livro de Francisco Rodrigues*.

Tendo esta noção de que Piri Reis recorreu a diversos materiais de origem ibérica para compor o seu mapa-mundo de 1513, lógico será concluir que o mesmo processo de trabalho foi utilizado pelo navegador turco na composição do seu *Kitab i-Bahrye*, sempre que no mesmo estão presentes temas que intersectam os espaços geográficos que na época era frequentados de forma regular, e alguns mesmo em exclusividade, pelos viajantes portugueses. Ou seja, será previsível que neste extenso compêndio de marinharia se encontrem vestígios implícitos ou explícitos de fontes de origem portuguesa. A primeira versão do *Kitab i-Bahrye* foi preparada por Piri Reis em 1521. Trata-se de um conjunto de textos e de cartas-portulano, que definem um périplo integral do Mediterrâneo. O prefácio desta primeira versão não contém quaisquer menções aos portugueses. Contudo, a segunda versão alargada da mesma obra, composta em 1526 expressamente para ser apresentada ao sultão otomano Solimão o Magnífico (r. 1520-1566), inclui já uma introdução versificada onde surge uma descrição resumida, mas extremamente bem informada, da história da expansão ultramarina portuguesa.¹² Esta descrição

which cover all of the Mediterranean. The preface to this first version does not contain any mention to the Portuguese. However, the second enlarged version of the same work, composed in 1526 expressly to be presented to the Ottoman Sultan, Suleiman the Magnificent (r.1520-1566), includes a new versified introduction, where a brief but extremely well-informed description of the history of the Portuguese overseas expansion is included.¹² This description contains information about the voyages of exploration off the coast of Africa in the early fifteenth century that led to the establishment of factories on the African coast, the discovery of Brazil, and the discovery of a direct maritime route to India, with the consequent establishment of Portuguese bases all over the Orient.

Consequently, two problems immediately arise. On the one hand, what sources did Piri Reis use to present his version of events? On the other hand, did this version correspond to reality? However, it should be stressed at the outset, that the Turkish writer, in the period between 1521 and 1525, felt it necessary to include in his seafarer's book updated information, or considered as such, on Portuguese overseas expansion. It is a sure sign that the king-

¹² Sobre o *Kitab-i Bahriye*, vd. Svat Soucek, *Piri Reis and Turkish Mapmaking*, pp. 84-101. Utilizo nas citações uma tradução francesa do "Prefácio", ainda inédita, gentilmente cedida por Jean-Louis Bacqué-Grammont (a quem dirijo os meus agradecimentos); as citações são referenciadas com as letras JLBG, seguidas dos números de parágrafos e linhas. Existe uma edição bilingue (em turco e em inglês), Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, pp. 22-79, que poderá ser utilizada para referência. Contudo, existem significativas diferenças entre ambas as traduções.

¹² About the *Kitab-i Bahriye*, see Svat Soucek, *Piri Reis and Turkish Mapmaking*, pp. 84-101. I use in the quotations a French translation of the «Preface», still unpublished, kindly given to me by Jean-Louis Bacqué-Grammont (to whom I express my gratitude), which I translate into English; quotations are referenced with the letters JLBG, followed by paragraph numbers and lines. There is a bilingual edition (in Turkish and English), Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, pp. 22-79, which I also quote in the notes and use for reference. However, there are significant differences between the two translations.

contém notícias sobre as viagens henriquinas de exploração do litoral de África, nos primórdios do século XV, passando pelo estabelecimento de entrepostos na costa africana e pelo descobrimento do Brasil, até ao estabelecimento de ligações marítimas directas com a Índia, com a consequente implantação de bases portuguesas um pouco por todo o Oriente.¹³

Consequentemente, colocam-se de imediato dois problemas. Por um lado, em que fontes se baseou Piri Reis para apresentar a sua versão dos acontecimentos? Por outro lado, será que essa versão correspondia à realidade? Entretanto, convirá sublinhar desde já que o tratadista turco, no espaço de tempo que medeia entre 1521 e 1525 sentiu necessidade de integrar no seu livro de marinharia informações actualizadas, ou tidas como tais, sobre a expansão ultramarina portuguesa. Trata-se de um sinal certo de que o reino de Portugal era na época considerado um protagonista estratégico nos círculos dirigentes otomanos. O que é perfeitamente justificável, tendo em conta que desde os primeiros anos do século XVI os portugueses tinham começado a desempenhar um papel extremamente activo no mundo marítimo do oceano Índico, por um lado, estabelecendo uma extensa rede de bases em pontos-chave da costa oriental africana e da Ásia marítima, por outro lado, marcando presença regular nos caminhos marítimos que, a partir da Índia, desembocavam no Mar Vermelho.¹⁴ O Estado Português da Índia, então em construção,

dom of Portugal was at that time considered a strategic protagonist in Ottoman ruling circles. This is perfectly justifiable, considering that since the early years of the sixteenth century the Portuguese had begun to play an extremely active role in the maritime world of the Indian Ocean, on the one hand, establishing an extensive network of bases at key points on the coast of eastern Africa and maritime Asia, on the other hand, appearing regularly in the sea routes that, from India, flowed into the Red Sea.¹³ The Portuguese State of India (or *Estado da Índia*), then under construction, thus became an important antagonist of any Ottoman expansionist projects targeting the Eastern seas. Like any other political and military power, the Ottoman state needed to gather in-depth information about potential or real enemies. Did Piri Reis only have access to the necessary sources of information, whether oral or written, after the completion of the first version of his seafaring book? Or was it only at the time of writing the second version of the *Kitab-i Bahrye* that the need to address Portuguese themes was felt?

Chapter 10 of the Preface to the *Kitab-i Bahrye* presents a synthesis of the genesis of Portuguese expansion: «In this chapter, the reason why the Portuguese infidel went into the Indian sea is explained».¹⁴ And it begins by mentioning the death of an unidentified Portuguese monarch, who

¹³ Jerry Brotton, *Trading Territories*, p. 110.

¹⁴ Sobre a expansão asiática dos portugueses, vd. Sanjay Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia*, pp. 55-106.

¹³ About the Asian expansion of the Portuguese see Sanjay Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia*, pp. 55-106.

¹⁴ JLBG, V10: «Dans ce chapitre est expliquée la raison pour la quelle le mécréant portugais s'avance dans la mer de l'Inde» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 38: «This Chapter Explains Why The Portuguese Settled The Indian Sea»).

assumia-se assim como um importante antagonista de quaisquer projectos expansionistas otomanos que visassem os mares orientais. Como qualquer outra potência política e militar, o estado otomano tinha necessidade de conhecer a fundo potenciais ou reais inimigos. Será que Piri Reis só teve acesso às necessárias fontes de informação, fossem elas orais ou escritas, depois de concluída a primeira versão do seu livro de marinharia? Ou apenas na altura da redacção da segunda versão do *Kitab i-Bahrye* se fez sentir a necessidade de abordar temáticas portuguesas?

O capítulo 10 do Prefácio do *Kitab i-Bahrye* apresenta uma síntese da génese da expansão portuguesa: “Dans ce chapitre est expliquée la raison pour laquelle le mécréant portugais s’avance dans la mer de l’Inde” (JLBG, 10). E começa por mencionar a morte de um monarca português não identificado, que “laisa ses deux fils à sa place” (JLBG, V10-4); enquanto um desses filhos subia ao trono, “L’autre s’enfuit dans le Ponant” (JLBG, V10-5). A história portuguesa anterior ao século XVI não conta com qualquer episódio deste género. Mas é possível desde logo identificar a situação que deu origem à versão registada por Piri Reis. O primeiro rei da segunda dinastia portuguesa, Dom João I (r.1385-1433), subiu ao trono na sequência de uma grave crise política e de um violento conflito com a vizinha Espanha, nos anos de 1383-1385. Foi precisamente durante o seu reinado que se desencadeou a expansão ultramarina portuguesa, com a conquista da praça norte-africana de Ceuta em 1415. Os dois filhos mais velhos de Dom João eram, respectivamente, Dom Duarte (r.1433-1438) e Dom Pedro,

«left two sons in his place»;¹⁵ while one of these sons ascended the throne, «the other went to the west».¹⁶ Portuguese history before the sixteenth century does not have any such episode. But it is possible to identify immediately the situation that gave rise to the version registered by Piri Reis. The first king of the second Portuguese dynasty, Dom João I (r.1385-1433), ascended the throne following a serious political crisis and a violent conflict with neighboring Spain in the years 1383-1385. It was precisely during his reign that Portuguese overseas expansion began, with the conquest of the Moroccan port of Ceuta in 1415. Dom João’s two eldest sons were Dom Duarte (r.1433-1438) and Dom Pedro, known as the *Infante das Sete Partidas* (or Prince of the Seven Parts). The latter made extensive journeys through Europe between 1425 and 1428, visiting Italy and Hungary, where he participated with King Sigismund (r.1387-1437) in combats against the Ottomans.¹⁷ Upon returning to Portugal, he was to perform the functions of regent for a decade, between 1438 and 1438, in the minority of his nephew Dom Afonso V (r.1438-1481). He is a very interesting character, a traveled man, extremely educated, a humanist, author of doctrinal works, who was associated with the enigmatic and anonymous *Libro del Infante D. Pedro of Portugal* (*Book of the Prince Pedro of Portugal*), that attributes to him extensive trav-

¹⁵ JLBG, V10-4: «laisa ses deux fils à sa place» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 38: «he left two sons behind»).

¹⁶ JLBG, V10-5: «L’autre s’enfuit dans le Ponant» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 38: «the other escaped to Magrib»).

¹⁷ Regarding the voyages of Dom Pedro, see the classic study by Francis M. Rogers, *The Travels of the Infante Dom Pedro*, pp. 31-122.

conhecido como o *Infante das Sete Partidas*. Este último realizou extensas viagens pela Europa, entre 1425 e 1428, visitando nomeadamente a Itália e a Hungria, onde participou com Segismundo em combates contra os Otomanos.¹⁵ De regresso a Portugal, viria a desempenhar as funções de regente durante uma década (1438-1438), na menoridade do seu sobrinho Dom Afonso V (r.1438-1481). Trata-se de uma personagem assaz interessante, um homem viajado, extremamente culto, um humanista, autor de obras doutrinárias, que ficou associado ao enigmático e anónimo *Libro del Infante Don Pedro de Portugal*, que lhe atribui extensas viagens por todo o mundo conhecido, incluindo a Palestina, o Egipto, a Etiópia e a Índia. Esta obra fantástica, assinada por um misterioso Gómez de Santistéban, que nunca foi identificado, teve a sua primeira impressão em Sevilha, na imprensa dos Cronenberg, por volta de 1520.¹⁶

Piri Reis, curiosamente, atribui ao rei-viajante português, de que não menciona o nome, um papel determinante nas origens da expansão marítima portuguesa, pois teria sido ele a incentivar os marítimos portugueses a navegarem para o “pays des Noirs” (V10-12), em busca de “métaux [précieux]” (V10-10). A documentação portuguesa coetânea,

els throughout the known world, including Palestine, Egypt, Ethiopia and India. This fanciful work, signed by a mysterious Gomez de Santistéban, who was never identified, had its first printing in Seville, in the Cronenberg presses, around 1520.¹⁸

Piri Reis, curiously, attributes to the Portuguese traveler-king, of whom he does not mention the name, a fundamental role in the origins of the Portuguese maritime expansion, for he allegedly had encouraged Portuguese seafarers to sail to the «land of the Negroes»,¹⁹ in search of «[precious] metals».²⁰ Portuguese sources, in fact, prove that Infante Dom Pedro, as a regent, played an active role in the promotion and financing of exploration voyages in the Atlantic and along the west coast of Africa. It was during his regency, incidentally, that Portuguese ships reached the gold regions of Guinea, where they began to make regular and profitable trade. Meanwhile, a Portuguese historiographical tendency has been committed to highlighting the active role of Infante Dom Pedro in the voyages of discovery, alongside his younger brother, and more well known, Infante Dom Henrique, whom is normally given the leading role in launch-

¹⁵ Sobre as viagens do Infante Dom Pedro, vd. Francis M. Rogers, *The Travels of the Infante Dom Pedro*, pp. 31-122.

¹⁶ Vd. Gómez de Santisteban, *Libro del Infante Don Pedro de Portugal*. Esta obra foi estudada por Francis M. Rogers, *The Travels of the Infante Dom Pedro*, pp. 123-240; e mais recentemente por Margarida Sérvalo Correia, *As Viagens do Infante Dom Pedro*, pp. 55-161.

¹⁸ See Gómez de Santisteban, *Libro del Infante Don Pedro de Portugal*. This work has been studied by Francis M. Rogers, *The Travels of the Infante Dom Pedro*, pp. 123-240; and more recently by Margarida Sérvalo Correia, *As Viagens do Infante Dom Pedro*, pp. 55-161.

¹⁹ JLBG, V10-12: «pays des Noirs» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 39: «the black's country»).

²⁰ JLBG, V10-10: «métaux [précieux]» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 38: «many preciousmetals»).

de facto, comprova que o Infante Dom Pedro, enquanto regente, desempenhou um activo papel na dinamização e no financiamento de viagens de exploração no Atlântico, ao longo da costa ocidental de África. Foi durante a sua regência, aliás, que os navios portugueses atingiram as regiões auríferas da Guiné, onde passaram a efectuar regulares e lucrativas trocas comerciais. Uma corrente historiográfica portuguesa, entretanto, tem estado empenhada em destacar o papel activo do Infante Dom Pedro nas viagens de descobrimento, ao lado do seu irmão mais novo, e mais bem conhecido, o Infante Dom Henrique (1396-1460), a quem normalmente é atribuído o protagonismo no lançamento da expansão marítima portuguesa.¹⁷ Teria Piri Reis manuseado um exemplar do *Libro del Infante Don Pedro de Portugal*? Nada de mais provável, uma vez que a obra conheceu enorme circulação na Europa meridional.¹⁸ Mas esta fonte nada de significativo ensinaria ao cartógrafo turco sobre a história de Portugal, já que, para além de alguns dados fidedignos, estava repleta de informações fantasiosas, recolhidas pelo anónimo autor em diversos textos medievais de viagens; apenas poderia sugerir a identidade do príncipe viajante que impulsionou as expedições dos navegadores portugueses ao longo do

ing Portuguese maritime expansion.²¹ Had Piri Reis handled a copy of the *Libro del Infante Don Pedro de Portugal*? It is a distinct possibility, since the work circulated widely in southern Europe.²² But this source would not be particularly informing to the Turkish cartographer, about the history of Portugal, since beyond some reliable data it was filled with fanciful information collected by the anonymous author in several medieval travel accounts; it could only suggest the identity of the traveling prince who promoted the expeditions of the Portuguese navigators along the west coast of Africa. Piri Reis was more likely to be using oral information, which would further explain his claim that Portuguese voyages to the African coast, after Dom Pedro's disappearance in 1449, would have been interrupted «more than forty complete years».²³ In fact, after the death of the *Infante das Sete Partidas*, the exploration of the African coast had stagnated for several years, until the complete resolution of the political crisis that had ended in the battle of Alfarrobeira.²⁴

Another possible source of Piri Reis's references to the first voyages of Portu-

¹⁷ Sobre o papel de Dom Pedro nas viagens de descobrimentos, vd. o polémico estudo de Alfredo Pinheiro Marques, *A Maldição da Memória*; sobre Dom Henrique, vd. a recente e rigorosa biografia de Peter Russell, *Prince Henry the Navigator*, bem como o estudo de João Paulo Oliveira e Costa, *Henrique, o Infante*.

¹⁸ Cf. Francis M. Rogers, *List of Editions of the Libro del Infante don Pedro*.

²¹ On the role of Dom Pedro in the voyages of discovery, see the controversial study of Alfredo Pinheiro Marques, *A Maldição da Memória*; about Dom Henrique, see the recent and rigorous biography of Peter Russell, *Prince Henry the Navigator*, as well as the study of João Paulo Oliveira e Costa, *Henrique, o Infante*.

²² Cf. Francis M. Rogers, *List of Editions of the Libro del Infante don Pedro*.

²³ JLBG, V10-17: «plus de quarante années entières» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 39: «forty years passed»).

²⁴ About the protagonists of this battle, in which Dom Pedro disappeared, see the somewhat forgotten work of Lita Scarlatti, *Os Homens de Alfarrobeira*.

litoral ocidental de África. É mais provável que Piri Reis estivesse a utilizar informações orais, o que de resto explicaria a sua afirmação de que as viagens portuguesas para a costa africana, depois do desaparecimento de Dom Pedro em 1449, se teriam interrompido “plus de quarante années entières” (V10-17). Na verdade, depois da morte do *Infante das Sete Partidas*, a exploração do litoral africano estagnou durante vários anos, até à completa resolução da crise política que desembocara na batalha de Alfarrobeira.¹⁹

Outra fonte possível das referências de Piri Reis às primeiras viagens de descobrimentos portuguesas, e ao papel desempenhado neste processo por dois filhos de um monarca lusitano, poderia ser um texto de Alvise Ca' da Mosto, mercador veneziano que em 1455 e 1456 efectuou viagens à Guiné, ao serviço do Infante Dom Henrique. A primeira edição impressa das “Navigationi” do viajante veneziano apareceria na colectânea *Paesi nuovamente ritrovati*, da responsabilidade de Francazano da Montalboddo, que foi publicada em Vicenza, em 1507.²⁰ A determinado passo do seu relato, Ca' da Mosto, referindo-se a Dom Henrique, afirmava que “O qual senhor, em suma, se esforçou por fazê-lo e fez, depois da morte do pai, com o favor do rei D. Duarte, seu irmão mais velho,

guese discoveries, and the role played in this process by two sons of a Lusitanian monarch, could be a text by Alvise Ca' da Mosto, a Venetian merchant who in 1455 and 1456 traveled to Guinea, in the service of Infante Dom Henrique. The first printed edition of the “Navigationi” of the Venetian traveler would appear in the collection *Paesi nuovamente ritrovati*, under the responsibility of Francazano da Montalboddo, which was published in Vicenza in 1507.²⁵ At a certain point in his account, Ca' da Mosto, referring to Dom Henrique, stated that “which, sir, in short, he endeavored to do it, and made, after the death of his father, with the support of King Dom Duarte, his elder brother, who succeeded in the kingdom of Portugal”.²⁶ It would not be too complicated for Piri Reis to obtain a copy of this Italian compilation of Iberian travel accounts, knowing the intensity of contacts that existed between Venice and Istanbul at the time.²⁷ Moreover, the *Paesi nuovamente ritrovati* included, in addition to the texts of Alvise Ca' da Mosto, accounts of Portuguese origin on the first expeditions to Asia, and in particular a description of the voyage made by Pedro Álvares Cabral in 1500, during which Brazil was officially discovered, as well as versions of texts attributed to Amerigo Vespucci, about explorations carried out along the shores of America. Piri Reis, in his introduction of 1526 to the *Kitab-i Bahrye*, includes information about Brazil and the Iberian voyages of

¹⁹ Sobre os protagonistas desta batalha, na qual desapareceu Dom Pedro, vd. a obra algo esquecida de Lita Scarlatti, *Os Homens de Alfarrobeira*.

²⁰ Francazano da Montalboddo, *Paesi nuovamente ritrovati*, caps. 1-50. Sobre esta colectânea, vd. António Alberto Banha de Andrade, *Mundos Novos do Mundo*, pp. 527-532.

²⁵ Francazano da Montalboddo, *Paesi nuovamente ritrovati*, chaps. 1-50. About this collection, see António Alberto Banha de Andrade, *Mundos Novos do Mundo*, pp. 527-532.

²⁶ Damião Peres (ed.), *Viagens de Luís de Cadamosto*, p. 84.

²⁷ See Ennio Concina (ed.), *Venezia e Istanbul*.

que sucedeu no reino de Portugal”.²¹ Não seria muito complicado, para Piri Reis, obter um exemplar desta antologia italiana de relatos de viagens ibéricas, sabendo da intensidade de contactos que na época existiam entre Veneza e Istambul.²² Aliás, os *Paesi nouamente ritrovati* incluíam, para além dos textos de Alvise Ca’ da Mosto, relações de origem portuguesa sobre as primeiras viagens ao Oriente, e nomeadamente uma descrição da viagem efectuada por Pedro Álvares Cabral em 1500, durante a qual teve lugar o descobrimento do Brasil, assim como versões de textos atribuídos a Américo Vespucci, sobre explorações efectuadas no litoral do continente americano. Piri Reis, na sua introdução de 1526 ao *Kitab i-Bahrye* avança com outras informações sobre o Brasil e sobre as viagens ibéricas de descobrimento que bem poderiam ter origem na compilação de Montalboddo.

Enfim, uma última ligação a D. João I e aos seus sucessores poderia encontrar-se no facto de o segundo filho do Infante D. Pedro ter vivido em terras cipriotas. Com efeito, depois da batalha de Alfarrobeira, D. João de Coimbra (1431-1457) foi exilado para a Borgonha, vindo mais tarde a casar com Carlota de Lusignan, tornando-se por um brevíssimo período regente do reino de Chipre. Viria a falecer em Nicósia, onde foi sepultado. Muitos anos mais tarde, na segunda metade do século XVI, o viajante português Fr. Pantaleão de Aveiro, por ocasião de uma passagem por Nicósia, faria referência à “muy rica,

discovery that could well have originated in the compilation of Montalboddo.

Finally, a last connection to Dom Joao I and his successors could be found in the fact that the second son of Infante Dom Pedro lived in Cyprus. Indeed, after the battle of Alfarrobeira, Dom João de Coimbra was exiled to Burgundy, later to marry Charlotte of Lusignan, becoming for a very brief period regent of the kingdom of Cyprus. He was to die in Nicosia, where he was buried. Many years later, in the second half of the sixteenth century, the Portuguese traveler Fr. Pantaleão de Aveiro, while passing through Nicosia, made a reference to the «rich and sumptuous tomb» of Dom João, «Prince of Antioch», that existed in the Franciscan convent of that city.²⁸ Piri Reis certainly went through Cyprus on a number of occasions, and there he might have come into contact with the story of a Portuguese nobleman exiled somewhere in the Levant, but somewhat bound by familiar ties to the genesis of the Lusitanian expansion, since he was a grandson of King Dom João I of Portugal.

The Turkish author, in chapter X of the versified introduction to the *Kitab-i Bahrye*, then refers, quite correctly, to the Portuguese navigations heading south along the African coast. The name of one of the captains of the Portuguese monarch comes up, one «Kâncô Lizbôna»,²⁹ an old

²¹ Damião Peres (ed.), *Viagens de Luís de Cada-mosto*, p. 84.

²² Vd. Ennio Concina (dir.), *Venezia e Istanbul*.

²⁸ Fr. Pantaleão de Aveiro, *Itinerário*, cap. 14, pp. 67-68. The Franciscan traveler confuses this D. João with the homonymous son of D. João I, who lived between 1400 e 1442, as noted by C. F. Beckingham, «The *Itinerário* of Fr. Pantaleão de Aveiro», p. 169. On the regency of D. João de Coimbra, see George F. Hill, *A History of Cyprus*, pp. 529-536.

²⁹ JLBG, V10-20 (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 39: «Kanço Lizbona»).

& sumtuosa sepultara [sic]” de D. João, “Príncipe de Antioquia”, que se encontrava no convento franciscano daquela cidade.²³ Piri Reis passou decerto por Chipre em variadas ocasiões, e aí poderia ter tomado contacto com a história de um nobre português exilado nas partes do Levante, mas de certa forma ligado por laços familiares à génese da expansão lusitana, já que era neto de el-rei D. João I de Portugal.

O tratadista turco, no capítulo X da sua introdução versificada, refere-se de seguida, de forma bastante correcta, às navegações portuguesas rumo a sul, ao longo da costa africana. Destaca o nome de um dos capitães do monarca português, um tal “Kâncô Lizbôna” (V10-20), homem já de idade, mas “manifestement habile em mer” (V10-21), que teria tentado descobrir uma grande porção do caminho marítimo que de Lisboa conduziria às Índias. Esta referência de imediato sugere uma identificação com Diogo Cão, que talvez fosse natural de Lisboa, um dos mais misteriosos navegadores portugueses, sobre o qual pouco se consegue apurar na documentação coetânea, mas que foi responsável, entre 1482 e 1486, pela exploração de uma enorme porção do litoral africano, praticamente desde o golfo da Guiné até à região sul-africana correspondente à actual Namíbia. Em sucessivas expedições, Diogo Cão explorou a bacia do rio Congo e praticamente todo o lito-

man but «evidently able at sea»,³⁰ who had discovered a large portion of the maritime route from Lisbon to the Indies. This reference immediately suggests an identification with Diogo Cão, who might have been a native of Lisbon, one of the most mysterious Portuguese navigators, about which little can be ascertained in the documentation of the period, but who was responsible, between 1482 and 1486, for the exploration of the African coast, practically from the Gulf of Guinea to the South African region corresponding to present-day Namibia. In successive expeditions, Diogo Cão explored the basin of the Congo River and practically the entire Angolan coast. His track was lost after 1487, and he was thought to have fallen into disgrace at the court of King Dom João II (r.1441-1495), because, as he was then eagerly awaited in Lisbon, he had not been able to double the southern tip of the African continent.³¹ Again, it is likely that we are dealing with oral information collected by Piri Reis from Portuguese seafarers in transit through the Mediterranean. But, in any case, the version presented is extremely reliable, especially as the notion that Portuguese navigators in the 1470s were actively engaged in discovering « the route to the Indies»,³² since the sources of the time confirm that King Dom João II deliberately sought to reach Asia, either by sending land expeditions to the Levant via the Mediterranean

²³ Fr. Pantaleão de Aveiro, *Itinerário*, cap. 14, pp. 67-68. O viajante franciscano confunde este D. João com o filho homónimo de D. João I, que viveu entre 1400 e 1442, como nota C. F. Beckingham, “The *Itinerário* of Fr. Pantaleão de Aveiro”, p. 169. Sobre a regência de D. João de Coimbra, ver George F. Hill, *A History of Cyprus*, pp. 529-536.

³⁰ JLBG, V10-21: «manifestement habile em mer» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 39: «a master of the seas»).

³¹ About the voyages of Diogo Cão, see Carmen M. Radulet, «As viagens de descobrimento de Diogo Cão», pp. 175-204.

³² JLBG, V10-22: «la route des Indes» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 39: «the way of India»).

ral angolano. O seu rasto perde-se depois de 1487, julgando-se que teria caído em desgraça na corte do rei Dom João II (r.1481-1495), pelo facto de, como era então ansiosamente esperado em Lisboa, não ter conseguido dobrar a extremidade do continente africano.²⁴ Mais uma vez, é provável que estejamos perante informações de natureza oral recolhidas por Piri Reis junto de marítimos portugueses em trânsito pelo Mediterrâneo. Mas, de qualquer forma, a versão apresentada é extremamente fidedigna, sobretudo quando avança a noção de que os navegadores portugueses, na década de 1470, estariam activamente empenhados em descobrir “la route des Indes” (V10-22), já que as fontes da época confirmam que o rei Dom João II procurou de forma deliberada alcançar o Oriente, quer enviando expedições terrestres rumo ao Levante, pela rota do Mediterrâneo,²⁵ quer despachando sucessivos navios com destino às regiões mais meridionais de África, pela rota do Atlântico.²⁶ Em 1485, Vasco Fernandes de Lucena, numa oração de obediência apresentada em Roma ao Papa Inocêncio VIII em nome de Dom João II, fazia referência ao facto de que “a navegação portuguesa se não encontra senão a alguns dias de viagem” das Índias.²⁷

²⁴ Sobre as viagens de Diogo Cão, vd. Carmen M. Radulet, “As viagens de descobrimento de Diogo Cão”, pp. 175-204.

²⁵ As expedições portuguesas terrestres, rumo ao Oriente, são abordadas na obra clássica, mas ainda valiosa, do Conde de Ficalho, *Viagens de Pêro da Covilhã*, pp. 35-134.

²⁶ A propósito do ‘plano das Índias’ de Dom João II, vd. Abel Fontoura da Costa, *Às portas da Índia*.

²⁷ Rui Manuel Loureiro, *Em demanda do Oriente*, pp. 36-37.

route,³³ or by dispatching successive ships bound for the southernmost regions of Africa across the Atlantic route.³⁴ In 1485, Vasco Fernandes de Lucena, in a speech of obedience presented in Rome to Pope Innocent VIII in the name of Dom João II, made reference to the fact that «the Portuguese navigation is only a few days’ journey» from the Indies.³⁵

Piri Reis seems to suggest that «Kâncô Lîzbôna» was responsible for going beyond the Cape of Good Hope, of which, in fact, he transcribes the Portuguese name exactly, «kâvo Bônô Ispirânse», presenting a translation in Turkish.³⁶ In fact, the author of the feat was another Portuguese navigator, also mysterious, Bartolomeu Dias, about whom not much is known, except that in 1488, after an extensive voyage along the African coast, he went beyond the *Cabo das Tormentas* (Stormy Cape), all the way to the *Rio do Infante* (present day Great Fish River).³⁷ After the return of the navigator to Portugal the following year, the designation of this geographical landmark would be changed to *Cabo da Boa Esperança* (Cape of Good Hope), as a sign of the expectation generated among the

³³ The Portuguese land expeditions to the East are addressed in the classic but still valuable work of the Conde de Ficalho, *Pêro de Covilhã*, pp. 35-134.

³⁴ Regarding the *plano das Índias* of Dom João II, see Abel Fontoura da Costa, *Às portas da Índia*.

³⁵ Rui Manuel Loureiro, *Em demanda do Oriente*, pp. 36-37.

³⁶ JLBG, V10-27 (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 39: «Kavo Bono Espiranse»).

³⁷ Bartolomeu Dias would disappear during a shipwreck off the Cape of Good Hope in 1500, when he traveled to India in the fleet of Pedro Álvares Cabral. About the career of this navigator, see Luís Adão da Fonseca, *O essencial sobre Bartolomeu Dias*; and also Luis de Albuquerque (ed.), *Bartolomeu Dias*.

Piri Reis parece sugerir que “Kâncô Lîzbôna” teria sido responsável pela passagem do cabo da Boa Esperança, de que aliás transcreve o nome português de forma exacta, “kâvô Bônô Ispirânse”, apresentando de seguida a respectiva tradução em turco (V10-27). Na realidade, o autor da proeza foi um outro navegador português, também algo misterioso, Bartolomeu Dias, sobre o qual pouco se consegue apurar, excepto que em 1488, depois de um extensa viagem ao longo da costa africana, ultrapassou o *cabo das Tormentas*, navegando até ao chamado *Rio do Infante* (actual Great Fish River).²⁸ Após o regresso do navegador a Portugal no ano seguinte, a designação deste acidente geográfico seria alterada para *cabo da Boa Esperança*, como sinal da expectativa gerada em torno da possibilidade de efectivamente se conseguir atingir a Índia por via marítima a partir da Península Ibérica. Mas a descrição técnica de Piri Reis é rigorosa, com a menção aos lentos avanços conseguidos em sucessivas viagens de exploração costeira (“en longeant la cote” [V10-33]), com a referência aos padroões de pedra (“dressèrent une marque” [V10-30]) com que os navegadores portugueses costumavam assinalar o limite mais longínquo das suas expedições, e com a clara indicação da latitude atingida, que nas fontes portuguesas correspondia a aproximadamente 34º de latitude meridional (“De l’Équa-

Portuguese by the possibility of effectively reaching India by sea from the Iberian Peninsula. But the technical description of Piri Reis is rigorous, with a reference to the slow advances made in successive voyages of coastal exploration (“sailing along the coast”³⁸), with a reference to the *padrões* or stone columns (“erecting a sign”³⁹) with which the Portuguese navigators marked the furthest boundary of their expeditions, and with a clear indication of the exact latitude, which in Portuguese sources corresponded to approximately 34º South (“This Cape is situated at 34º past the Equator”⁴⁰). Once again, we are faced with information of undoubted Portuguese origin, an impression which is reinforced by a detailed description of the stone (*padrão*) erected by Bartolomeu Dias: “The one that discovered the Cape of Good Hope raised a cross as well as a stone column”.⁴¹ In fact, the Portuguese *padrões* consisted of stone columns, topped by a stone cube, with inscriptions and coats of arms on the four sides, which in turn was crowned by a cross.

²⁸ Bartolomeu Dias viria a desaparecer durante um naufrágio ao largo do cabo da Boa Esperança, em 1500, quando viajava rumo à Índia na armada de Pedro Álvares Cabral. Sobre a carreira deste navegador, vd. Luís Adão da Fonseca, *O essencial sobre Bartolomeu Dias*; e também Luís de Albuquerque (dir.), *Bartolomeu Dias*.

³⁸ JLBG, V10-33: “en longeant la cote” (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 39: “They just followed the coast line”).

³⁹ JLBG, V10-30: “dressèrent une marque” (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 39: “they put a marker”).

⁴⁰ JLBG, V10-39: “De l’Équateur, ce cap est à trente-quatre degrés de distance au-delà” (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 39: “this place is a part of the southern region. And lies thirty four degrees below”). Cf. Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ orbis*, p. 679: “the Cape of Good Hope, which is apart from the circle of the equinoctial against the Antarctic pole, thirty-four degrees and thirty minutes”.

⁴¹ JLBG, V10-35: “Celui qui découvrit le cap de Bonne-Espérance et dressa alors une croix ainsi qu’une colonne” (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 39: “The one who discovered the Cape of Good Hope, Erected there a column and a cross”).

teur, ce cap est à trente-quatre degrés de distance au-delà” [V10-39]).²⁹ Mais uma vez, estamos perante informações de indubitável origem portuguesa, impressão que é reforçada pela detalhada descrição apresentada do padrão implantado por Bartolomeu Dias: “Celui qui découvrit le cap de Bonne-Espérance y dresse alors une croix ainsi qu’une colonne” (V10-35). Na realidade, os padrões portugueses eram constituídos por colunas de pedra, encimadas por um cubo também de pedra, com inscrições e brasões nas quatro faces, o qual por sua vez era coroado por uma cruz.

Ao tempo em que Piri Reis escrevia a segunda versão do *Kitab i-Bahrye*, não estavam ainda disponíveis as grandes crónicas da expansão que começaram a ser impressas em Portugal depois de 1550 e que consignaram a versão oficial da génese da expansão lusitana ultramarina. Assim, é complicado determinar com exactidão as fontes escritas eventualmente utilizadas pelo navegador turco. Em determinados meios mais próximos da Coroa portuguesa circulariam relatos manuscritos das expedições marítimas mais importantes, mas que terão conhecido uma difusão relativamente restrita. O relato mais detalhado das viagens de descobrimento que culminaram no descobrimento do caminho marítimo para a Índia ficou a dever-se a Duarte Pacheco Pereira, um navegador e homem de armas português que por volta de 1508 completou o manuscrito do *Esmeraldo de situ orbis*, circunstanciado

At the time Piri Reis wrote the second version of the *Kitab-i Bahrye*, the great chronicles of expansion that began to be printed in Portugal after 1550 and which consigned the official version of the genesis of the overseas Lusitanian expansion were not yet available. Thus, it is difficult to accurately determine the written sources eventually used by the Turkish navigator. In certain circles, closer to the Portuguese Crown, there would be handwritten accounts of the most important maritime expeditions, but they would have had a relatively restricted diffusion. The more detailed account of the voyages of discovery that culminated in the discovery of the sea route to India was due to Duarte Pacheco Pereira, a navigator and Portuguese soldier, who by 1508 completed the manuscript of his *Esmeraldo de situ orbis*, a very accurate description of the exploration of the African coast. However, it is very unlikely that Piri Reis would have access to this text, which would only be published in modern times, and which is known to have had a somewhat restricted circulation within the circles linked to the Portuguese Crown.⁴² The same would have happened with regard to the so-called *Codex Valentim Fernandes*, a voluminous collection of the first texts dedicated to the great Portuguese navigations of the fifteenth century.⁴³ It is also unlikely that Piri Reis could have had access to this manuscript volume compiled by the Moravian printer (who was established in Portugal since the last decades of the

²⁹ Cf. Duarte Pacheco Pereira; *Esmeraldo de situ orbis*: “cabo de Boa Esperança, o qual se aparta em ladeza, do círculo da equinocial contra o pólo antártico, trinta e quatro graos e trinta minutos” (p. 679).

⁴² Cf. Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ orbis*. About Duarte Pacheco, see Francisco Contente Domingues, *A Travessia do Mar Oceano*, pp. 25-39.

⁴³ Cf. José Pereira da Costa (ed.), *Códice Valentim Fernandes*.

roteiro da exploração do litoral africano. Porém, é muito pouco provável que Piri Reis conseguisse acesso a este texto, que só seria editado nos tempos modernos, e que se sabe ter tido uma circulação algo restrita nos meios ligados à Coroa lusitana.³⁰

O mesmo teria sucedido relativamente ao chamado *Códice Valentim Fernandes*, volumosa colectânea dos primeiros textos dedicados às grandes navegações portuguesas o século XV.³¹ É também algo improvável que Piri Reis pudesse ter tido acesso ao volume manuscrito compilado pelo impressor morávio que se estabeleceu em Portugal nas últimas décadas do século XV, que reunia escritos de Gomes Eanes de Zurara, Diogo Gomes e outros, respeitantes às viagens de exploração quatrocentistas dos portugueses.³²

Mas, desde os primeiros anos de Quatrocentos, mercadores italianos apareceram intimamente ligados às navegações portuguesas, tendo muitos deles estacionado demoradamente em Portugal.³³ E assim foi sobretudo a partir das cidades italianas que se difundiram pelo Mediterrâneo relatos sobre as expedições realizadas ao longo do século XV e primeiras décadas do século XVI pelos navegadores

do século XV (quinto século), which included writings by Gomes Eanes de Zurara, Diogo Gomes, and others, concerning the fifteenth century Portuguese voyages of discovery and exploration.⁴⁴

But since the early years of the fourteenth century, Italian merchants appeared closely linked to the Portuguese navigations, many of them living for long periods in Portugal.⁴⁵ And so it was above all from the Italian cities that the reports of the expeditions carried out throughout the fifteenth century and the first decades of the sixteenth century by the Portuguese navigators both in the Atlantic Ocean and later in the Eastern seas spread out through the Mediterranean. The gathered information was sometimes circulated in printed form, as in the *Paesi nuovamente ritrovati*. But more frequently the news about Portuguese overseas activities circulated through manuscript materials, such as letters, reports and maps, either coming from Lisbon, as in the case of a large set of texts prepared by Italian merchants residing in Portugal, that dealt with the first Portuguese voyages to India,⁴⁶ or from Italian cities, as in the case of the compilations prepared in Venice by Alessandro Zorzi around 1517.⁴⁷

Chapters XI and following of the versified introduction to the *Kitab-i Bahrye* proceed with an «Exposition about Abys-

³⁰ Cf. Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ orbis*. Sobre Duarte Pacheco, vd. Francisco Contente Domingues, *A Travessia do Mar Oceano*, pp. 25-39.

³¹ Cf. José Pereira da Costa (ed.), *Códice Valentim Fernandes*.

³² Sobre Valentim Fernandes, vd. Helga Jüsten, *Valentim Fernandes e a literatura de viagens*.

³³ Sobre a ligação dos italianos à expansão portuguesa, vd. Luísa d'Arienzo, «L'influenza culturale italiana», pp. 107-120, que cita ampla bibliografia.

⁴⁴ About Valentim Fernandes, see Helga Jüsten, *Valentim Fernandes e a Literatura de Viagens*.

⁴⁵ Regarding the involvement of Italian merchants in the Portuguese expansion, see Luísa d'Arienzo, «L'influenza culturale italiana», pp. 107-120, who quotes an abundant bibliography.

⁴⁶ Cf. Carmen Raduket & Luís Filipe Thomaz (eds.), *Viagens Portuguesas à Índia*.

⁴⁷ See Francisco Leite de Faria & Avelino Teixeira da Mota, *Novidades Náuticas*.

portugueses, quer através do Atlântico, quer mais tarde nos mares orientais. Essa difusão noticiosa foi por vezes impressa, como no caso já referido dos *Paesi nouamente ritrovati*. Mas mais frequentemente teve forma manuscrita, através da redacção e circulação de cartas, mapas, relatórios e informações, quer a partir de Lisboa, como no caso de um alargado conjunto de textos preparados for feitores italianos estantes em Portugal que se referem às primeiras viagens portuguesas ao Oriente,³⁴ quer a partir de cidades italianas, graças à colaboração de viajantes portugueses de passagem por aquelas regiões europeias, como no caso das compilações preparadas em Veneza por Alessandro Zorzi por volta de 1517.³⁵

Os capítulos XI e seguintes da introdução versificada ao *Kitab i-Bahrye* prosseguem com um “Exposé de l’Abyssinie”. Piri Reis refere-se à abundância de “poudre d’or” (V11-15), que seria recolhido pelos portugueses na África Negra. Evidentemente, reportava-se ao riquíssimo tráfico aurífero que desde inícios da década de 1470 tinha lugar na *Costa da Mina*, e que levava mesmo a Coroa lusitana a ordenar a edificação da importante fortaleza de São Jorge da Mina em 1482. Algo confusamente, o tratadista turco menciona “un mécréant qu’on appelait Mânû Kûnkûrî” (V11-13), provável referência ao Manicongo, soberano africano da região do Congo, que fora contactado pela primeira vez durante as viagens de Diogo Cão, e com o qual os portugueses mantiveram

sinia». ⁴⁸ Piri Reis alludes to the abundance of «gold in powder», ⁴⁹ that allegedly was gathered by the Portuguese in Sub-Saharan Africa. Evidently, he was referring to the very rich traffic that since the early 1470s was taking place in the *Costa da Mina* (Gold Coast) and which had even led the Portuguese Crown to order the building of the important fortress of São Jorge da Mina in 1482. Somewhat confusingly, the Turkish treatise mentions «an unbeliever that was named Mânû Kûnkûrî», ⁵⁰ a probable reference to Manicongo, the African sovereign of the Congo region, who was contacted for the first time during the voyages of Diogo Cão, and with whom the Portuguese maintained since then friendly relations, that gave rise to an interchange of ambassadors. ⁵¹ The problem of the sources of the Nile, naturally, is approached by Piri Reis, that mentions the notion that the great river had its sources somewhere in the mountains of Africa, «fifteen degrees distant» from the Cape of Good Hope. ⁵² This information was apparently taken by the Ottoman cartographer from a map, ⁵³ perhaps of Portuguese origin, that included data about the interior parts of Africa.

The 1513 map already made explicit allusions to charts and maps of Portuguese

⁴⁸ JLBG, V11: «Exposé de l’Abyssinie» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 40: «Explanation of Habesh»).

⁴⁹ JLBG, V11-15: «poudre d’or» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 40: «gold dusts»).

⁵⁰ JLBG, V11-13: «un mécréant qu’on appelait Mânû Kûnkûrî» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 40: «an unbeliever, named Mano Konkori»).

⁵¹ Francisco Leite de Faria & Avelino Teixeira da Mota, *Novidades Náuticas*, pp. 28-45.

⁵² JLBG, V11-7: «a quinze degrés de distance» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 40: «fifteen degrees beyond»).

⁵³ Cf. JLBG, V11-15 (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 40).

³⁴ Cf. Carmen M. Radulet & Luís Filipe Thomaz (ed.), *Viagens portuguesas à Índia*.

³⁵ Vd. Francisco Leite de Faria & Avelino Teixeira da Mota, *Novidades Náuticas*.

desde então amistosas relações, que chegaram a envolver a troca de embaixadores.³⁶ O problema das fontes do Nilo é abordado, como não poderia deixar de ser, referindo Piri Reis a noção de que o grande rio nasceria algures numa montanha do interior de África, “a quinze degrés de distance” (V11-7) do cabo da Boa Esperança. Esta informação, aparentemente, teria sido retirada pelo cartógrafo otomano de uma carta (cf. V11-15), porventura de origem portuguesa, que conteria dados sobre África.

O mapa de 1513 fazia já alusões explícitas a cartas e a mapas de origem portuguesa que teriam chegado à posse do navegador otomano. Mas há outras notícias de exemplares de cartografia portuguesa existentes em Constantinopla nas primeiras décadas de Quinhentos. Tal é o caso, por exemplo, de uma carta de Pedro Reinél, de cerca de 1522, apresentando o hemisfério sul em projecção polar, que ainda hoje se conserva no Topkapy Seray.³⁷ Assim, ideias de origem portuguesa sobre a topografia do interior do continente africano ter-se-iam difundido na capital do império otomano desde as primeiras décadas do século XVI, graças a cartas e mapas oriundos de Portugal que de alguma forma ali teriam chegado. A cartografia lusitana da época, com efeito, apresentava no interior de África os Montes da Lua, acidente geográfico normalmente asso-

origin that had come into the possession of Piri Reis. But there are reports about other Portuguese maps that arrived in Istanbul, in the first decades of the sixteenth century. Such is the case, for example, of a map drawn by Pedro Reinél, around 1522, presenting the southern hemisphere in polar projection, which is kept in the Topkapy Seray.⁵⁴ Thus, ideas of Portuguese origin regarding the topography of the interior of the African continent were available in the capital of the Ottoman Empire since the early decades of the sixteenth century, conveyed by Portuguese charts and maps that somehow found their way over there. Contemporary Lusitanian cartography, in fact, presented in the interior of Africa the so-called Mountains of the Moon, a geographic accident usually associated with the sources of the Nile.⁵⁵ Piri Reis, however, puts forward a hypothesis about the Nile that had also been aired by European cosmographers: «perhaps it comes from Paradise».⁵⁶ It was an old idea, but one that would not necessarily derive from Portuguese sources. However, it should be noted that the texts included in the collection *Paesi nuovamente ritrovati* included references to the sources of the Nile and to other questions of African topography.

The possibility of the circumnavigation of Africa, experimentally proven by the Portuguese since 1488, is repeated by Piri Reis in his description of this conti-

³⁶ Francisco Leite de Faria & Avelino Teixeira da Mota, *Novidades Náuticas*, pp. 28-45.

³⁷ Cf. Marcel Destombes, “The Chart of Magellan”, pp. 65-88; e Armando Cortesão & Avelino Teixeira da Mota (ed.), *Portugaliae Monumenta Cartographica*, vol. 1, est. 13.

⁵⁴ Cf. Marcel Destombes, “The Chart of Magellan”, pp. 65-88; and Armando Cortesão & Avelino Teixeira da Mota (eds.), *Portugaliae Monumenta Cartographica*, vol. 1, pl. 13.

⁵⁵ See Avelino Teixeira da Mota, *A África no Planisfério Português Anónimo*.

⁵⁶ JLBG, V11-22: «peut-être sort-il du Paradis» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 40: «Maybe it comes from the heaven»).

ciado às fontes do rio Nilo.³⁸ Piri Reis, entretanto, coloca uma hipótese a respeito do Nilo que também tinha sido ventilada pelos cosmógrafos europeus: “peut-être sort-il du Paradis” (V11-22). Trata-se de uma ideia antiga, mas que não derivaria necessariamente de fontes portuguesas. Entretanto, convirá salientar que os textos incluídos na colectânea *Paesi nuovamente ritrovati* integravam referências às fontes do Nilo e a outras questões de topografia africana.

A possibilidade da circum-navegação de África, experimentalmente comprovada pelos portugueses desde 1488, é repetida por Piri Reis, na sua descrição deste continente. E como prova concreta desta possibilidade, o tratadista otomano relembra, com algum constrangimento, “qu’une fois, trente bârcâ, ô ami! / vinrent et mouillèrent à Djedda ouvertement” (V12-16). Referia-se decerto a uma das várias expedições portuguesas que nas primeiras décadas do século XVI demandaram o Mar Vermelho, depois de este estratégico braço de mar ter sido identificado pela Coroa lusitana como um alvo prioritário, no âmbito do projecto de estabelecimento de uma presença portuguesa duradoura no Oriente. Os dados avançados por Piri Reis referem a presença de 30 embarcações, ou “bârcâ”, que seriam secundadas por cinco “kâdirga” (V12-17), permitindo uma imediata identificação da expedição que em 1517 o governador português Lopo Soares de Albergaria conduziu até ao Mar Vermelho. Esta expedição, com efeito, navegou até ao porto de Djedda,

And as a concrete proof of this possibility, the Ottoman author recalls, with some embarrassment, «once, thirty bârcâ, my friend! / same and anchored openly in Jeddah».⁵⁷ He was certainly referring to one of several Portuguese expeditions that in the first decades of the sixteenth century sailed into the Red Sea, after this strategic maritime waterway was identified by the Portuguese Crown as a priority target, within the scope of the project of establishing a Portuguese lasting presence lasting in Asia. The data advanced by Piri Reis refers to the presence of thirty vessels, or «bârcâ», which were accompanied by five «kâdirga»,⁵⁸ allowing an immediate identification with the expedition that in 1517 the Portuguese governor Lopo Soares de Albergaria into the Red Sea. This expedition, in fact, sailed all the way to the port of Jeddah, trying, without success, an attack on the town.⁵⁹

Chapter XIV of the versified introduction of Piri Reis is devoted to cosmological considerations, relating in particular to the extent of the oceans. And here the Ottoman navigator advances with notions of unequivocally Portuguese origin, namely that all seas communicate with each other and that it is possible to sail from Europe to the Sea of Oman, and from there to China.⁶⁰ The Portuguese first reached

³⁸ Vd. Avelino Teixeira da Mota, *A África no Planisfério Português Anónimo*.

⁵⁷ JLBG, V12-16: «qu’une fois, trente bârcâ, ô ami! / vinrent et mouillèrent à Djedda ouvertement» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 41: «Once upon a time thirty barges came from sea And anchored in Jiddah’s harbor»).

⁵⁸ JLBG, V12-17 (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 41: «galleys»).

⁵⁹ Jean-Louis Bacqué-Grammont & Anne Kroell, *Mamlouks, Ottomans et Portugais*, pp. 21-46.

⁶⁰ JLBG, V14-2 (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 42).

que tentou sem grande êxito atacar.³⁹

O capítulo XIV da introdução versificada de Piri Reis é dedicado a considerações de ordem cosmográfica, relativas nomeadamente à extensão dos oceanos. E aqui o navegador otomano avança com noções de origem inequivocamente portuguesa, de que todos os mares comunicam entre si e de que é possível navegar desde a Europa até a “la mer d’Oman” (V14-2), e daí até à China. Os portugueses atingiram pela primeira vez o litoral da China em 1513,⁴⁰ de forma que as notícias sobre estas viagens teriam chegado a Portugal cerca de dois anos mais tarde, espalhando-se logo depois por todo o Mediterrâneo, nomeadamente pelas cidades marítimas italianas, de onde facilmente atingiriam Constantinopla. Indício certo da intervenção de fontes portuguesas neste capítulo, Piri Reis menciona logo de seguida que a navegação através dos mares é realizada com o auxílio de “l’astrolabe” (V14-8) e também de “cartes” (V14-9), dois dos instrumentos técnicos fundamentais das grandes navegações lusitanas.

Ainda no mesmo capítulo XIV, Piri Reis avança com um dado algo enigmático, afirmando que “Au Portugal, il y avait un prêtre suprême” (V14-18), que era “accompli dans la science” e também “plein de stratagèmes” (V14-19). Este homem misterioso, espécie de mago com poderes sobrenaturais, construiu um globo terrestre, onde “rassembla les terres et les mers” (V14-20). O navegador otomano continua de seguida a descrever este “globe

the coast of China in 1513,⁶¹ so that the news of these voyages would have reached Portugal about two years later, spreading soon throughout the Mediterranean, namely to the Italian maritime cities, and from there to Istanbul. As a sure indication of the intervention of Portuguese sources in this chapter, Piri Reis mentions that navigation through the seas was carried out with the help of «the astrolabe» and also of «charts»,⁶² two of the fundamental technical instruments used during the great Lusitanian navigations.

Still in the same chapter XIV, Piri Reis advances a rather puzzling information, stating that «in Portugal there was a supreme priest», who was «accomplished in scientific matters» and also «full of stratagems».⁶³ This mysterious man, a kind of magician with supernatural powers, had built a terrestrial globe, where he «assembled land and seas».⁶⁴ The Ottoman navigator goes on to describe this «astronomical globe»,⁶⁵ emphasizing its usefulness for the accomplishment of transoceanic voyages. These references are somewhat paradoxical. The mystical

⁶¹ Rui Manuel Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins*, pp. 142-164.

⁶² JLBG, V14-8: «l’astrolabe» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 48: «astrolabe»); V14-9: «cartes» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 48: «charts»).

⁶³ JLBG, V14-18: «Au Portugal, il y avait un prêtre suprême»; V14-19: «accompli dans la science», «plein de stratagèmes» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 43: «a master of all sciences who was an influential priest also. He was always engaged with science like a philosopher»).

⁶⁴ JLBG, V14-20: «rassembla les terres et les mers» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 43: «the world was shown like an apple with its seas and lands»).

⁶⁵ JLBG, V14-27: «globe astronomique» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 43: «With the help of this globe»).

³⁹ Jean-Louis Bacqué-Grammont & Anne Kroell, *Mamlouks, Ottomans et Portugais*, pp. 21-46.

⁴⁰ Rui Manuel Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins*, pp. 142-164.

astronomique” (V14-27), salientando a sua utilidade para a realização de viagens transoceânicas. Estas referências são algo paradoxais. A figura mística, homem de saber e de ciência, poderia reportar-se ao Infante Dom Henrique, que poucas décadas depois do seu desaparecimento, efectivamente, ganhara em Portugal, e também um pouco por toda a Europa, aura de cientista eminente, especializado em questões náuticas e cosmográficas. A documentação do tempo do próprio Infante não suporta esta interpretação mais tardia, apontando-o sobretudo como um homem casto, inteiramente dedicado às armas, que na fase final da vida desenvolveu um forte pendor religioso. O veneziano Alvise Ca’ da Mosto, já antes citado, apresenta-o desta forma: “ele se deu inteiramente à milícia do nosso senhor Jesus Cristo, guerreando aos Bárbaros e combatendo pela Fé. Não quis nunca tomar mulher, sob grande castidade”.⁴¹

Mas a partir das primeiras décadas de Quinhentos, com a chegada dos navios portugueses à Índia, o Infante Dom Henrique, de forma retrospectiva, e sem dúvida anacrónica, começou a ser encarado como um verdadeiro homem renascentista, dedicado às ciências, nomeadamente à matemática e à cosmografia.⁴² Os descobrimentos portugueses, nesta visão que começou a formar-se nos alvares do século XVI, haviam sido cuidadosamente planeados por Henrique o Navegador, que avançara inclusivamente com a possibilidade de se estabelecer uma ligação marí-

figure, a man of knowledge and science, could refer to the Infante Dom Henrique, who, a few decades after his disappearance, had indeed gained in Portugal, and also a little throughout Europe, the aura of eminent scientist, specialized in nautical and cosmographic issues. The documentation of the time of the Infante himself does not support this later interpretation, pointing him above all as a chaste man, entirely dedicated to arms, who in the final phase of his life developed a strong religious leaning. The Venetian Alvise Ca’ da Mosto, already quoted above, puts it this way: «he gave himself entirely to the militia of our Lord Jesus Christ, fighting the Barbarians and fighting for the Faith. He never wanted to take a woman under great chastity».⁶⁶

But since the first decades of the sixteenth century, with the arrival of the Portuguese ships to India, the Infante Dom Henrique, retrospectively, and undoubtedly in an anachronistic fashion, began to be seen as a true Renaissance man, dedicated to the sciences, namely to mathematics and to cosmography.⁶⁷ Portuguese discoveries, in this vision that began to take shape at the turn of the sixteenth century, had been carefully planned by Dom Henrique, who had advanced with the possibility of establishing a direct maritime connection between Portugal and India. The fact that this passage of Piri Reis’s text may be related to the Infante Dom Henrique is curious, but reinforces the idea that at the base of his synthesis of the Portuguese expansion there are sources of undoubtedly Portuguese origin.

⁴¹ Damião Peres (ed.), *Viagens de Luís de Cadamosto*, p. 84.

⁴² Vd. W.G.L. Randles, “The Alleged Nautical School”, pp. 20-28.

⁶⁶ Damião Peres (ed.), *Viagens de Luís de Cadamosto*, p. 84.

⁶⁷ See W. G. L. Randles, “The Alleged Nautical School”, pp. 20-28.

tima directa entre Portugal e a Índia das drogas e das especiarias. O facto de esta passagem do texto de Piri Reis poder estar relacionada com o Infante Dom Henrique não deixa de ser curioso, reforçando entretanto a ideia de que na base da sua síntese da expansão lusitana estarão fontes de origem indiscutivelmente portuguesa. Contudo, não há notícia de terem sido produzidos em Portugal quaisquer globos na época henriquina. O primeiro globo construído no âmbito dos descobrimentos portugueses seria produzido em Nuremberga em 1492 por Martim Behaim, um cosmógrafo alemão que por sinal estanciara demoradamente em terras portuguesas nos anos de 1484 a 1490, contactando com os meios marítimos que, na capital portuguesa, estavam ligados à expansão ultramarina.⁴³ Subsequentemente, outros globos seriam produzidos um pouco por toda a Europa, nomeadamente por Johannes Schöner,⁴⁴ e não é improvável que alguns destes tenham acabado por chegar a Istambul.⁴⁵

Os capítulos XVI e XVII do texto de Piri Reis debruçam-se sobre o caminho marítimo para a Índia, inaugurado por Vasco da Gama em 1498-1499.⁴⁶ Os dados avançados pelo tratadista turco estão basicamente correctos, no que toca à data da partida de Lisboa, às escalas que as armadas portuguesas podiam efectuar no

However, there is no news of any globes being produced in Portugal in the time of Dom Henrique. The first globe built in the context of the Portuguese discoveries was produced in Nuremberg in 1492 by Martim Behaim, a German cosmographer who resided in Portugal between 1484 and 1490, contacting with the maritime circles that in the Portuguese capital were involved in the overseas expansion.⁶⁸ Subsequently, other globes would be produced a little throughout Europe, notably by Johannes Schöner,⁶⁹ and it is not unlikely that some of these would eventually arrive in Istanbul.⁷⁰

Chapters XVI and XVII of Piri Reis's text deal with the maritime route to India, inaugurated by Vasco da Gama in 1498-1499.⁷¹ The data provided by the Turkish author is basically correct, as far as the date of departure from Lisbon, the harbors that the Portuguese fleets could call on the way, the distances between successive points, the directions followed according to the prevailing winds, and the techniques of navigation and instruments used. Piri Reis, moreover, repeatedly calls attention to the use of the astrolabe to determine the latitude: «They measure the elevation and thus learn the latitude»⁷² and «They measure the elevation again and compare

⁴³ Vd. Jürgen Pohle, *Martin Behaim*, pp. 27-32.

⁴⁴ António Pigafetta, *Le voyage de Magellan*, pp. 57 e 328-329.

⁴⁵ Vd. Jerry Brotton, *Trading Territories*, pp. 87-118.

⁴⁶ Sobre Vasco da Gama e a sua viagem histórica, vd. Luís Adão da Fonseca, *Vasco da Gama*, pp. 89-189.

⁶⁸ See Jürgen Pohle, *Martin Behaim*, pp. 27-32.

⁶⁹ António Pigafetta, *Le voyage de Magellan*, pp. 57 e 328-329.

⁷⁰ See Jerry Brotton, *Trading Territories*, pp. 87-118.

⁷¹ About Vasco da Gama and his historical voyage, see Luís Adão da Fonseca, *Vasco da Gama*, pp. 89-189.

⁷² JLBG, V16-34: «Ils prennent l'élevation et connaissent cette fois latitude» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 48: «By measuring the elevation they find their latitude»).

caminho, às distâncias percorridas entre os sucessivos pontos, às direcções seguidas de acordo com os ventos dominantes, e às técnicas e instrumentos de navegação utilizados. Piri Reis, aliás, chama repetidamente a atenção para a utilização do astrolábio para determinação da altura: “Ils prennent l’élévation et connaissent cette fois la latitude” (V16-34); “Ils prennent encore une fois l’élévation et la comparent et veillent à de nouveau le faire” (V16-36). Lendo a descrição do texto turco, seria possível, através das indicações técnicas fornecidas, delinear aproximadamente a rota das navegações portuguesas numa carta que representasse o Atlântico, a África e o Índico. Mais uma vez, terão sido aqui utilizadas fontes de inequívoca origem lusitana. Muito provavelmente, para além de cartografia de origem portuguesa, Piri Reis recorreu novamente aos relatos incluídos nos *Paesi nuovamente ritrovati*, e sobretudo à descrição da viagem da armada de Pedro Álvares Cabral para a Índia em 1500, atribuída a Tomé Lopes, e à anónima descrição da segunda viagem de Vasco da Gama também para a Índia. As referências incluídas nesta secção à “Tara Birsili” (V16-20), ou Terra Brasil, visitada pela primeira expedição, e ao “pays de Mogadiscio qui est en Abyssinie” (V16-51) e à “embouchure de la mer de Djedda” (V16-52), avistados pela segunda expedição, parecem confirmar esta hipótese.

Mas, um pouco adiante, o próprio Piri Reis invoca, em duas ocasiões distintas, o contributo de informadores orais, provavelmente portugueses, com experiência da carreira da Índia: em primeiro lugar, adianta que “C’est ce que dit sans aucun doute le marin” (V17-16); em segundo

it, and are careful to measure it again”.⁷³ Reading the description of the Turkish author, it would be possible, through the technical indications provided, to roughly delineate the route of Portuguese navigations in a chart representing the Atlantic Ocean, Africa and the Indian Ocean. Once again, sources of unequivocal Lusitanian origin would have been used here. Most probably, besides cartography of Portuguese origin, Piri Reis used again the reports included in the *Paesi nuovamente ritrovati*, and especially the description of the voyage of the fleet of Pedro Álvares Cabral to India in 1500, attributed to Tomé Lopes, and the anonymous description of Vasco da Gama’s second journey to India. The references included in this section dedicated to “Tara Birsili”,⁷⁴ or Terra Brasil, visited by the first expedition, and to the “country of Mogadishu which is in Abyssinia” and the “mouth of Jeddah sea”,⁷⁵ sighted by the second expedition, seem to confirm this hypothesis.

But a little further on, Piri Reis himself invokes, on two separate occasions, the contribution of oral informants, probably Portuguese, with experience of the India route: first, he says that “This is reported

⁷³ JLBG, V16-36: “Ils prennent encore une fois l’élévation et la comparent et veillent à de nouveau le faire” (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, pp. 48-49: “After the first measuring of elevation, they take another measure and compare them”).

⁷⁴ JLBG, V16-20 (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 48: “the continent of Birsili”).

⁷⁵ JLBG, V16-51: “pays de Mogadishu qui est en Abyssinie”; V16-52: “embouchure de la mer de Djedda” (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 49: “That place is the city of Mogadishu in Habes. If they come a little to the north they come to the mouth of the Red Sea”).

lugar, sublinha que “La distance du Portugal au pays de l’Inde est de quatorze mille milles, disent ceux qui l’ont fait” (V17-18). O autor do *Kitab-i-Bahrye*, parece indiscutível, ter-se-á encontrado com portugueses com experiência da rota do Cabo, que teriam visitado a Índia nalguma das primeiras expedições lusitanas, para depois do regresso a Lisboa, por alguma razão, rumarem ao Levante. A hipótese de Álvaro Vaz ser um dos informadores de Piri Reis foi já avançada. Mas certamente teria havido outros portugueses com experiência de assuntos orientais em Istambul, pois numa das secções seguintes, o capítulo XX, dedicado ao Mar da China, o tratadista turco novamente invoca testemunhos lusitanos: “ce qu’en disent les Portugais” (V20-19); “C’est ce qu’en disent les Portugais” (V20-19). E mais adiante, referindo-se à porcelana, um produto tipicamente chinês, acrescenta: “J’ai demande ceci a un Portugais” (V20-20).

A descrição da China levanta alguns problemas em termos de fontes de informação. Com efeito, a determinado passo o texto turco refere-se ao “royaume du Cathay” (V20-9), cuja capital seria “Çîn et Mâçîn” (V20-10). Durante a época medieval, diversos viajantes europeus, e entre eles Marco Pólo, tinham aplicado a designação de Cataio à China mongol. Contudo, as fontes portuguesas dos primeiros anos do século XVI que se debruçam sobre a China nunca utilizam esta terminologia poliana,⁴⁷ de forma que as notícias deste género transmitidas por Piri Reis poderiam provir de informadores italianos. Um

without a doubt by the sailor»;⁷⁶ secondly, he stresses that «The distance from Portugal to India comes up to fourteen thousand miles, as reported by those that sailed it».⁷⁷ It seems indisputable that the author of the *Kitab-i-Bahrye* met with Portuguese experienced in the Cape route, who would have visited India on some of the first Lusitanian expeditions, and after returning to Lisbon, for some reason, sailed into the Mediterranean. The hypothesis of Álvaro Vaz being one of the informants of Piri Reis has already been advanced. But there would certainly have been other Portuguese with experience of Oriental affairs in Istanbul, for in one of the following sections, Chapter XX, dedicated to the Sea of China, the Turkish writer again invokes Lusitanian testimonies: «what the Portuguese say».⁷⁸

China’s description raises some problems in terms of sources of information. Indeed, at one point the Turkish text refers to the «kingdom of Cathay»,⁷⁹ whose capital would be «Çîn and Mâçîn».⁸⁰ During medieval times, several European travellers, including Marco Polo, had applied the designation of Cathay to Mongolian

⁷⁶ JLBG, V17-16: «C’est ce que dit sans aucun doute le marin» (Piri Reis, *Kitab-i-Bahriye*, p. 50: «This is the seaman’s word, believe that»).

⁷⁷ JLBG, V17-18: «La distance du Portugal au pays de l’Inde est de quatorze mille milles, disent ceux qui l’ont fait» (Piri Reis, *Kitab-i-Bahriye*, p. 50: «The seamen who sail between Portugal and India, say that, The distance is fourteen thousand miles»).

⁷⁸ JLBG, V20-19: «C’est ce qu’en disent les Portugais» (Piri Reis, *Kitab-i-Bahriye*, p. 54: «I have learned these things from a Portuguese»).

⁷⁹ JLBG, V20-9: «royaume du Cathay» (Piri Reis, *Kitab-i-Bahriye*, p. 54: «The Hitay country»).

⁸⁰ JLBG, V20-10 (Piri Reis, *Kitab-i-Bahriye*, p. 54).

⁴⁷ Vd. Rui Manuel Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins*, pp. 165-189.

desses homens poderia ter sido Giovanni da Empoli, florentino que nos primeiros anos do século XVI acompanhou expedições portuguesas ao Oriente, visitando nomeadamente a China, de onde remeteu detalhadas informações para a Europa. Nas suas missivas, Empoli associava dados realistas, recolhidos em primeira mão, a algumas das convenções tradicionais que vigoravam na Europa antes das primeiras viagens portuguesas. Outro possível informador seria Andrea Corsali, outro florentino que na mesma época peregrinou por mares e terras orientais, de onde remeteu igualmente notícias para as cidades italianas sobre a China, que não chegou a visitar, mas que obteve junto de viajantes portugueses, ou talvez mesmo junto de Empoli, com quem se cruzou. Corsali viajou para o Estreito de Babelmandebe com Lopo Soares de Albergaria, e mais tarde há notícias de se ter fixado na Etiópia, onde o seu rasto se perde por volta de 1518-1520.⁴⁸ Nada impede que informações fornecidas por estes viajantes florentinos tivessem chegado às mãos de Piri Reis, quer através do Mediterrâneo, quer pelos caminhos do Mar Vermelho.

Outro problema levantado pelo texto do *Kitab i-Bahrye* referente à China relaciona-se com a porcelana, a respeito da qual Piri Reis afirma explicitamente “J’ai demande ceci à un Portugais” (V20-20). As informações que de seguida transmite, sobre uma pasta de argila que é enterrada durante anos, passando de pais para filhos, encontra-se também em algumas fontes portuguesas, e nomeadamente no *Livro*

China. However, the Portuguese sources of the early sixteenth century relating to China never use Marco Polo’s terminology,⁸¹ so that this type of information transmitted by Piri Reis could only come from Italian informants. One of these men might have been Giovanni da Empoli, a Florentine who in the early years of the sixteenth century followed Portuguese expeditions to the East, visiting China in particular, from where he sent detailed information to Europe. In his letters, Empoli associated realistic, first-hand data with some of the traditional conventions that existed in Europe prior to the first Portuguese voyages. Another possible informant would have been Andrea Corsali, another Florentine who at the same time traveled across Eastern seas and lands, from where he also sent news to Italy about China, which he did not visit, but which he obtained from Portuguese travelers, or perhaps from Empoli, whom he met. Corsali traveled to the Babelmandeb Strait with Lopo Soares of Albergaria, and later he seems to have settled in Ethiopia, where his track is lost around 1518-1520.⁸² There is nothing to prevent the information provided by these Florentine travelers from reaching the hands of Piri Reis, whether through the Mediterranean or the Red Sea.

Another problem raised by the *Kitab-i Bahrye* concerning China relates to porcelain, about which Piri Reis explicitly states «I asked this from a Portuguese».⁸³ The

⁸¹ See Rui Manuel Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins*, pp. 165-189.

⁸² See Rui Manuel Loureiro, «Informações italianas sobre a China», pp. 89-111.

⁸³ JLBG, V20-20: «J’ai demandée ceci à un Portugais» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 54: «I asked that Portuguese»).

⁴⁸ Vd. Rui Manuel Loureiro, “Informações italianas sobre a China”, pp. 89-111.

das coisas do oriente de Duarte Barbosa, cuja primeira versão, preparada na Índia, onde o autor residia, data de cerca de 1516.⁴⁹ Mas as referências à porcelana do escritor turco remetem igualmente para a relação de viagem preparada por António Pigafetta por volta de 1522, onde se escreve que a porcelana “est cinquante ans sous terre avant de la mettre en oeuvre, car autrement elle ne serait pas fine, et le père l’enterre pour le fils”.⁵⁰ O viajante italiano, que acompanhou a primeira viagem de circum-navegação iniciada por Fernão de Magalhães em 1519 e concluída sob o comando de Sebastian de Elcano em 1522, redigiu o seu relato da expedição após o regresso à Europa, o qual seria publicado pela primeira vez em Colónia em 1523, numa versão latina de Maximiliano Transilvano, e logo de seguida em Paris em 1525 ou 1526, em versão francesa mais alargada.⁵¹ Posteriormente, Pigafetta desaparece da circulação, havendo indícios de que poderia ter acabado os seus dias no final da década de 1520 em Istambul.⁵² Nessa cidade, o viajante italiano poderia ter fornecido a Piri Reis não só amplas informações sobre as suas experiências ultramarinas, mas também roteiros de navegação e peças cartográficas referentes às suas extensas peregrinações. Poderia ter sido ele, inclusivamente, o portador da já

information he then transmits about a clay paste that has been buried for years, passing from parents to children, is also found in some Portuguese sources, namely in the *Livro das coisas do oriente*, prepared by Duarte Barbosa, whose first version, prepared in India, where the author resided, dates back to about 1516.⁸⁴ But the Turkish writer’s references to porcelain can also be linked to the travel account prepared by Antonio Pigafetta around 1522, where it is written that porcelain «is left for fifty years under the earth before it is worked, for otherwise it would not be fine. The father buries it for the son».⁸⁵ The Italian traveler, who accompanied the first voyage of circumnavigation initiated by Fernão de Magalhães in 1519 and completed under the command of Juan Sebastián Elcano in 1522, wrote his account of the expedition after his return to Europe. A first account of the journey was published in Cologne in 1523, in a Latin version prepared by Maximilianus Transylvanus, and soon thereafter in Paris in 1525 or 1526, a wider French version prepared by Pigafetta himself came out in print.⁸⁶ Later, Pigafetta disappears from circulation, but there are indications that he might have finished his days in the late 1520’s in Istanbul.⁸⁷ In this city, the Italian traveler could have provided Piri Reis not only extensive information on his overseas experiences, but also navigation rutters and cartographic pieces concerning

⁴⁹ Cf. Duarte Barbosa, *O Livro*, vol. 2, pp. 414-415.

⁵⁰ Antonio Pigafetta, *Le voyage de Magellan*, p.189.

⁵¹ Francisco Leite de Faria, “Primeiras relações impressas”, pp. 471-518.

⁵² A sugestão foi avançada por Georg Schurhammer, “Una ipotesi sulla fine di Antonio Pigafetta”, pp.455-461.

⁸⁴ Cf. Duarte Barbosa, *O Livro*, vol. 2, pp. 414-415.

⁸⁵ Antonio Pigafetta, *The First Voyage Around The World*, p. 76.

⁸⁶ Francisco Leite de Faria, “Primeiras relações impressas”, pp. 471-518.

⁸⁷ A suggestion of Georg Schurhammer, “Una ipotesi sulla fine di Antonio Pigafetta”, pp. 455-461.

referida carta de Pedro Reinel de 1519 que se conserva em Istambul.

Curiosamente, o capítulo XXI do Prefácio do *Kitab-i-Bahrye* faz referência a um conjunto diversificado de seres fantásticos que se poderiam encontrar no Mar da China, nomeadamente homens com “cornes, tels des chevreuils” (V21-19), outros com “un œil au milieu” da testa (V21-19), outros com “un pied unique” (V21-20), outros ainda com “l’aspect de chiens” (V21-22), e outros que tais. Algumas destas fábulas, que enxameiam os relatos medievais de viagens, como foi anteriormente indicado, já haviam surgido no mapa de Piri Reis de 1513.⁵³ Mas praticamente não se encontram vestígios destes mitos nas fontes portuguesas das primeiras décadas de Quinhentos referentes ao Mar do Sul da China, pois estas são, regra geral, muito sóbrias e muito realistas.⁵⁴ Pelo contrário, a relação de viagem de António Pigafetta acolhe muitos destes seres fabulosos, localizando-os precisamente nos mares que se estendem para sul da China, e que o viajante italiano, por sinal, não chegou a visitar, mas que descreve com base em testemunhos de navegadores asiáticos encontrados em Timor. Nalgumas das ilhas da Insulíndia, entretanto, Pigafetta encontrou populações que andavam totalmente nuas.⁵⁵ Ora Piri Reis, no seu texto, localiza no Mar da China gente semelhante: “tous allaient nus entière-

his extensive voyages. He could have even been the bearer of the already mentioned chart of Pedro Reinel which is kept in Istanbul’s Topakpy Seray.

Curiously, chapter XXI of the Preface to the *Kitab-i Bahrye* refers to a diverse set of fantastic creatures that might be found in the China Sea, namely men with «horns such as those of deers»,⁸⁸ others with «an eye in the middle» of the forehead,⁸⁹ others with «a single foot»,⁹⁰ others still «looking like dogs»,⁹¹ etc. Some of these tales that swarm the medieval accounts of voyages, as indicated above, had already appeared on the map of Piri Reis in 1513.⁹² But there are practically no traces of these myths in the Portuguese sources of the first decades of the sixteenth century referring to the South China Sea region, as these are, as a rule, very sober and very realistic.⁹³ On the contrary, Antonio Pigafetta’s travel account includes many of these fabulous beings, locating them precisely in the seas that extend southward from China, and which the Italian traveler, by the way, did not visit, but describes on the basis of testimonies of Asian navigators found in Timor. Meanwhile, on some of the islands

⁵³ Vd. Rui Manuel Loureiro, “O Atlântico visto de Istambul”, pp. 87-88.

⁵⁴ Vd. Rui Manuel Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins*, pp. 165-189.

⁵⁵ Cf. por exemplo Antonio Pigafetta, *Le voyage de Magellan*, p.246: “Lesquelles vont toutes nues [...] Les hommes vont comme les femmes”.

⁸⁸ JLBG, V21-19: «cornes, tels des chevreuils» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 55: «Some hamed like a deer»).

⁸⁹ JLBG, V21-19: «un œil au milieu» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 55: «one eye in the middle of their faces»).

⁹⁰ JLBG, V21-20: «un pied unique» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 55: «Some of them had one leg»).

⁹¹ JLBG, V21-22: «l’aspect de chiens» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 55: «Many of them had faces like a dog»).

⁹² See Rui Manuel Loureiro, «O Atlântico visto de Istambul», pp. 87-88.

⁹³ See Rui Manuel Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins*, pp. 165-189.

ment, qu'ils fussent hommes, femmes ou enfants" (V21-12). Estes paralelismos parecem sugerir que António Pigafetta poderia ter sido um dos principais informadores do tratadista turco, em questões relacionadas com a Ásia mais oriental, sobre as quais haveria mais falta de notícias em Istambul.

Os restantes capítulos do Prefácio do *Kitab-i-Bahrye*, dedicados a diversas regiões do Oceano Índico, fazem ocasionalmente referência aos portugueses. Piri Reis, por exemplo, menciona a construção de uma fortaleza em Ormuz: "les Portugais, ô ami! sont allés construire une forteresse" (V29-11). Esta ilha na entrada do Golfo Pérsico fora identificada desde cedo pelos governantes lusitanos como um lugar eminentemente estratégico, que importava a todo o custo controlar, de forma que esse controlo foi assegurado por Afonso de Albuquerque entre 1507 e 1515.⁵⁶ A partir de um conjunto de bases fortificadas estabelecidas em diversos lugares estratégicos da costa oriental de África e da Ásia marítima, os portugueses, desde as primeiras décadas de Quinhentos, passaram a desempenhar um papel predominante nas principais rotas marítimas que atravessavam o Índico. E esta realidade era devidamente assinalada no Prefácio da obra do escritor turco: "Où que tu ailles, sans les Portugais, le commerce ne peut se faire, que ce soit l'automne ou l'été" (V29-14).

Enfim, ao longo do capítulo XXXI acumulam-se ainda diversas referências às actividades portuguesas, desta feita no contexto da descrição da costa orien-

of insular Southeast Asia, Pigafetta found populations that went about completely naked.⁹⁴ Piri Reis, in his text, locates similar people in the China Sea: «all went completely naked, men, women and children».⁹⁵ These parallels seem to suggest that Antonio Pigafetta might have been one of the main informants of the Turkish writer and cartographer on matters relating to eastern Asia, about which there was lack of information in Istanbul.

The remaining chapters of the Preface of the *Kitab-i Bahrye*, dedicated to various regions of the Indian Ocean, occasionally make reference to the Portuguese. Piri Reis, for example, mentions the construction of a fortress in Hormuz: «the Portuguese, my friend, went and built a fortress».⁹⁶ This island at the entrance to the Persian Gulf had been identified early on by the Lusitanian rulers as an eminently strategic place, and it was controlled by Afonso de Albuquerque between 1507 and 1515.⁹⁷ From a set of fortified bases established in several strategic ports of the east coast of Africa and along the shores of maritime Asia, the Portuguese, since the first decades of the sixteenth century, began to play an active role in the main maritime routes that crossed the Indian Ocean. And this real-

⁹⁴ Cf. for example Antonio Pigafetta, *The First Voyage Around the World*, p. 114: «All the women go naked [...]. The men go as the women».

⁹⁵ JLBG, V21-12: «tous allaient nus entièrement, qu'ils fussent hommes, femmes ou enfants» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 55: «All the people on that shore, men, women and children, were completely naked»).

⁹⁶ JLBG V29-11: «les Portugais, ô ami! sont allés construire une forteresse» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 63: «Now the Portuguese built a castle on the cape»).

⁹⁷ See Dejanirah Couto & Rui Manuel Loureiro, *Ormuz*, pp. 33-45.

⁵⁶ Vd. Dejanirah Couto & Rui Manuel Loureiro, *Ormuz*, pp. 33-45.

tal africana. “Chaque année, les navires portugais y vont” (V31-5), em demanda de mercadorias valiosas como o ouro, o marfim, o ébano e o âmbar. Piri Reis poderia ter recolhido este tipo de notícias junto dos seus informadores em Istambul, mas também as poderia ter obtido durante a sua estadia no Egipto na década de 1520. O facto de saber que os portugueses adoptavam a designação de “Sân Gôrance” (V33-2) para identificar Madagáscar, contudo, leva a crer que algumas das suas informações seriam de origem portuguesa. Tanto mais que se refere à visita de “Trois navires portugais” (V34-4) à grande ilha africana, um dos quais conseguira regressar, pelo que a partir de então *São Lourenço* começara a aparecer nas cartas lusitanas: “On la nota sur la carte et elle devint fameuse” (V35-2). Trata-se com toda a probabilidade de uma referência a três dos navios da expedição de Tristão da Cunha que, quando em 1506 se dirigiam de Lisboa para a Índia, visitaram Madagáscar, dois dos quais, de acordo com a cronística portuguesa, se perderam.⁵⁷ Eis assim mais um indício da utilização por Piri Reis de mapas e de informações de origem portuguesa na composição do seu famoso livro de marinaria.

Em reforço desta hipótese, aparecem os capítulos XXXVIII a XLII, dedicados à descrição das Comores, com múltiplas referências a navios portugueses que rondaram aquelas ilhas. É indubitável que foram os portugueses os primeiros europeus a visitar estas ilhas do Índico, na sequência da já referida expedição de Tris-

ity was duly pointed out in the Preface to the work of the Turkish writer: «Wherever you go, without the Portuguese it is not possible to engage in trade, be it autumn or summer».⁹⁸

Finally, throughout chapter XXXI, several references to Portuguese activities are gathered, this time in the context of the description of the East African coast. «Each year, the Portuguese ships come and go»,⁹⁹ searching for valuable commodities such as gold, ivory, ebony and amber. Piri Reis might have collected this kind of news from his informers in Istanbul, but he could also have obtained it during his visit to Egypt in the 1520s. The fact that he mentions that the Portuguese adopted the name «Sân Gôrance»¹⁰⁰ to identify Madagascar, however, leads one to believe that some of his information would be of Portuguese origin. All the more so since he alludes to the visit of «Three Portuguese ships»¹⁰¹ to the great African island, one of which had been able to return, so that from then on *São Lourenço* began to appear on the Lusitanian charts: «They drew it on the chart and it became famous».¹⁰² This is, in all likelihood, a reference to three of

⁹⁸ JLBG, V29-14: «Où que tu ailles, sans les Portugais, le commerce ne peut se faire, que ce soit l'automne ou l'été» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 63: «And you can't trade there if you are not a Portuguese No metter it's autumn or summer»).

⁹⁹ JLBG, V31-5: «Chaque année, les navires portugais y vont» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 65: «Portuguese ships go there every year»).

¹⁰⁰ JLBG, V33-2 (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 69).

¹⁰¹ JLBG, V34-4: «Trois navires portugais» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 70: «three Portuguese ships»).

¹⁰² JLBG, V35-2: «On la nota sur la carte et elle devint fameuse» (Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*, p. 70: «Now on the maps it is written as an island»).

⁵⁷ António Alberto Banha de Andrade, *História de um Fidalgo Quinhentista*, pp. 78-89.

tão da Cunha. Contudo, relativamente a esta secção final do Prefácio, outras seriam também as fontes do navegador turco, já que os dados avançados sobre estas ilhas orientais ultrapassam o conjunto de notícias que estariam então disponíveis nos meios ultramarinos portugueses. Uma hipótese remota relativamente à circulação de materiais lusitanos poderia estar relacionada com a viagem realizada em 1513-1514 a Roma por Tristão da Cunha, como embaixador do monarca português enviado ao Papa Leão X.⁵⁸ Por ocasião deste périplo europeu, o antigo capitão da carreira da Índia, ou alguns dos seus acompanhantes, poderiam ter difundido notícias orais sobre as explorações portuguesas realizadas na parte mais meridional do Índico, nomeadamente na região de Madagáscar e das Comores. E essas informações poderiam eventualmente ter chegado, por interpostas pessoas, aos ouvidos de Piri Reis.

A partir da análise do mapa-mundo de 1513, e também do Prefácio versificado da versão de 1526 do *Kitab i-Bahrye*, é possível concluir, sem margem para dúvidas, que Piri Reis teve acesso a uma vasta gama de fontes de origem portuguesa, que lhe foram transmitidas directa ou indirectamente. É mesmo viável estabelecer uma tipologia das fontes utilizadas pelo tratadista turco. Em primeiro lugar, haverá que ter em conta informações orais recolhidas junto de prisioneiros de recontros violentos entre navios otomanos e embarcações cristãs nas águas mediterrânicas. As legendas do mapa-mundo de 1513 registam

the ships of Tristão da Cunha's expedition, which, on its way from Lisbon to India in 1506, visited Madagascar, two of the ships, according to the Portuguese chronicles, being lost.¹⁰³ This is one more indication of Piri Reis' use of maps and information of Portuguese origin in the composition of his famous seafaring book.

In support of this hypothesis, chapters XXXVIII to XLII, appear dedicated to the description of the Comoros, with multiple references to Portuguese ships that prowled those islands. The Portuguese were undoubtedly the first Europeans to visit these islands of the Indian Ocean, following the aforementioned Tristão da Cunha's expedition. However, with regard to this final section of the Preface, other sources could also have been used by the Turkish navigator, since the data he includes on these eastern islands surpasses the news that would then be available in Portuguese overseas circles. A remote hypothesis regarding the circulation of Lusitanian materials could be related to the voyage made in 1513-1514 to Rome by Tristão da Cunha, as ambassador of the Portuguese monarch to Pope Leo X.¹⁰⁴ On the occasion of this European tour, the former captain of the India seas, or some of his companions, could have provided oral information on Portuguese explorations in the southernmost part of the Indian Ocean, notably Madagascar and the Comoros. And this information could have arrived, by interposed people, to the ears of Piri Reis.

From the analysis of the 1513 world map, and also from the versified Preface

⁵⁸ António Alberto Banha de Andrade, *História de um Fidalgo Quinhentista*, pp. 119-132.

¹⁰³ António Alberto Banha de Andrade, *História de um Fidalgo Quinhentista*, pp. 78-89.

¹⁰⁴ António Alberto Banha de Andrade, *História de um Fidalgo Quinhentista*, pp. 119-132.

alguns desses testemunhos. E homens embarcados, marinheiros, mercadores ou meros viajantes, eram nos alvares do século XVI gente geralmente bem informada no que tocava a assuntos marítimos e ultramarinos, já que os portos meridionais da Península Ibérica fervilhavam de notícias em primeira-mão sobre terras e gentes longínquas, contactadas durante ou em consequências das viagens de descobrimento ibéricas.

Depois, em segundo lugar, haverá que pensar noutro tipo de depoimentos orais, aqueles que eram fornecidos por portugueses, ou outros europeus, com experiência de assuntos ultramarinos que eventualmente estanciassem em Istambul. Desde emissários da Coroa portuguesa até peregrinos com destino à Terra Santa, passando por membros da diáspora sefardita, até cristãos fugitivos ou renegados. Em 1510 chegavam a Veneza notícias sobre um português chamado Álvaro Vaz que se encontrava em Istambul. Tinha estado em Cochim, na Índia, e era irmão de Estevão Vaz, que então desempenhava as funções de feitor da *Casa da Índia* em Lisboa, o centro estratégico da rede internacional portuguesa de informações. Álvaro Vaz tinha sido funcionário da feitoria portuguesa em Antuérpia em 1507-1508, de onde desaparecera misteriosamente. Perante as autoridades otomanas, afirmava-se capaz de impedir que Portugal enviasse mais armadas para o Oriente.⁵⁹ Poucos anos mais tarde, em 1518, informadores venezianos afiançavam que um anónimo português tinha fugido de Roma para a capital do império otomano, onde

of the 1526 version of the *Kitab-i Bahrye*, one can safely conclude that Piri Reis had access to a wide range of sources of Portuguese origin, which were transmitted to him directly or indirectly. It is even feasible to establish a typology of the sources used in the Turkish treatise. Additionally, there was certainly oral information collected from prisoners of violent confrontations between Ottoman ships and Christian vessels in Mediterranean waters. The 1513 world map captions record some of these testimonies. And sailors, merchants, or mere travelers, were generally well-informed in the early sixteenth century, when it came to maritime and overseas matters, as the southern ports of the Iberian Peninsula were teeming with first-hand news of far-away lands and peoples, contacted during or in consequence of Iberian voyages of discovery.

Then, secondly, we must think of another type of oral testimonies, those provided by Portuguese, or other Europeans, with experience of overseas affairs that eventually reached Istanbul. From emissaries of the Portuguese Crown to pilgrims bound for the Holy Land, including members of the Sephardic diaspora, even fugitive or renegade Christians. In 1510 news arrived in Venice about a Portuguese named Álvaro Vaz, who was in Istanbul. He had been in Cochim, India, and was the brother of Estevão Vaz, who then served as factor to the *Casa da Índia* in Lisbon, the strategic center of the Portuguese information network. Álvaro Vaz had been an employee of the Portuguese factory in Antwerp in 1507-1508, from where he disappeared mysteriously. Before the Ottoman authorities, he claimed to be able to prevent Portugal from sending

⁵⁹ Marino Sanuto, *I Diarii*, vol. 11, cols. 268-269.

se queria converter ao islamismo, alegando que com 40 galés seria capaz de expulsar os portugueses da Índia, utilizando um mapa das regiões orientais que possuía.⁶⁰

Homens como estes poderiam ter fornecido às autoridades otomanas, e também a Piri Reis, abundantes informações sobre as actividades ultramarinas dos portugueses, e nomeadamente dados sobre a geografia dos espaços extra-europeus. Mas uma hipótese bem sugestiva seria o principal informador de Piri Reis sobre temáticas orientais ter sido Antonio Pigafetta, o companheiro de viagem de Fernão de Magalhães, que nos últimos anos da sua vida se poderia ter fixado em Istambul. De seguida, Piri Reis poderia recorrer a mapas e cartas europeias, e sobretudo portuguesas, que teriam chegado à sua mão no decorrer de assaltos a embarcações cristãs no Mediterrâneo. Qualquer embarcação mercantil ou de guerra oriunda da Península Ibérica transportaria a bordo exemplares cartográficos da mais variada natureza e proveniência. Entretanto, mesmo em Istambul não seria complicado analisar cópias de mapas ou cartas europeias, adquiridas de forma lícita ou ilícita, sobretudo nas cidades italianas que mantinham relações mais intensas com o mundo otomano.⁶¹ Enfim, em último lugar, Piri Reis, para se informar sobre os mundos extra-europeus, poderia recorrer a fontes textuais da mais diversa natureza, desde relações manuscritas obtidas em

more ships to the East.¹⁰⁵ A few years later, in 1518, Venetian informants asserted that an anonymous Portuguese had fled from Rome to the capital of the Ottoman empire, where he wanted to convert to Islam, claiming that with 40 galleys he would be able to expel the Portuguese from India, using a map of the Eastern regions he possessed.¹⁰⁶

Men like these could have provided the Ottoman authorities, as well as Piri Reis, with abundant information on the overseas activities of the Portuguese, and in particular data on the geography and ethnology of non-European spaces. But a very suggestive hypothesis would be that the main informant of Piri Reis on Eastern themes was Antonio Pigafetta, the traveling companion of Fernão de Magalhães (Magellan), who in the last years of his life could have settled in Istanbul. Then Piri Reis could draw on European and, above all, Portuguese maps and charts that would have come to his hand in the course of assaults on Christian vessels in the Mediterranean. Any commercial or war vessel coming from the Iberian Peninsula would carry on board cartographic examples of the most varied nature and provenance. Even in Istanbul, however, it would not be difficult to analyze copies of European maps or charts, acquired lawfully or illicitly, especially in Italian cities which had more intense relations with the Ottoman world.¹⁰⁷ Lastly, Piri Reis, in order to find

⁶⁰ Marino Sanuto, *I Diarii*, vol. 25, col. 552.

⁶¹ Sobre o interesse otomano pela cartografia europeia, vd. Jerry Brotton, *Trading Territories*, pp. 87-118; e também Mevhibe Pinar Emiralioğlu, "Cartography and Geographical Consciousness in the Ottoman Period", pp. 95-107.

¹⁰⁵ Marino Sanuto, *I Diarii*, vol. 11, cols. 268-269.

¹⁰⁶ Marino Sanuto, *I Diarii*, vol. 25, col. 552.

¹⁰⁷ About Ottoman interest on European cartography, see Jerry Brotton, *Trading Territories*, pp. 87-118; and also Mevhibe Pinar Emiralioğlu, "Cartography and Geographical Consciousness in the Ottoman Period", pp. 95-107.

assaltos a navios cristãos, até informações preparadas por europeus com experiência ultramarina, residentes ou não em terras otomanas, passando por livros impressos em prelos ocidentais, e nomeadamente italianos, que de algum modo chegavam a Istambul.

Como resultado do recurso a todas estas fontes, o Prefácio do *Kitab-i-Bahrye* apresenta uma visão ampla e razoavelmente actualizada sobre a expansão portuguesa que teve lugar desde as primeiras décadas do século XV e que na altura da composição da referida obra já se estendera até aos mais longínquos confins da Ásia. Piri Reis revela ser um homem bem informado sobre as actividades ultramarinas da coroa de Portugal, mostrando-se capaz de reunir elementos documentais da mais diversa natureza, junto de uma ampla gama de informadores. Atendendo a que nas primeiras décadas do século XVI, com uma ou duas excepções, não foram impressas quaisquer narrativas ou quaisquer mapas sobre as grandes navegações lusitanas, resulta até surpreendente a forma como o tratadista turco conseguiu reunir as notícias que transmite nos seus textos. A ocidente ou a oriente, era difícil manter segredos de natureza geográfica ou cartográfica, já que os meios marítimos eram altamente permeáveis, homens e informações circulavam de forma célere, através de complexas redes. No fim de contas, Piri Reis desmente flagrantemente as antigas teses sobre a política de sigilo que Portugal alegadamente teria mantido nesta época, revelando que o mundo otomano estava bem informado sobre o que se passava no extremo mais ocidental da Europa.

out about the extra-European worlds, could draw upon textual sources of the most diverse nature, from handwritten reports obtained in assaults on Christian ships, to information prepared by Europeans with overseas experience, resident or not in Ottoman lands, through books printed in European printing presses, and in particular Italian ones, which somehow reached Istanbul.

As a result of all these sources, the *Kitab-i Bahrye's* Preface presents a broad and reasonably up-to-date view of the Portuguese expansion that took place since the first decades of the fifteenth century, and which at the time of its composition had already been extended to the farthest reaches of Asia. Piri Reis appears to be a well-informed man about the overseas activities of the Portuguese crown, showing himself capable of gathering documentary elements of the most diverse nature, together with a wide range of informants. Given that in the first decades of the sixteenth century, with one or two exceptions, no narratives or maps were printed on the great Lusitanian navigations, it is even surprising how the Turkish writer managed to gather the news he conveys in his texts. In the West or in the East, it was difficult to keep secrets of a geographical or cartographic nature, since maritime environments were highly permeable, men and information circulating swiftly through complex networks. In the end, Piri Reis blatantly denies the ancient theses on the policy of secrecy that Portugal allegedly maintained at this time, revealing that the Ottoman world was well informed about what was happening at the westernmost tip of Europe.

In any case, it seems evident that his geographical and cartographic work

De qualquer forma, parece evidente que a sua obra geográfica e cartográfica merece alguma atenção, no contexto da intensa circulação de saberes e de poderes que teve lugar ao longo do século XVI, entre a Península Ibérica, o Mediterrâneo, o mundo otomano e as regiões mais remotas da Ásia. Mas convém sublinhar, para finalizar, dois pontos. Em primeiro lugar, os materiais geográficos de Piri Reis demonstram com clareza que os otomanos, empenhados num processo de construção imperial, estavam bem atentos ao que se passava em Portugal e em Espanha, potências que se podiam constituir como suas rivais nos espaços marítimos do Mediterrâneo e, também, do Índico. E seguiam atentamente os resultados das navegações ibéricas para espaços ultramarinos, recorrendo a todos os métodos, incluindo a espionagem, para conseguirem obter informações geográficas e cartográficas de natureza estratégica. Em segundo lugar, a obra de Piri Reis avança com uma síntese fundamental. Por um lado, faz a ponte entre o mundo otomano, continental e com janelas abertas para o Mediterrâneo, e as produções geográficas e cartográficas ibéricas, voltadas para os grandes horizontes atlânticos e orientais. Por outro lado, estabelece a ligação entre a geografia tradicional, com os seus seres fantásticos e as suas ilhas imaginárias, e a nova geografia experiencial e realista desenvolvida pelos descobrimentos ibéricos.

deserves some attention, in the context of the intense circulation of knowledge that took place throughout the sixteenth century, between the Iberian Peninsula, the Mediterranean, the Ottoman world and the most remote regions of Asia. However, two points should be emphasized. First, the geographical materials of Piri Reis clearly show that the Ottomans, engaged in an imperial construction process, were well aware of what was happening in Portugal and Spain, powers that could be seen as strong rivals in the maritime spaces of the Mediterranean and also of the Indian Ocean. And they closely followed the results of Iberian navigation to overseas spaces, using all methods, including espionage, to obtain geographic and cartographic information of a strategic nature. Secondly, the work of Piri Reis advances with a fundamental synthesis. On the one hand, it forms the bridge between the Ottoman world, continental and with open windows to the Mediterranean, and the geographical and cartographic Iberian productions, geared towards the great Atlantic and Eastern horizons. On the other hand, it establishes the connection between the traditional geography, with its fantastic beings and its imaginary islands, and the new experiential and realistic geography developed by the Iberian discoveries.

Bibliografia | Bibliography

- Akçura, Yusuf (ed.) – *Piri Reis Haritasi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basimevi, 1999.
- Albuquerque, Luís de (dir.) – *Bartolomeu Dias: Corpo Documental – Bibliografia*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos, 1988.
- Arienzo, Luisa d' – “L'influenza culturale italiana alla Corte Portoghese nell'eta' delle Scoperte”. *Mare Liberum* (Lisboa), n. 2, 1991, pp. 107-120,
- Andrade, António Alberto Banha de – *Mundo Novos do Mundo – Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses*. 2 vols. Lisboa: Junta de Investigações Ultramarinas, 1972.
- Andrade, António Alberto Banha de – *História de um Fidalgo Quinhentista Português: Tristão da Cunha*. Lisboa: Instituto Histórico Infante Dom Henrique, 1974.
- Aveiro, Fr. Pantaleão de – *Itinerario da Terra Sancta, e suas particularidades*. Ed. António Baião. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1927.
- Bacqué-Grammont, Jean-Louis & Kroell, Anne – *Mamlouks, Ottomans et Portugais : L’Affaire de Djedda en 1517*. Cairo: Institut Français d’Archéologie Orientale, 1988.
- Barbosa, Duarte – *O Livro de Duarte Barbosa*. Ed. Maria Augusta da Veiga e Sousa. 2 vols. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical & Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1996-2000.
- Beckingham, C.F. – “The Itinerário of Fr. Pantaleão de Aveiro”, *Revista da Universidade de Coimbra* (Coimbra), vol. 27, 1979, pp. 161-169.
- Brotton, Jerry – *Trading Territories – Mapping the early modern world*. Londres: Reaktion Books, 1997.
- Concina, Ennio (dir.) – *Venezia e Istanbul: Incontri, Confronti e Scambi*. Udine: FORUM, 2006.
- Correia, Margarida Sérvulo – *As Viagens do Infante Dom Pedro*. Lisboa: Gradiva, 2000.
- Costa, João Paulo Oliveira e – *Henrique, o Infante*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009.
- Costa, José Pereira da (ed.) – *Códice Valentim Fernandes*. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1997.
- Cortesão, Armando – *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*. Coimbra: Acta Universitatis Conimbrigensis, 1978.
- Cortesão, Armando & Mota, Avelino Teixeira da (ed.) – *Portugaliae Monumenta Cartographica*. 6 vols. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1987.
- Costa, Abel Fontoura da – *Às portas da Índia em 1484*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 1990.
- Couto, Dejanirah & Loureiro, Rui Manuel – *Ormuz, 1507 e 1622 – Conquista e Perda*. Lisboa: Tribuna da História, 2007.
- Costa, João Paulo Oliveira e – *Henrique, o Infante*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2009.
- Destombes, Marcel – “The Chart of Magellan”. *Imago Mundi* (Leiden), vol. 12, 1955, pp. 65-88.
- Domingues, Francisco Contente – *A Travessia do Mar Oceano: A Viagem ao Brasil de Duarte Pacheco Pereira em 1498*. Lisboa: Tribuna da História, 2012.

- Emiralioglu, Mevhibe Pinar – “Cartography and Geographical Consciousness in the Ottoman Period”. In Ian Manners (ed.), *European Cartographers and the Ottoman World 1500-1750: Maps from the Collection of O.J. Sopranos*. Chicago: The Oriental Institute Museum of the University of Chicago, 2007, pp. 95-107.
- Faria, Francisco Leite de – “As primeiras relações impressas sobre a viagem de Fernão de Magalhães”. In Avelino Teixeira da Mota (org.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, pp. 471-518.
- Faria, Francisco Leite de & Mota, Avelino Teixeira da – *Novidades Náuticas e Ultramarinas numa Informação dada em Veneza em 1517*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1977.
- Ficalho, Conde de – *Viagens de Pêro da Covilhã*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1988.
- Fonseca, Luís Adão da – *O essencial sobre Bartolomeu Dias*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1987.
- Fonseca, Luís Adão da – *Vasco da Gama – O Homem, a Viagem, a Época*. Lisboa: Expo '98 & Comissão de Coordenação da Região do Alentejo, 1997.
- Fonseca, Luís Adão da – *Os descobrimentos e a formação do oceano Atlântico, século XIV – século XVI*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.
- Garcia, José Manuel (ed.) – *O Livro de Francisco Rodrigues – O Primeiro Atlas do Mundo Moderno*. Porto: Editora da Universidade do Porto, 2008.
- Godinho, Vitorino Magalhães – *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 2007.
- Hill, George F. – *A History of Cyprus*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- Jüsten, Helga – *Valentim Fernandes e a literatura de viagens*. Lagos: Câmara Municipal de Lagos, 2007.
- Lagoa, Visconde de – *Achegas para o estudo do Planisfério dito de Cantino e das explorações portuguesas do litoral brasileiro*. Lisboa: Junta das Missões Geográficas e de Investigações do Ultramar, 1955.
- Loureiro, Rui Manuel – *Em demanda do Oriente: Viagens e notícias quatrocentistas*. Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.
- Loureiro, Rui Manuel – *Fidalgos, Missionários e Mandarins: Portugal e a China no Século XVI*. Lisboa: Fundação Oriente, 2000.
- Loureiro, Rui Manuel – “Informações italianas sobre a China nos primeiros anos do século XVI”. *Studia* (Lisboa), ns. 58-59, 2001-2002, pp. 89-111.
- Loureiro, Rui Manuel – “O Atlântico visto de Istambul”. *Xarajib – Revista do Centro de Estudos Luso-Árabes* (Silves), n. 5, 2006, pp. 79-100.
- Marques, Alfredo Pinheiro – *A Maldição da Memória do Infante Dom Pedro e as Origens dos Descobrimentos Portugueses*. Figueira da Foz: Centro de Estudos do Mar, 1995.
- McIntosh, Gregory C. – *The Piri Reis Map of 1513*. Athens: The University of Georgia Press, 2000.

- Montalboddo, Francazano da – *Paesi novamente ritrovati et nouo Mondo da Americo Vesputio Florentino intitulado*. Vicenza: Henrico Vicentino, 1507. Disponível em: <gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k58988n>
- Mota, Avelino Teixeira da – *A África no Planisfério Português Anónimo ‘Cantino’ (1502)*. Lisboa: Junta de Investigações do Ultramar, 1977.
- Pereira, Duarte Pacheco – *Esmeraldo de situ orbis*. Ed. Joaquim Barradas de Carvalho. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1991.
- Peres, Damião (ed.) – *Viagens de Luís de Cadamosto e de Pedro de Sintra*. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1988.
- Pigafetta, Antonio – *Le voyage de Magellan (1519-1522) – La relation d’Antonio Pigafetta & autres témoignages*. Ed. Xavier Castro, Jocelyn Hamon & Luís Filipe Thomaz. 2 vols. Paris: Editions Chandeigne, 2007.
- Pirî Reis – *Kitab-i Bahriye*. Ed. Nurettin Güz & outros. Ankara: Republic of Turkey, Prime Ministry, Undersecretaryship of Navigation, 2002.
- Pohle, Jürgen – *Martin Behaim (Martinho da Boémia): factos, lendas e controvérsias*. Coimbra: Centro Interuniversitário de Estudos Germanísticos, 2007.
- Radulet, Carmen M. – “As viagens de descobrimento de Diogo Cão: Nova proposta de interpretação”. *Mare Liberum* (Lisboa), n. 1, 1990, pp. 175-204.
- Radulet, Carmen M. & Thomaz, Luís Filipe (ed.), *Viagens portuguesas à Índia (1497-1513) – Fontes italianas para a sua história*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002.
- Randles, W.G.L. – “The Alleged Nautical School Founded in the Fifteenth Century at Sagres by Prince Henry of Portugal, Called the ‘Navigator’”. *Imago Mundi* (Londres), n. 45, 1993, pp. 20-28.
- Rogers, Francis M. – *List of Editions of the Libro del Infante don Pedro de Portugal*. Lisboa: Companhia de Diamantes de Angola, 1959.
- Rogers, Francis M. – *The Travels of the Infante Dom Pedro of Portugal*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1961.
- Russell, Peter – *Prince Henry the Navigator: A Life*. New Haven: Yale University Press, 2000.
- Santisteban, Gómez de – *Libro del Infante Don Pedro de Portugal*. Ed. Francis M. Rogers. Lisboa: Editorial Minerva, 1962.
- Sanuto, Marino – *I diarii di Marino Sanuto*. Ed. Rinaldo Fulin, Federico Stefani, Niccolò Barozzi, Guglielmo Berchet & Marco Allegri. 58 vols. Veneza: R. Deputazione di Storia Patria, 1879-1902.
- Scarlatti, Lita – *Os Homens de Alfaroabeira*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1980.
- Schurhammer, Georg – “Una ipotesi sulla fine di Antonio Pigafetta”, in Georg Schurhammer, *Orientalia*. Ed. Lázló Szilas. Roma & Lisboa: Institutum Historicum Societatis Iesu & Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963, pp.455-461.

Soucek, Svat – *Piri Reis and Turkish Mapmaking after Columbus*. Londres: The Nour Foundation, Azimuth Editions & Oxford University Press, 1996.

Subrahmanyam, Sanjay – *The Portuguese Empire in Asia 1500-1700: A Political and Economic History*. Londres: Longman, 1993.

GRATIDÃO 500 ANOS DEPOIS

GRATITUDE FROM 500 YEARS BEYOND

Metin Ataç*

Neste artigo contarei a história de Piri Reis, um almirante, cartógrafo e cientista Otomano. Tornou-se famoso com o seu mapa-múndi náutico de 1513 e o seu livro chamado “Bahriye”.

Em 1929, foi encontrado um mapa no palácio-museu Topkapı, situado no coração do centro histórico de Istambul. A história começa no Palácio de Topkapı, de onde os Sultões Otomanos comandaram o seu império por mais de 500 anos. O palácio foi convertido num museu aquando da República. O Senhor Halil Eldem, director do museu, encontrou o mapa por acaso quando estava a fazer o inventário do museu. Fazia parte de um mapa em pele de gazela. No mapa, estava claramente escrito: “Este mapa foi elaborado pelo próprio Piri Reis em 1513”.

Eis então o mapa do Mundo; a sua data: 1513 – nove anos depois da última viagem de Colombo e de nenhum dos seus mapas ter sobrevivido. Ainda assim, existe no mapa de Piri Reis uma anotação do lado do Atlântico onde se lê: “As costas e ilhas Ocidentais desenhadas neste mapa são retiradas do mapa de Colombo”.

Seguiram-se dois anos de intensa investigação após a descoberta do mapa no

In this article, I will tell the story of Piri Reis, an Ottoman admiral, cartographer and a scientist. He became famous with his 1513 world nautical map and his book called “Bahriye”.

In 1929, a map was found in the Topkapı palace museum, located in the very heart of ancient city of Istanbul. The story starts in the Topkapı palace from where the Ottoman sultans ruled their empire for more than 500 years. The palace was converted into a museum in the Republic era, the director of the museum Mr. Halil Eldem found the map by coincidence, when he was making an inventory classification work in the museum. It was part of a world map on gazelle hide. On the map it was clearly written “This map was made by Piri Reis himself in 1513”.

Once upon a time, there was the map of the World: Its date is 1513. It was nine years after Columbus’ last voyage and none of his maps survived. However, this notation on the Atlantic side of the map reads “The western coasts and the islands drawn on this map are taken from the Columbus map”.

After the discovery of the map in the museum, two years of intensive research

* Universidade Piri Reis, Istambul, Turquia
Piri Reis University, Turkey

museu. Todos os especialistas concordaram que era autêntico e bastante importante.

Em 1931, durante a conferência internacional organizada pela Universidade de Leiden, nos Países Baixos, a descoberta foi tornada pública pelo académico alemão Paul Kahle.

Por todo o mundo, o mapa de Piri Reis dava manchetes sensacionais, como “Por fim, o mundo pode ver como era o mapa de Colombo”. O mapa de Piri Reis levantou mais questões surpreendentes. Em termos da sua precisão, parecia muito mais avançado que os mapas Europeus que se desenhavam naquela altura.

Como explicamos que a parte do Novo Mundo ali desenhada fosse desconhecida em 1513, quando foi desenhado este mapa turco?

Um ano após a primeira descoberta em 1929, outro mapa de Piri Reis foi encontrado, mas desta vez tratava-se de uma parte do mapa regional da América do Norte, de novo assinado pelo próprio Piri Reis, em 1528. Possivelmente este mapa foi elaborado por forma a dar a conhecer novas áreas descobertas ao Sultão.

Se se observar atentamente o mapa, 15 anos depois, Piri Reis corrigiu algumas partes que existiam no mapa de 1513, como o Haiti. Mas este mapa regional de 1528 não causou tanto interesse como o primeiro. É obvio que este mapa é mais correcto que o primeiro, no tocante à América do Norte.

Existem três obras primas de Piri Reis a chegarem aos nossos dias. São elas o Mapa-múndi Náutico de 1513, o livro “Bahriye” e o mapa regional da América do Norte de 1528.

Acredita-se que o mapa de 1513 é um quarto ou um terço do mapa completo.

followed. All the experts agreed, it was authentic and very important.

In 1931, during the international conference organised by Leiden University, in the Netherlands, the discovery was made public by German scholar Prof. Paul Kahle.

Around the World, Piri Reis’ map news made sensational headlines, such as: “At last the World can see how Columbus’ own map looked like”. However, Piri Reis’ map raised more startling questions; its accuracy seemed to be far more advanced than the European maps being drawn at that time.

How do we explain that the part of the new World shown on it was unknown in 1513, when this Turkish map was drawn?

One year after the first discovery in 1929, another Piri Reis’ map was found, but this time it was part of the regional map of North America, again signed by Piri Reis himself in 1528. Possibly, this map was made to introduce new areas of discovery to the Sultan.

If you look closely at the map, after 15 years, he corrected some parts that existed in the 1513 map such as Haiti. But this 1528 regional map did not provoke as great interest as the first map. This map is definitely more correct than the first map as far as North America is concerned.

Three masterpieces of Piri Reis have reached our time. They are the 1513 Nautical World map, the book “Bahriye” and the 1528 regional map of North America.

The 1513 map is believed to be one quarter or one third of the complete map. I will evaluate the map cartographically in the last part of my article.

Generally, it is believed that, the book “Bahriye” contains the observations, which

Avaliarei o mapa cartograficamente na última parte do meu artigo.

Geralmente, acredita-se que o livro “Bahriye” contém observações que Piri Reis começou a recolher em 1481 e que levou 45 anos da sua vida. No livro, as cartas-portulano começam em Galípoli e continuam pelos portos do Mar Mediterrâneo no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio, acabando de novo em Galípoli. Piri Reis, como descrito no seu livro, escreveu este livro não apenas para turcos e muçulmanos, mas também para todos os povos do Mediterrâneo, para que todos pudessem navegar de uma maneira segura.

Agora recuemos 500 anos e passemos brevemente os olhos pela sua vida.

O seu verdadeiro nome era Muhiddin Piri e era o filho de Hadji Ali Mehmed de Karaman, uma pequena cidade na Anatólia. Infelizmente não sabemos a data exacta do seu nascimento, mas pelo que se se sabe, juntou-se a seu tio como aprendiz de navegador em 1481, e por conseguinte, terá, portanto, nascido entre 1465 e 1470.

Seu tio era o famoso Kemal Reis, um corsário ao serviço da Marinha Otomana. Kemal Reis teve um papel muito importante na vida de Piri Reis. Este obteve toda a sua visão e competências náuticas do seu tio, que o iniciou na vida marítima. Juntos participaram em numerosas campanhas navais. Também participou nas missões especiais de evacuação dos árabes e judeus de Espanha.

Por volta de 1510 ou inícios de 1511, o seu tio morre numa tempestade perto da ilha de Naxos. Afortunadamente, Piri não tinha embarcado com o tio nessa viagem. A morte de seu tio afectou negativamente Piri Reis, que se retirou para Galípoli para trabalhar no seu famoso mapa de 1513. Em 1512, o Sultão Selim I (*Yavuz Sultan*

he started to collect in 1481, and took 45 years of his life. In the book, portolans start from Gallipoli and continue with the ports all around the Mediterranean, counter-clockwise and end up in Gallipoli again. Piri Reis, as he stated in his book, prepared this book not only for Turks and Muslims, but also for all the people of the Mediterranean, so that everyone could sail safely.

Now, let us go back 500 years and briefly take a look at his life.

His real name was “Muhiddin Piri” and he was the son of “Hadji Ali Mehmed” from Karaman, a little town in Anatolia. Unfortunately, we do not know his exact birth date, according to our knowledge, he joined his uncle as navigator apprentice on 1481. Then, logically, he must have born between 1465 and 1470.

His uncle was the famous Kemal Reis, who was a corsair or privateer serving the Ottoman Navy. Kemal Reis played very important role in Piri Reis’ life, he got all his vision and seamanship skills from his uncle. Initial part of Piri Reis sea life coincides with his uncle’s life. Together with his uncle, he participated in numerous naval campaigns. He also took part in the special missions of evacuation of Arabs and Jewish people from Spain.

In 1510 or early 1511 his uncle died in a storm near the island of Naxos. Luckily, Piri was not with him during that sail. The death of his uncle unpleasantly affected Piri Reis and he withdrew himself to Gallipoli to work on his famous 1513 map. In 1512 Selim, the First (Yavuz Sultan Selim) had come to power in the Ottoman Empire.

Piri Reis presented his map to Selim the First in Cairo in 1517. We do not know

Selim, em turco) subia ao poder no Império Otomano.

Piri Reis apresentou o seu mapa a Selim I, no Cairo, em 1517. Não sabemos a razão para este atraso. Era possível que Selim I estivesse ocupado nas suas campanhas. Ainda assim, o Sultão apreciou o mapa e admirava Piri Reis. Supostamente, quando terá visto o mapa, o espanto de Selim I não terá sido pequeno, tendo proferido “Ó meu Deus! O mundo é muito pequeno para um sultão”. Tanto quanto se sabe da História, o Sultão Selim teria uma grande ambição em dominar o mundo. (Não temos provas documentais do seu espanto; trata-se apenas de um dito que chegou aos nossos dias)

A sua vida dessa altura até à sua morte no Cairo nos finais de 1553, inícios de 1554, foi bastante difícil. Mesmo após a execução do Grão-Vizir İbrahim Pasha em 1536, não há indícios da sua vida.

Em 1547, de repente, torna-se “Capitão” do Suez e realiza duas campanhas no Oceano Índico, em Aden e em Ormuz. Durante a campanha de Ormuz, Piri Reis foi derrotado pelos Portugueses. No final, foi mandado matar por ordem do Sultão Sulimão, o Magnífico.

A sua vida no Índico é digna de ser abordada noutro artigo ou até mesmo num livro.

Neste artigo concentrarei-me no seu mapa e gostaria de comentar o porquê de Piri Reis ter desenhado este mapa: terá sido simplesmente por sua curiosidade? Ou a pedido governamental? Qual foi a razão?

Até agora não há documentos escritos encontrados sobre este assunto. Quando começou a desenhar o mapa de 1513, Selim I tinha acabado de se tornar Sultão. Se considerarmos a sua ambição de dominar o mundo, as instruções para

the reason of this delay, possibly Selim the First was busy with his campaigns; however, the Sultan enjoyed the map and admired Piri Reis. Allegedly, upon seeing the map, Selim’s first astonishment was great and said “Oh my God! The world is too small for one sole sultan”. As we know from History, Sultan Selim had great ambition to rule the World. (We do not have documentation on this astonishment; it is just a saying that comes to our time.)

His life after this time was considered very striving until his death in Cairo in late 1553 or early 1554. Even after the execution of Grand Vizier İbrahim Pasha at 1536, there is no sign from his life.

In 1547 all of a sudden he became Suez Capudane and carried out two campaigns in the Indian

Ocean, Aden and Hormuz. During the Hormuz campaign, the Portuguese defeated him. Ultimately, he was killed by the order of Sultan Suleiman the Magnificent.

His life in the Indian Ocean is worth being included in another article or even in another book.

Here in this article, I will mostly concentrate on his map and I would like to comment on the reason why Piri Reis had drawn this map. Was it because of his curiosity? Or was it a governmental request? What was the reason?

Up to now, there is no written document found on this matter. When he started to draw the 1513 map, Selim the First had just became Sultan. If we consider his ambition as desiring to be the world ruler, instructions might have come from Divan-ı humayun (Ottoman government at that time). Possibly both Sultan

o seu desenho poderão ter vindo directamente do Conselho Imperial (o Governo Otomano à data – *Dîvân-ı Hümâyûn*, em turco). É possível que o Sultão e o Conselho Imperial quisessem ver como era o mundo em desenho. Aqui devo mencionar que o grande historiador otomano Halil İnalcık, que faleceu há pouco tempo, compartilhou essa visão comigo e autorizou-me, inclusivamente, a usar seu nome para fazer este comentário.

Agora vou tentar avaliar cartograficamente o mapa de 1513 e apresentar as reivindicações sobre ele. Devo dizer que este mapa não é o primeiro, nem o mais correcto do Novo Mundo, mas é um dos primeiros e mais precisos mapas entre os outros.

No mapa, para além do continente americano, apenas a metade Ocidental da Península Ibérica e parte da África são mostradas. Estas porções de terra reflectem a geografia existente hoje em dia.

No Atlântico Central, as costas e a forma das ilhas não reflectem a geografia correctamente, já que essas partes foram mormente desenhadas de acordo com o mapa de Colombo. Por exemplo, Colombo julgou que o Haiti seria Cipango (Japão) e Cuba a China continental. Naquela época, Piri Reis reconhecia Colombo como sendo o maior descobridor e, por isso, transferiu a informação conforme estava no mapa de Colombo, tendo porém corrigido essas áreas 15 anos depois, no seu mapa de 1528. De acordo com o nosso conhecimento, o mapa mais antigo do novo Mundo é o Mapa de Juan de la Cosa de 1500. De la Cosa era espanhol e participou numa das viagens de Colombo como guia. A cópia do seu mapa que se acredita ter sido desenhada entre 1502-1510, e encontrada em

and Divan-ı humayun wanted to see how the world looked like. Here I should mention that the great Ottoman historian Halil İnalcık, who passed away a short time ago, shared this view with me and he even authorised me to use his name while sharing this comment.

Now, I will try to cartographically evaluate the 1513 map and present a series of claims on it. I should say that this map is neither the first, nor the most correct map of the New World, but it is one of the first and most precise maps amongst the others.

In addition to the American continent, only the western half of the Iberian Peninsula and part of Africa are shown on the map. These portions certainly reflect the existing geography today.

The coasts and the shape of the islands in the Central Atlantic do not reflect the correct geography, since these parts were mostly drawn according to Columbus map. For example, Columbus thought Haiti was Cipango (Japan) and Cuba was mainland China. At that time, Piri Reis recognised Columbus as the greatest explorer and that is why he transferred the information as it was on the Columbus map. However, he corrected these areas after 15 years, in his 1528 map. According to our knowledge, the oldest map of the New World is 1500 Juan la Cosa's map. Cosa was Spanish and participated in one of the trips of Columbus as a guide. A copy of his map is believed to have been drawn between 1502-1510. It was found in Spain in 1832 and it was claimed as one of Columbus' maps, lost for years. This map is now preserved in Madrid Naval Museum. On this map, Central America is more accurate than in Piri Reis' map.

Espanha em 1832, foi reivindicada como um dos mapas de Colombo perdidos há anos. Este mapa está agora conservado no Museu Naval de Madrid. Neste mapa, a América Central está representada mais correctamente do que o mapa Piri Reis. Contudo, o mapa de Piri Reis de 1513 é o registo cartográfico original do mapa de Colombo. É por isso que atraiu o interesse mundial.

Neste mapa, Piri Reis também quis assinalar as cidades do interior, monarcas, criaturas curiosas, nativos, animais e aves.

Se olharmos em detalhe para o mapa, no canto superior direito, vê-se uma carraca que acompanha o seguinte texto: “Genoise Göke, que retornava da Flandres, ficou preso na tempestade, navegou o caminho todo até estas ilhas” e acrescenta “estas ilhas foram descobertas desta maneira”. Piri Reis não dá nomes às ilhas, mas tratam-se dos Açores. Mas, de acordo com o nosso conhecimento, estas ilhas foram descobertas pelo português Diogo de Silves em 1427. Provavelmente, Piri Reis referia-se à chegada inicial dos imigrantes flamengos. Na verdade, essas ilhas foram colonizadas pelos Portugueses.

No mapa também insere legendas como a do conto de Brandão. Conseguimos ver a imagem de São Brandão com um fogo em cima numa baleia ou dum grande peixe. Piri Reis conta a história como “Santo Brandão viajou por todos os Sete Mares, ele próprio e os outros atracaram nas costas do grande peixe pensando que se tratasse de uma ilha de terra firme e atearam uma fogueira. Quando sentiu o calor do fogo, o peixe mergulhou e eles entraram num barco e voltaram para o seu navio. Esta história não foi retirada dos Portugueses, foi retirada de antigos mapas-múndi. Na verdade, São Brandão

But 1513 Piri Reis map is the original cartographic record of the Columbus map. That is why it attracted world interest.

In his map, Piri Reis, also intended to show inland cities, monarchs, curious creatures, natives, animals and birds.

If we look closely to the map, on the right upper part, he draws a carrack and tells, “Genoise Göke returning from Flanders, got caught in a storm, driven all the way to these islands” and he also adds “these islands were discovered this way”. Piri Reis does not provide the names of these islands, but these islands are the Azores. But according to our knowledge, Portuguese Diogo de Silves discovered these islands in 1427. Possibly, he meant the early arrival of Flemish immigrants. Actually these island have been settled by the Portuguese.

On the map, he also put some legends such as the Brendon tale. We can see the picture of St. Brendon, who is burning a fire on a whale or a big fish. Piri Reis tells the story as “Santo Brandon travelled all seven seas, he himself and the others landed on the back of a big fish assuming it is a dry island and they made a fire, when it got hot, the fish dived and they got on a boat and went back to their ship. This story has not been taken from the Portuguese; it was taken from old world maps”. Actually, St. Brendon was a real person: a Benedictines Abbot, who was born in Tralee, in 484 A.D. approximately and lived to be over ninety years old. In 539, according to the story, a visiting monk told him about an earthy paradise across the ocean and he decided to find it. He set sail from Creek in Country Kerry with seventeen monks in a boat made of cowhide on a wooden frame.

era uma pessoa real, um abade Beneditino, que nasceu em Tralee [Irlanda], por volta de 484 e viveu para lá dos noventa anos. Reza a lenda que, no ano de 539, um monge visitante falou-lhe sobre um paraíso na Terra do outro lado do oceano e ele resolveu ir em seu encontro. Partiu de Creek, no Condado de Kerry, com dezesseis monges num barco feito de couro assente numa estrutura de madeira. Mas, devo dizer que isto não pode ser tomado como facto, uma vez que há um grande hiato entre a viagem em si e o seu registo escrito. A história foi escrita no início do século X. Por que motivo inscreveu Piri Reis essa história no seu mapa? Não sabemos. Tudo o que se sabe é que, nessa altura, era costume geral inscrever esse tipos de lendas nos mapas. A mesma lenda foi desenhada no mapa de Viladestes de 1413 (cem anos antes). Possivelmente, Piri Reis terá retirado a história do mapa de Viladestes.

No mapa, há um certo número de carracas e caravelas desenhadas - algumas sem qualquer descrição. Há uma carraca no lado esquerdo ao Norte da protuberância, cuja descrição diz: "Nicola di Gioven foi conduzido a esta costa. Os rios nesta costa têm ouro. As pessoas extraem o ouro da areia." Ao lado desta carraca, perto da ilha, há uma caravela. Sobre este navio, escreveu a seguinte descrição: "O comandante Nicola di Gioven, levado pela tempestade até esta ilha. Há vacas com um chifre (unicórnios) nesta ilha. O nome desta ilha é a Ilha das Vacas (Isla Vaca)".

A Norte da Baía da Plata há outra carraca com descrição, que diz: "Navio em rota da Índia levado por uma tempestade, retornou a Portugal para relatar descobertas". Crê-se que este navio seria um dos 14 navios de Cabral.

However, I should say that this could not be strictly taken as a fact, since there was a great hiatus between the voyage itself and the written record of it. The story is written early in the tenth century. Why has Piri Reis recorded this story on his map? We do not know. All we know is that, in that period, it was general practise to take these type of tales on the maps. The same tale was recorded on 1413 Viladestes' map (one hundred years before). Possibly, Piri Reis took the story from Viladestes.

On the map, quite a number of carracks and caravels are drawn. Some have no description at all. There is a carrack on left hand side at the north of the bulge, whose description says: "Nicola di Gioven was driven to this shore. Rivers on this shore bear gold. People extract gold from the sand." Next to this carrack, near the island there is a caravel. He wrote a description about it: "Shipmaster Nicola Gioven was driven to this island by a storm. There are horned cows (unicorns) in this island. The name of this island is cow island (Isla Vaca)."

At the north of La Plata Bay there is another carrack with description, saying "Ship heading India driven by storm, returned to Portugal to report discoveries". This ship is believed to be one of the 14 ships of Cabral.

There is a caravel near Cape Verde, whose description is "The skipper of this ship is called Mesir Andon from Genoa, but he was raised in Portugal. A storm has driven this ship and they found ginger." The skipper is believed to be Genovese Antoniotto Usodimare, who lived between 1416-1462 and settled in Portugal. The ship may have been one of the two-cara-

Há uma caravela perto de Cabo Verde que tem como descrição: “O capitão deste navio chama-se Mesir Andon de Génova, mas foi educado em Portugal. A tempestade conduziu este navio e encontraram gengibre.” Acredita-se que o capitão se trata do Genovês Antoniotto Usodimare, que viveu entre 1416 e 1462 e se estabeleceu em Portugal. Já o navio, poderá ter sido, da frota de duas, uma caravela que foi levada até à ilha, pela tempestade, em 1456.

Se olharmos para a parte do mapa da América do Sul, as costas até La Plata estão quase exactamente representadas, mas depois de La Plata, em direcção a Sul, a costa vira para Este. Porquê? Tentarei responder a esta questão no final do meu artigo, mas, por agora, apresentarei as várias alegações feitas por alguns estudiosos e investigadores após ter sido encontrado o mapa.

Quando o mapa foi encontrado, em 1929, criou-se um efeito sensacional pelo mundo fora até à Segunda Grande Guerra, quando o mapa foi esquecido durante anos.

Em 1956, durante uma visita oficial por parte da Turquia à Sociedade Hidrográfica dos EUA, o mapa foi oferecido como presente ao Capitão Arlington H. Mallery. Mallery estudou o mapa e considerou que a parte Sul do mapa reflecte a costa da Terra da Rainha Maud da Antárctica. Esta observação atraiu a atenção do Prof. Charles Hapgood. Hapgood, com os seus dois filhos e 24 investigadores, estudou o mapa e em 1965 publicou um livro intitulado “Mapas de Antigos Reis dos Mares”. Em 1979 re-editou-o de acordo com as suas perspectivas:

- O mapa de 1513 é muito preciso, rico em informação e tem grande valor científico na sua época.

vel-fleet that was driven to the island by a storm in 1456.

If we look to South America on the map, the coasts until La Plata bay are almost correct, but after La Plata, further south, the coast turns eastwards. Why? I will try to answer this question at the end of my article, but now, allow me to put forward the various claims made by some scholars and researchers after the map was found.

When the map was found in 1929, it created great sensational effect all over the World, when WWII broke out, the map almost forgotten for years.

In 1956, during a Turkish official visit to US Hydrographic office, a copy of Piri Reis map was presented to Capt. Arlington H. Mallery, as a gift. Mallery studied the map and claimed that the southern part of the map reflects Antarctica's Queen Maud Coast. This view attracted the attention of Prof. Charles Hapgood. Hapgood, together with his two sons and 24 researchers, studied the map and in 1965 he published his book named “Maps of Ancient Sea Kings”. In 1979, he reviewed his book according to his views:

-1513 map is a very accurate, rich in information and has high scientific value for its time.

-The coast which goes to east after La Plata bay is the coast of Antarctica under ice. This map was drawn in the early ages of technology. 17000 years ago, Antarctica was not covered with ice, but the Equator. People in the pole must have drawn this map, which some way reached the early Byzantium and eventually Turks took it. We also have a message from US Air Force

- A costa que vai para Este depois da Baía de La Plata é a costa da Antártida sob gelo. Este mapa foi desenhado há 17 mil anos, quando não era a Antártida coberta por gelo, mas sim o Equador. As pessoas no Pólo deverão tê-lo desenhado. O mapa, de alguma maneira, conseguiu chegar ao Bizâncio e eventualmente os Turcos apoderaram-se dele. Temos também uma mensagem da Força Aérea dos EUA que o confirma. A mensagem do Ten-Cor Harold Z. Ohlmeyer da Força Aérea dos EUA diz que a cobertura de gelo nesta região tem cerca de uma milha de espessura, mas, de acordo com os perfis sísmicos que foram elaborados em 1949, concorda, muito notavelmente, que a parte mais baixa do mapa retrata a costa da Princesa Marta da Terra da Rainha Maud, na Antártida e a Península de Palmer. A mensagem confirma que o litoral tinha sido mapeado antes de ser coberto por gelo. Esta mensagem inclui-se no livro de Hapgood.

Outra consideração foi apresentada por Eric Von Daineken no livro “Eram os Deuses Astronautas?”, publicado em 1968. De acordo com ele, existe grande semelhança entre o mapa e a fotografia tirada do espaço. É exatamente igual a área da fotografia que é tirada sobre o Cairo. Presume-se que o gráfico deve ter sido desenhado por alienígenas.

Há outra visão comum de que o mapa de 1513 não é um mapa muito preciso quando comparado a mapas contemporâneos. Foi desenhado de acordo com a visão da Geografia de Ptolomeu (85-165 d.C.). Segundo ele, os continentes europeu, asiático e africano constituem todo um continente austral, o que significa que existe uma ligação terrestre entre todos esses continentes. Esta visão afirma que

confirming this claim. Lt.Col Harold Z. Ohlmeyer’s message from US Airforce says that the ice cap in this region is now about a mile thick, but according to the seismic profiles, which were made in 1949, he very remarkably agrees that the lower part of the map portrays the Princess Martha Coast of Queen Maud Land, Antarctica and the Palmer Peninsula. The message confirms the coastline had been mapped before it was covered by the ice cap. This message is included in the book of Hapgood.

Eric Von Daineken has put another claim forward in his book “Chariots of Gods”, published in 1968. According to him, there is immense resemblance between the map and the photograph taken from space. It is exactly the same as the photograph taken above Cairo, so the chart must have been drawn by aliens.

There is another common view that 1513 map is not a very accurate map when it is compared to contemporary charts. The reason is it was drawn according to Ptolemy understanding of geography (he lived between 85-165 A.D.). According to him, the European, Asian and African continents all together constitute the Austral continent, which means there is a land link between all these continents. The claim says Piri Reis has drawn this map according to Ptolemy’s understanding.

There is another view, which is the correctness criteria, put forward by Turkish Army General Cevat Ülkekel. Ülkekel says Brazilian coasts until La Plata are amazingly correct. If you compare with Orbis Terrarum, drawn in 1537, you can see the difference. If you measure south America’s eastern coasts on 1513 map, you

Piri Reis desenhou este mapa de acordo com o entendimento de Ptolomeu...

Há ainda outra visão: o critério de correção - apresentada pelo general do Exército turco Cevat Ülkekul. Ülkekul argumenta que as costas brasileiras até La Plata estão surpreendentemente corretamente representadas. Se se comparar com o *Theatrum Orbis Terrarum*, desenhado em 1537, pode ver-se a diferença. Se medirmos as costas orientais da América do Sul no mapa de 1513, podemos ver que tem exatamente as mesmas milhas que na geografia existente. Não é uma coincidência. Até mesmo essa parte curvada pertence à América do Sul. O próprio Piri Reis declarou que também usou quatro mapas portugueses. Não há dúvidas sobre o facto de que esta parte é retirada dos mapas portugueses. Se repararmos, há uma cobra na ponta da América do Sul. Naquela época, as cobras representavam ouro nos mapas, por isso deve pertencer a essa época e à América do Sul. Por outro lado, há outras explicações no livro “Bahriye”, que foi escrito pelo próprio Piri Reis. Piri Reis diz no seu livro, que para além da latitude de 55 graus (a latitude do Cabo Horn), acrescenta: “Marinheiros que chegam a 55 graus de latitude, voltam-se para o Leste, porque além existe muito nevoeiro e tormenta. Não é possível navegar mais 35 graus. O Sul é uma ponta escura (o Pólo Sul). Se os marinheiros navegarem para o Sul, entrarão na escuridão e perderão os seus navios e as suas vidas”. Contrariamente à teoria de Ptolomeu, Piri Reis diz-nos que há mar na ponta Meridional da América do Sul.

Aqui também dou as explicações sobre o porquê de haver uma curva para o leste depois da baía de La Plata. Há duas possibilidades:

can see that it is exactly the same mileage as in the existing geography. It is not a coincidence. Therefore, even this curved part belongs to South America. Piri Reis himself declared that he also used four Portuguese maps, there is no doubt about that this part is taken from Portuguese maps. If you notice, there is a snake on the tip of South America. At that time, snakes represented gold on the maps, so it must belong to that age and to South America. On the other hand, there are some other explanations in the book “Bahriye”, which was written by Piri Reis himself. He tells in his book that beyond 55 degrees latitude there is sea (55 degree is the latitude of Cape Horn) and he adds: “Mariners who come to 55 degrees latitude, turn eastwards, because beyond is very foggy and stormy. It is not possible to sail further 35 degrees. South is a dark tip (he means South Pole). If mariners sail further south they go in darkness and will lose their ships and lives. Therefore, contrary to Ptolemy’s theory, he tells us there is sea at the southern tip of South America.

Here I also give the explanations why there is a curve towards east after La Plata bay. There are two possibilities:

-The shape of gazelle hide, shoulder part enforcedly cut, after La Plata part comes to this part, so Piri Reis obliged to turn this part toward east. We can see this application in the contemporary charts, such as, Hadjii Ebul Hassan map, drawn at mid 16th century, which is now in the Topkapi palace museum. Also some parts are squeezed.

Maybe in Juan La Cosa 1500 map, squeezed parts have been affected by the same reason.

- À forma da pele de gazela, cortou-se a parte dos ombros, depois da parte de La Plata chegar a esta parte, então Piri Reis é obrigado a virar esta parte para Leste. Podemos ver esta aplicação nos mapas contemporâneos, como o mapa de Hadjii Ebul Hassan, desenhado em meados do século XVI, que está agora no museu do Palácio de Topkapı. Também algumas partes são estreitadas.

Talvez no mapa de 1500 de Juan la Cosa, as partes do estreito foram afectadas pela mesma razão.

Ou, então, simplesmente para não deixar em branco a parte Sul do Oceano Atlântico.

Juntamente com este artigo, incluí a comparação do mapa de Piri Reis de 1513 e a geografia existente, como poderão observar, a ponta da América do Sul vai coincidir com o Cabo Horn.

O que pensam? Pode a curva depois de La Plata ser a costa brasileira?

Estas são as minhas suposições, a decisão é vossa. Continuamos as investigações no Centro de Investigação em História da Universidade Piri Reis em Istambul, na Turquia.

Nesta ocasião, como aposentado Chefe da Marinha da Turquia, agradeço a Piri Reis, 500 anos depois.

Jaz em Paz, meu grande Reis.

Or, in order not to live empty of the southern part of the Atlantic Ocean.

Together with this article, I also enclosed the comparison of Piri Reis' 1513 map and the existing geography. As you will see, the tip of South America will coincide with Cape Horn.

What do you think? Can the curve after La Plata be the Brazilian coast?

These are the claims. The decision is yours. Now we are at the stage of doing more research in the History

Research Centre of Piri Reis University in Istanbul/Turkey.

As retired Navy Chief of Turkey, I take this occasion to extend my gratitude to Piri Reis, from 500 years beyond.

Sleep in peace my grand Reis.

**O OCASO DE UMA CARREIRA EXCEPCIONAL: PİRİ RE'İS,
O CERCO DE ORMUZ (1552) E A QUESTÃO DE BASSORAH**
**THE DECLINE OF AN EXCEPTIONAL CAREER: PİRİ RE'İS,
THE SIEGE OF HORMUZ (1552) AND THE QUESTION
OF BAŞRA**

Dejanirah Couto*

Na sequência das contribuições apresentadas no presente volume, eocando diversas facetas da produção cartográfica e da carreira do grande-almirante (*kapūdān Paşa*) otomano Piri Re'is, o propósito deste artigo, que completa um outro, publicado alguns anos atrás,¹ é de examinar as circunstâncias que rodearam a fase final da sua vida, pondo termo a uma longa e prestigiosa carreira,² devotada ao serviço de dois relevantes sultões do Império Otomano, Selim I e Solimão o Magnífico. Trata-se pois de contextualizar os acontecimentos à volta da tentativa de conquista

Following the contributions presented in this volume, recalling several facets of the cartographic production and career of the Ottoman admiral Piri Re'is, the purpose of this article, which completes another one published a few years ago,¹ is to examine the circumstances surrounding the final phase of his life, putting an end to a long and prestigious career,² devoted to the service of two significant ottoman sultans, Selim I and Suleiman the Magnificent. So, we intend to contextualize the events surrounding the attempt to conquer Hormuz in 1552, an episode that led to his fall from grace and subsequent decapitation in Cairo, probably in 1554,

* École Pratique des Hautes Études, Section des Sciences Historiques et Philologiques, Paris.

¹ Exploramos aqui de modo mais completo a documentação otomana, publicada por Cengiz Orhonlu no seu artigo «Hint Kaptanlığı ve Piri Reis» (ver *infra*) que utilizámos no nosso estudo «Portuguese-Ottoman Rivalry in the Persian Gulf in the Mid-Sixteenth Century: the Siege of Ormuz, 1552», *Portugal, the Persian Gulf and Safavid Persia*, Rudi Mathee e Jorge Flores (eds.), Louvain: Peeters, 2011, p.145-175. Agradecemos a Jean-Louis Bacqué-Grammont o ter-nos facultado uma transcrição turca dos documentos, modernizada em relação à dada por Cengiz Orhonlu.

² A primeira fase desta é detalhada em Cengiz Orhonlu, «Hint Kaptanlığı ve Piri Reis», *Belleten*, XXXIV/134 (1970), p.235-239.

¹ This article expands the Ottoman documentation published by Cengiz Orhonlu (see below his article "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis") used in our previous study "Portuguese-Ottoman Rivalry in the Persian Gulf in the Mid-Sixteenth Century: the Siege of Ormuz, 1552", *Portugal, the Persian Gulf and Safavid Persia*, Rudi Mathee and Jorge Flores (eds.), Louvain: Peeters, 2011, p.145-175. We are grateful to Jean-Louis Bacqué-Grammont for providing us with a modernized Turkish transcription of the documents, more accurate than the one given by Cengiz Orhonlu.

² The first phase of his career is detailed in Cengiz Orhonlu, "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", *Belleten*, XXXIV/ 134 (1970), p.235-239.

de Ormuz em 1552, episódio que esteve na origem da sua caída em desgraça e resultante decapitação no Cairo, provavelmente no ano de 1554, de volta da campanha no Golfo Pérsico.

A defesa de Bassorah

Que nos diz a esse respeito um núcleo coerente de ordens imperiais (conservadas nos *Hüküm-nâme Mecmû'ası*), publicado por Cengiz Orhonlu em 1970, em anexo ao seu artigo «Hint Kaptanlığı ve Pîrî Reîs»?³ Duas ordens imperiais a Ķubād Paşa,⁴ governador (*beylerbeyi*) da cidade de Bassorah, situada nas margens do Ćhaţţ-al-'Arāb, no Iraque do Sul, uma terceira ao *ķapūdān paşa* Pîrî Re'îs,⁵ e uma quarta

when coming back from the Persian Gulf campaign.

The defense of Başra

What does a coherent nucleus of imperial orders (preserved in the *Hüküm-nâme Mecmû'ası*), published by Cengiz Orhonlu in 1970, annexed to his article "Hint Kaptanlığı ve Pîrî Reîs", tells us?³ Two imperial orders to Ķubād Paşa,⁴ governor (*beylerbeyi*) of Başra (situated on the Ćhaţţ-al-'Arāb, in southern Iraq), a third to the *ķapūdān paşa* Pîrî Re'îs,⁵ and a fourth to the Paşa of Diyārbekir,⁶ show the importance attached by the Sublime Porte to the defense of Başra, a city conquered by the army of Suleiman the Magnifi-

³ *Ibid.*, p.235-254 (com documentos fac-similados mencionados no artigo). O nome do autor é ortografado no título em «Orhunlu».

⁴ Uma é dirigida aos *beylerbeyis* de Ćeza'ir e Medine» (embora se trate de Ķubād Paşa, *beylerbeyi* de Başra; a ordem é enviada não nominalmente, mas administrativamente, ao *beylerbeyi* da região de Ćeza'ir e da sua capital, a cidade de Medine), (Biblioteca do Museu do Palácio de Topkapı, *Hüküm-nâme, Koğuşlar*, n°888, fol.473a) e a outra directamente a Ķubād Paşa (*ibid.*, fol.487b-488b). Ver Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.248 e 249-252. A estes documentos há ainda a juntar um curto bilhete de Pîrî Re'îs dirigido ao sultão, não datado, mas contemporâneo das operações contra Ormuz : *Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi*, Istanbul, E.5627, em Orhonlu, «Hint Kaptanlığı» p. 249. Neste último documento, o almirante indica ter capturado um *kayık* de «infieis» (portugueses) no *dār-l-harb*, de que 15 deveriam ser enviados ao sultão. Pîrî sublinha no entanto que segundo a lei consuetudinária, estes *ķāfirler* eram presa de quem os tinha tomado. Ķubād Paşa pertencia à família dos *Beyş Ramazān oğulları* da região de Adana.

⁵ *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koğuşlar*, n° 888, fol.488b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.252-253.

³ *Ibid.*, p.235-254 (with facsimile documents mentioned in the article). The author's name is spelled in the title as "Orhunlu".

⁴ One is addressed to the "*beylerbeyis* of Ćeza'ir and Medine" (i.e. Ķubād Paşa, *beylerbeyi* of Başra; the order is sent not nominally, but administratively, to the *beylerbeyi* of the region of Ćeza'ir and its capital, the city of Medine) (Library of the Topkapı Palace Museum, *Hüküm-nâme, Koğuşlar*, No. 888, fol.473a) and the other directly to Ķubād Paşa (*ibid.*, fol.487b-488b). See Orhonlu, "Hint Kaptanlığı", p. 248 and 249-252. These documents are completed by a short note from Pîrî Re'îs addressed to Suleiman during the siege of Ormuz: *Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi*, Istanbul, E.5627, in Orhonlu, "Hint Kaptanlığı", p. 249. In the latter document, the Admiral points out that he had captured a *kayık* of "infidels" (Portuguese) in *dār-l-harb*; 15 of them were to be sent to the Sultan. Pîrî emphasizes however, that according to customary law, these *ķāfirler* were prey to the one who seized them. Ķubād Paşa belonged to the *Beyş Ramazān oğulları* family of the Adana region.

⁵ *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koğuşlar*, n° 888, fol. 488b, Orhonlu, "Hint Kaptanlığı", p.252-253.

⁶ *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koğuşlar*, n° 888, fol. 489a, Orhonlu, "Hint Kaptanlığı", p.253-254.

ao *Paşa* de Diyârbekir,⁶ mostram a importância que revestia para a Sublime Porta a defesa de Bassorah, cidade conquistada pelo exército de Solimão o Magnífico em Dezembro de 1546.⁷ Com efeito, com a instalação da administração otomana no Iraque meridional e na região do Çhaṭṭ-al-'Arâb (*eyâlet* de Bassorah), os Otomanos passavam a ter acesso directo às águas quentes do Golfo Pérsico - Bassorah está situada somente a 55 Km da costa - e aos réditos do comércio internacional que o ligavam aos portos da Ásia do Sul e do Sudeste. Todavia, a viabilização deste projecto económico e estratégico dependia da capacidade dos Otomanos em assegurar o seu domínio no Iraque do Sul. Tratava-se de uma região inóspita, uma gigantesca zona pântanosa, coberta de dezenas de ilhas ligadas por uma impressionante rede de canais (*khôr*), alguns tão estreitos que apenas deixavam passar pequenas e delgadas barcas. A densa vegetação de canais e de plantas aquáticas facilitava o isolamento das tribos que aí viviam.⁸ Para neutralizar Ormuz, que até então permanecia um dos três empórios mais importantes do Índico ocidental (com Diu no Gujarte e Aden no Yémen), era necessário submeter as «tribos dos pântanos», ciosas de uma independên-

cent in December 26, 1546.⁷ Indeed, with the establishment of the Ottoman administration in southern Iraq and the Çhaṭṭ-al-'Arâb region (*eyâlet* of Başra), the Ottomans now had direct access to the warm waters of the Persian Gulf - Başra is only 55 km from the coast - and international trade revenues connecting it to the ports of South and Southeast Asia. However, the feasibility of this economic and strategic project depended on the ability of the Ottomans to secure their rule in southern Iraq. It was an inhospitable region, a huge swampy area, covered with dozens of islands connected by an impressive network of canals (*khôr*), some so narrow that they only let pass small and slim boats. The dense vegetation of reed plot and aquatic plants facilitated the isolation of the tribes who lived there.⁸ To neutralize Hormuz, which had hitherto remained one of the three most important emporiums in the western Indian Ocean (with Diu in Gujarat and Aden in the Yemen), it was necessary to subdue the "marsh tribes", attached to an independence favored by their insularity.

⁶ *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koğuşlar*, n° 888, fol.489a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.253-254.

⁷ Segue-se aqui a datação da documentação otomana coeva editada por Jean-Louis Bacqué-Grammont, Viviane Rahmé, Salam Hamza, «Notes et documents sur le ralliement de la principauté de Basra à l'empire ottoman (1534-1538)», *Anatolia Moderna/ Yeni Anadolu* VI (1996), p. 85-88; *id.*, «Textes ottomans et safavides sur l'annexion de Başra en 1546», *Eurasian Studies* III/I (2004), p.11-13.

⁸ Wilfred Thesiger, *The Marsh Arabs*, Londres: Longmans, 1964, p.54-55.

⁷ The date of the Ottoman conquest is given in the Ottoman documents edited by Jean-Louis Bacqué-Grammont, Viviane Rahmé, Salam Hamza, "Notes et documents sur le ralliement de la principauté de Başra à l'empire ottoman (1534-1538)", *Anatolia Moderna / Yeni Anadolu* VI (1996), p.85-88; Jean-Louis Bacqué-Grammont, Viviane Rahmé, Salam Hamza, "Textes ottomans et safavides sur l'annexion de Başra en 1546", *Eurasian Studies* III / I (2004), p.11-13.

⁸ Wilfred Thesiger, *The Marsh Arabs*, London: Longman, 1964, p.54-55.

cia que a sua insularidade favorecia.

Pīrī Re'īs,⁹ que havia deixado Suez com a sua frota em *Cemāzī I* 959 (Abril de 1552), enviou um primeiro relatório à Porta otomana antes do ataque a Ormuz, que se realizou no início do mês de *zī-l-ka'de* (Novembro 1552).¹⁰ Por sua vez, Istanbul envia instruções ao *kapūdān* em Outubro de 1552. Estas orientações, que constituíram também uma resposta ao relatório enviado por Pīrī, consideravam a possibilidade de uma conquista de Bahrain e a destruição das possessões de Ormuz que recusariam submeter-se em caso de vitória sobre a capital do reino.¹¹ Elas completavam assim as que Pīrī Re'īs terá recebido anteriormente no momento de aparelhar em Suez. Inquieto com um possível fracasso da expedição, e com poucos conhecimentos de tão longínquas terras, o Sultão enviou em Outubro-No-

vember 1552 the two messages referred above

⁹ Sobre a sua actividade como «capitão da Índia (*Hint Kaptanlığı*) no Mar Vermelho entre 1547 e 1549 (reconquista otomana de Aden), Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.235-236; sobre a reconquista de Aden, veja-se o testemunho da *Tārīkh Al-Shihri* em Robert A. Serjeant, *The Portuguese off the South Arabian Coast. Hadrami Chronicles. With Yemeni and European Accounts of Dutch Pirates off Mocha in the Seventeenth Century*, Oxford: Clarendon Press, 1963, p.107-108.

¹⁰ Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.248 e 250.

¹¹ *Ibid.*, p. 240-241. Celalzāde Muṣṭafā Çelebi menciona o *fermān* do sultão legitimando a conquista de Ormuz. Ver Celalzāde em Petra Kappert, *Geschichte Sultan Süleymān Kânûnis von 1520 bis 1557 oder Tabakât ül-Memâlik ve Derecât ül-Mesâlik von Celalzāde Mustafâ genannt Koca Nisânci. In facsimile herausgegeben nach der Handschrift Berlin, Staatsbibliothek Preussischer Kulturbesitz Ms.Or.Quart. 1961 (...)*, (Verzeichnis der Orientalischen Handschriften in Deutschland, Supplementband 21), Wiesbaden: Franz Steiner, 1981, P^o482a-482b (e particularmente fol. 482a).

⁹ On his activity as "captain of India" (*Hint Kaptanlığı*) in the Red Sea between 1547 and 1549 (Ottoman reconquest of Aden), Orhonlu, "Hint Kaptanlığı", p.235-236; on the reconquest of Aden, see the testimony of *Tārīkh Al-Shihri* in Robert A. Serjeant, *The Portuguese off the South Arabian Coast. Hadrami Chronicles. With Yemeni and European Accounts of Dutch Pirates off Mocha in the Seventeenth Century*, Oxford: Clarendon Press, 1963, p.107-108.

¹⁰ Orhonlu, "Hint Kaptanlığı", p.248 e 250.

¹¹ *Ibid.*, p. 240, 241. Celalzāde Muṣṭafā Çelebi mentions the sultan's *fermān*, legitimizing the conquest of Hormuz. See Celalzāde in Petra Kappert, *Geschichte Sultan Süleymān Kânûnis von 1520 bis 1557 oder Tabakât ül-Memâlik ve Derecât ül-Mesâlik von Celalzāde Mustafâ genannt Koca Nisânci. In facsimile herausgegeben nach der Handschrift Berlin, Staatsbibliothek Preussischer Kulturbesitz Ms.Or.Quart. 1961 (...)*, (Verzeichnis der Orientalischen Handschriften in Deutschland, Supplementband 21), Wiesbaden: Franz Steiner, 1981, fol.482a-482b (and particularly fol.482a).

vembro de 1552 as duas missivas acima referidas a ẖubād Paşa, o governador (*beylerbeyi*) de Bassorah, Čezā'ir e Medine: uma mais curta, em 26 Şevvāl 959 (16 de Outubro de 1552) e uma bastante longa e detalhada em 18 zī-l-ka'de 959 (5 de Novembro de 1552). Na de 16 de Outubro, o sultão procurava saber se a esquadra já aportara a Bassorah, e com que número de navios. Caso ainda não tivesse chegado, dever-se-ia conhecer a sua posição.¹² A de 18 zī-l-ka'de 959 (5 de Novembro de 1552), revela que Piri Re'is tinha entretanto enviado a Bassorah uma *kalite* comandada por um certo Mehmed Bey. A embarcação chegou à cidade em 21 Şevvāl 959 (11 de Outubro de 1552), e Mehmed Bey apresentou imediatamente a a ẖubād Paşa a sua licença de capitão de Piri Re'is, assim como um relatório do almirante para o sultão, assinalando as etapas da viagem desde a partida de Suez. As informações sobre a posição da armada eram para transmitir o mais rapidamente possível a Istanbul. É nesta longa carta que são dados pormenores sobre o cerco de Mascate, sobre a destruição da fortaleza ao

to ẖubād Paşa, the governor (*beylerbeyi*) of Başra, Čezā'ir and Medine: a shorter one on 26 Şevvāl 959 (October 16, 1552) and a rather long and detailed one on 18 zī-l-ka'de 959 (November 5, 1552). On the missive of the 16th of October, the Sultan inquired whether the fleet had already arrived in Başra, and with what number of ships. If he had not yet arrived, his position should be known.¹² The message of 18 zī-l-ka'de 959 (November 5, 1552) reveals that Piri Reis had meanwhile sent to Başra a *kalite* commanded by a certain Mehmed Bey. The vessel arrived in the city on 21 Şevvāl 959 (11 October 1552), and Mehmed Bey immediately presented to ẖubād Paşa his captain's permit given by Piri Re'is, as well as a report from the admiral to the Sultan, marking the stages of travel from the departure of Suez. Information on the fleet's position was to be transmitted as soon as possible to Istanbul. It is in this long letter that details are given of the siege of Muscat, of the fortress's destruction after about a week of bombardment, and of the fate of the 128

¹² *Hüküm-nâme mecmū'ası, Koğuşlar*, n°888, fol.473b. O sultão pedia também notícias da província dos Čezā'ir e das paragens do oásis de Al-Aḥsā', junto de ẖātif: Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.248. A missiva tinha sido transportada por um certo Osman. Sobre estes territórios da Arábia sob administração otomana desde 1551, Jon E. Mandaville, «The Ottoman Province of Al-Hasa in the Sixteenth and Seventeenth Century», *Journal of the American Oriental Society* 90/3 (1970), p.488-496. Sobre a morfologia da região, J.G. Lorimer, *Gazetteer of the Persian Gulf, Oman, and Central Arabia*, v.II B (*Geographical and Statistical*), Calcutta: Superintendent Government Printing, India, 1908 [reed. Westmead: Gregg International Publishers, 1970], p.1457-1460.

¹² *Hüküm-nâme mecmū'ası, Koğuşlar*, n° 888, fol. 473b. The Sultan also asked for news from the Čezā'ir province and from the thereabouts of the oasis of Al-Aḥsā', near ẖātif: Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.248. The Sultan's letter had been conveyed by a certain Osman. On these territories of Arabia under Ottoman administration since 1551, see John E. Mandaville, «The Ottoman Province of Al-Hasa in the Sixteenth and Seventeenth Century», *Journal of the American Oriental Society* 90/3 (1970), p.488-496. On the morphology of the region, J. G. Lorimer, *Gazetteer of the Persian Gulf, Oman, and Central Arabia*, v. II B (*Geographical and Statistical*), Calcutta: Superintendent Government Printing, India, 1908 [reed. Westmead: Gregg International Publishers, 1970], p.1457-1460.

fim de cerca de uma semana de bombardeamento, e sobre o destino dos 128 cativos da guarnição portuguesa, postos a ferros e integrados como remadores na chusma das galeras otomanas.¹³

À leitura desta mesma segunda missiva de 18 *zī-l-ka'de* 959 (5 de Novembro de 1552) verifica-se que Pīrī Re'īs garantiria ao sultão grandes vitórias. De acordo com o projecto geral já esboçado, reiterava a sua intenção de saquear os portos do reino de Ormuz, destruir os que não eram suas possessões, e atacar Bahrain. Caso a ilha resistisse, seria pilhada. Avisava também que se os Otomanos abandonassem a região, os Portugueses continuariam a fazer a lei no Golfo; Bassorah ficaria sob ameaça permanente, pois, segundo dizia, «se os infieis voltarem vão causar preocupação em Bassorah».¹⁴ O termo «voltarem» (*gerü gelüp*) (subentende-se a Bassorah), constitui uma evidente alusão à incursão de D. Antão de Noronha em 1551 contra o oásis de Ḳātīf (situado no litoral da península arábica em face da ilha de Bahrain) e à sua tentativa de penetrar no Čhaṭṭ-al-'Arāb. Embora o projecto de D. Antão falhasse, o certo é que o ataque português causou alguma ansiedade em Bassorah, pois D. Antão tinha conseguido destruir o forte de Ḳātīf, implantado numa região que os Otomanos cobiçavam e que estava pres-

Portuguese captives, set to iron and seized as rowers in the Ottoman galleys.¹³

The message of 18 *zī-l-ka'de* 959 (November 5, 1552) shows that Pīrī Re'īs guaranteed the Sultan great victories. According to the general draft already outlined, he reiterated his intention to plunder the ports of the kingdom of Hormuz, to destroy those that were not its possessions, and to attack Bahrain. If the island resisted, it would be looted. He also warned that if the Ottomans left the region, the Portuguese would continue to make the law in the Gulf; Bašra would be under permanent threat, because, he said, "if the infidels return they will cause concern in Bašra".¹⁴ The verb "return" (*gerü gelüp*) (assuming, to Bašra) is an obvious allusion to the incursion of D. Antão de Noronha in 1551 against the oasis of Ḳātīf (situated on the coast of the Arabian peninsula next to the island of Bahrain) and his attempt to penetrate the Čhaṭṭ-al-'Arāb. Although D. Antão's project did fail, the Portuguese attack caused some anxiety in Bašra, for D. Antão succeeded in destroying the fort of Ḳātīf, erected in a region coveted by the Ottomans, which was about to pass under

¹³ *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koğuşlar*, n°888, fol.487b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.249. Sobre o cerco de Mascate ver mais longe neste artigo.

¹⁴ Ordem a Ḳubād Paşa, *beylerbey* de Čezā'ir e de Medine, *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koğuşlar*, n°888, fol. 488a: «donanma bu deryâdan girdügi takdirce kâfir gerü gelüp Basra'ya dahi külli ızdırâb vèrmek mukarrer dür», Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p. 250.

¹³ *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koğuşlar*, n° 888, fol.487b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.249. On the siege of Muscat, see further in this article.

¹⁴ Order to Ḳubād Paşa, *beylerbeyi* of Čezā'ir and Medine, *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koğuşlar*, n° 888, fol. 488a: «donanma bu deryâdan girdügi takdirce kâfir gerü gelüp Bašra'ya dahi külli ızdırâb vèrmek mukarrer dür», Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p. 250.

tes a passar sob sua tutela.¹⁵ Aliás, nesta ordem 18 *zī-l-ka'de* 959 (5 de Novembro de 1552) a Ẹubād Pařa, a Sublime Porta, antecipando uma vitória otomana em Ormuz, apressava-se a ordenar a concessão do *řancak* de Ẹātif a um certo 'Alī, funcionário imperial no Egipto, mas que tinha integrado a armada de Pīri Re'is.¹⁶

Este preocupante retorno dos Portugueses ao Ćhařř-al-'Arāb é igualmente invocado na ordem de Solimão dirigida a Pīri Re'is, datada de 8 *zī-l-ka'de* 959 (25 de Novembro). Nela se diz que se «abandonas o país o infiel voltará, e é seguro que a ameaça pairará sobre Bassorah».¹⁷ Uma outra passagem da longa ordem a Ẹubād Pařa do 18 *zī-l-ka'de* 959 (5 de Novembro de 1552), atrás mencionada, volta ainda a insistir sobre a questão de Bassorah: à defesa dos portos junta-se a defesa de Bassorah que é dada como «importante».¹⁸ Para a consolidar havia também que

their control.¹⁵ Besides that, in this order of 18 *zī-l-ka'de* 959 (November 5, 1552) addressed to Ẹubād Pařa, the Sublime Porte, anticipating an Ottoman victory in Hormuz, hurried to grant the concession of the *řancak* of Ẹātif to a certain 'Alī, an imperial official in Egypt, but who had joined the Pīri Re'is fleet.¹⁶

This worrying reappearance of the Portuguese in the Ćhařř-al-'Arāb is also invoked in the order of Suleiman, addressed to Pīri Re'is, dated 8 *zī-l-ka'de* 959 (November 25). According to the Magnificent, if “you leave the country, the unfaithful will return, and for sure the threat will hang over Bařra”.¹⁷ Another paragraph from the long order to Ẹubād Pařa of the 18 *zī-l-ka'de* 959 (November 5, 1552), mentioned above, insists again on the question of Bařra: to the defense of the harbors is added the defense of Bařra that should be considered “impor-

¹⁵ Sobre esta questão veja-se Dejanirah Couto, «L'expédition portugaise à Bařra en 1551», Paris: Académie des Inscriptions et Belles Lettres, Comptes rendus des séances de l'année, avril-juin 2003, p.461-486; da mesma, «'Un coup d'épée dans l'eau': la *Memoria da tomada da fortaleza de Catifa* et l'expédition à Bařra (1551)», *Revisiting Ormuz. Portuguese Interactions in the Persian Gulf Region in the Early Modern Period*, Dejanirah Couto e Rui M. Loureiro (eds.), Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2008, p. 57-88.

¹⁶ Ordem a Ẹubād Pařa, *beylerbey* de Ćezā'ir e de Medine, *Hüküm-nāme mecmü'ası, Koęuřlar*, n°888, fol. 487b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı », p. 250.

¹⁷ Ordem a Pīri Re'is, *Hüküm-nāme mecmü'ası, Koęuřlar*, n°888, fol. 488b, em Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.252.

¹⁸ Ordem a Ẹubād Pařa, *beylerbey* de Ćezā'ir e de Medina, *Hüküm-nāme mecmü'ası, Koęuřlar*, n°888, fol. 488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.250; Couto, «Portuguese-Ottoman Rivalry», p.158.

¹⁵ About this question see Dejanirah Couto, «L'expédition portugaise à Bařra in 1551», Paris: Académie des Inscriptions et Belles Lettres, Comptes rendus des séances de l'année, avril-juin 2003, p. 461-486; Dejanirah Couto, “‘Un coup d'épée dans l'eau': la *Memoria da tomada da fortaleza de Catifa* et l'expédition à Bařra (1551)”, *Revisiting Ormuz. Portuguese Interactions in the Persian Gulf Region in the Early Modern Period*, Dejanirah Couto and Rui M. Loureiro (eds.), Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2008, pp. 57-88.

¹⁶ Order to Ẹubād Pařa, *beylerbeyi* of Ćezā'ir and Medine, *Hüküm-nāme mecmü'ası, Koęuřlar*, n°888, fol. 487b, Orhonlu, “Hint Kaptanlığı”, p. 250.

¹⁷ Order to Pīri Re'is, *Hüküm-nāme mecmü'ası, Koęuřlar*, n°888, fol. 488b, in Orhonlu, “Hint Kaptanlığı”, p.252.

«se apoderar dos Ğezā'ir e fazer todos os esforços possíveis para se opôr aos *Kızılbaş* de maus costumes». Trata-se aqui de uma evidente alusão ao perigo que representavam os Xiitas nesta região de fronteira com a Pérsia Safávida de Shāh Tahmasp e à sua possível influência junto da população de Bassorah e dos territórios limítrofes.¹⁹

Assim, a Porta parece ter aceite de bom grado o plano de Pīrī Re'īs visando a reforçar prioritariamente a defesa de Bassorah. É o que indica claramente a expressão «a ideia deste servidor» (*bu bendenüñ fikri*),²⁰ que encontramos no texto da ordem a Ķubād Paşa do 18 *zī-l-ka'de* 959 (5 de Novembro de 1552) referindo-se a Pīrī Re'īs. Defender Bassorah significava consolidar a paz otomana no Iraque do Sul; só assim seria possível despoletar as rebeliões dos Ğezā'ir e desencorajar, em última análise, as incursões dos Portugueses e as suas tentativas de estabelecer alianças locais com as tribos iraquianas. Tal consolidação permitiria também atingir um outro objectivo, igualmente relevante: o de neutralizar, ao menos parcialmente, a

tant".¹⁸ In order to consolidate it, it was also necessary to "take over the Ğezā'ir and make every possible effort to oppose the appalling *Kızılbaş*". This is an obvious allusion to the danger posed by the Shiites in this region bordering Shāh Tahmasp's lands and their possible influence on the population of Başra and its neighboring territories.¹⁹

Thus, it seems that the Porte has willingly accepted the plan of Pīrī Re'īs in view of reinforcing Başra's defense as a priority. This is clearly indicated by the expression "the idea of this servant" (*bu bendenüñ fikri*),²⁰ specified in the text of the order to Ķubād Paşa (18 *zī-l-ka'de* 959, November 5, 1552) referring to Pīrī Re'īs. Defending Başra meant consolidating Ottoman domination in southern Iraq; only in this way would it be possible to fight the Ğezā'ir rebellions and ultimately discourage the incursions of the

¹⁹ Ordem a Ķubād Paşa, *beylerbey* de Ğezā'ir e de Medina, *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koşuşlar*, n°888, fol. 488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.250. Sobre a situação na zona de fronteira no início do século XVI, veja-se ainda Gilles Veinstein em *The Ottoman Empire as a World Power 1453-1603, The Cambridge History of Turkey*, Suraiya Faroqhi e Kate Fleet (eds.), Cambridge: Cambridge University Press, II, 2013, p.339-355, e como síntese, Morgan Tufan, *Ottomans et Safavides, XVI-XVII^e siècles*, Dissertação de Master, École Pratique des Hautes Études, Section des Sciences Historiques et Philologiques, Paris, 2016, p. 6-35.

²⁰ Ordem a Ķubād Paşa, *beylerbey* de Ğezā'ir e de Medina, *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koşuşlar*, n°888, fol. 487b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.249.

¹⁸ Order to Ķubād Pacha, *beylerbeyi* of Ğezā'ir and Medine, *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koşuşlar*, n°888, fol. 488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.250; Couto, «Portuguese-Ottoman Rivalry», p.158.

¹⁹ Order to Ķubād Paşa, *beylerbeyi* of Ğezā'ir and Medine, *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koşuşlar*, n° 888, fol. 488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.250. On the situation in the border zone in the early sixteenth century, see also Gilles Veinstein, *The Ottoman Empire as a World Power 1453-1603, The Cambridge History of Turkey*, Suraiya Faroqhi and Kate Fleet (eds.), Cambridge: Cambridge University Press, II, 2013, p.339-355, and the synthesis by Morgan Tufan, *Ottomans et Safavides, XVI-XVII^e siècles*, Master's Dissertation, École pratique des hautes études, Section des Sciences Historiques et Philologiques, Paris, 2016, p. 6-35.

²⁰ Order to Ķubād Paşa, *beylerbey* of Ğezā'ir and Medine, *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koşuşlar*, n°888, fol. 487b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.249.

influência xiita safávida junto das populações fronteiriças. Nesta perspectiva, uma campanha militar contra Ormuz constituía um excelente pretexto para reforçar Bassorah, e, através desta, impôr a *pax otomana* em toda a região.

Conquistar Ormuz para expandir Bassorah

O reino de Ormuz estendia-se ao longo da costa iraniana, e incluía os arquipélagos do Golfo Pérsico, num total de cerca de 60 ilhas. Este mundo insular compreendia ilhas de superfície considerável (Bahrain, Ormuz, Keshm, Bubiyan), outras de dimensões médias (Hengam, Kiş, Kays, Larak ou Kharg) e um grande número de ilhéus. Abrangia a imensa fachada marítima do Oman, onde se encontravam portos importantes, como Sohar, Mascate, Kurayyat, Qalhāt ou Khor Fakkān.²¹ Em 1300, para fugir aos ataques Seldjucidas-Çağatay, Bahā' Al-Dīn Ayāz, o regente do pequeno reino de Ormuz situado na costa persa, junto de Minab (a leste do actual porto de Bandar-e 'Abbās), emigrou com os seus súbditos para a pequena ilha de Jarun (que comprara aos governan-

Portuguese and their attempts to establish local alliances with the Iraqi tribes. Such consolidation could also achieve another equally important objective: to neutralize, at least to some extent, the Shiite influence on frontier populations. In this perspective, a military campaign against Hormuz was an excellent excuse to reinforce Basra, and, through it, to impose the *pax ottomana* throughout the region.

Conquer Hormuz to expand Basra

The kingdom of Hormuz stretched along the Iranian coast, and included the archipelagos of the Persian Gulf, totaling about 60 islands. This insular world included islands of considerable area (Bahrain, Hormuz, Keshm, Bubiyan), others of medium size (Hengam, Kiş, Kays, Larak or Kharg) and a large number of islets. It encompassed the immense seafront of Oman, where important ports such as Sohar, Muscat, Kurayyat, Qalhāt or Khor Fakkān were located.²¹ In 1300, to escape the Seldjuk-Çağatay attacks, Bahā'Al-Dīn Ayāz, the ruler of the small kingdom of Hormuz situated

²¹ Veja-se, com amplo contributo da cartografia portuguesa do século XVI, *Atlas historique du golfe Persique (XVI^{ème}-XVIII^{ème} siècles)* / *Historical Atlas of the Persian Gulf / Tārīhī Halīg Fāris*, Dejanirah Couto, Jean-Louis Bacqué-Grammont, Mahmoud Taleghani, (eds.) (coordination de Zoltán Biedermann, avec des contributions de Patrick Gautier Dalché & Elio Brancaforte), Université de Téhéran, Centre de recherche et de documentation d'Iran, École pratique des Hautes Etudes, Paris, Turnhout: Brepols, 2006; *Cartographie historique du golfe Persique*, M. Taleghani, Dejanirah Silva Couto e J.-L. Bacqué-Grammont (eds.), Téhéran: Institut Français de recherche en Iran (IFRI), 2006.

²¹ With a wide contribution of the 16th century Portuguese cartography, see *Atlas Historique du golfe Persique (XVI^{ème}-XVIII^{ème} siècles)* / *Historical Atlas of the Persian Gulf / Tārīhī Halīg Fāris*, Dejanirah Couto, Jean-Louis Bacqué-Grammont, Mahmoud Taleghani (eds.), (coord. Zoltán Biedermann, with contributions of Patrick Gautier Dalché & Elio Brancaforte), Université de Téhéran, Centre de recherche et de documentation d'Iran, École pratique des hautes études, Paris, Turnhout: Brepols, 2006; *Cartographie historique du golf Persique*, M. Taleghani, Dejanirah Silva Couto and J.-L. Bacqué-Grammont (eds.), Téhéran: Institut Français de recherche en Iran (IFRI), 2006.

tes *atabeg* do Fârs).²² Foi aí, quase em frente do antigo reino continental («velha Ormuz») que fundou a «nova Ormuz», a cidade cosmopolita cujo nome em breve se confundiu com o do próprio reino.²³ No século XVI, Ormuz assumia-se politicamente como um duplo protectorado. Enquanto desde 1515 os Portugueses exerciam uma tutela sobre a dinastia reinante dos *malik* de origem persa, estes por sua vez tutelavam as populações arabofones do reino.²⁴

Em 1552, apoderar-se de Ormuz significava não só controlar um grande centro do comércio global, com extensas ligações com a Índia e a China,²⁵ mas criar também as condições necessárias para favorecer o desenvolvimento económico da sua rival, Bassorah, reforçando assim, pela mesma ocasião a posição estratégica desta última. Para tal, havia que privile-

on the Persian coast near Minab (east of the present-day port of Bandar-e 'Abbās), moved with his subjects to the small island of Jarun (which he had bought from the Fârs *atabeg* rulers).²² It was there, almost in front of the old continental kingdom of “old Hormuz”, that he founded the “new Hormuz”, the cosmopolitan city whose name was soon confused with that of the kingdom itself.²³

Hormuz assumed itself politically, in the sixteenth century, as a double protectorate. While from 1515 the Portuguese had custody over the reigning dynasty of the Persian *malik*, the latter ruled over the Arab speaking populations of the kingdom.²⁴

In 1552, seizing Hormuz meant not only controlling a large center of global trade, with extensive links with India and China,²⁵ but also creating the necessary conditions to favor the economic devel-

²² Svat Soucek, *The Persian Gulf. Its Past and Present*, Costa Mesa, California: Mazda Publishers, 2008, p.70, nota 93 (sobre Bahā' Al-Dīn Ayāz).

²³ Jean Aubin, «Le royaume d'Ormuz au XVI^e siècle», *Mare Luso-Indicum* 5 (1973), p. 76-187; Valeria Fiorani Piacentini, «Salghur Shāh, malik of Hormuz, and his embargo of Iranian Harbours (1479-1505)», *Revisiting Ormuz*, p.3-12; Willem Floor, *The Persian Gulf. A Political and Economic History of Five Port-Cities, 1500-1730*, Washington: Mage Publishers, 2006, p.7 (sobre as diversas instituições do reino, p.7-57).

²⁴ Dejanirah Couto e Rui Manuel Loureiro, *Ormuz. 1507 e 1622. Conquista e Perda*, Lisboa: Tribuna da História, 2007, p.15-18; Soucek, *The Persian Gulf*, p. 71-72.

²⁵ Dejanirah Couto, «Hormuz under the Portuguese Protectorate: some Notes of the Maritime Economic Nets to India (early 16th Century)», *Aspects of the Maritime Silk Road : from the Persian Gulf to the East China Sea*, Ralph Kautz (ed.), Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2010, p. 43-60; Floor, *The Persian Gulf*, p.58-64.

²² Svat Soucek, *The Persian Gulf. Its Past and Present*, Costa Mesa, California: Mazda Publishers, 2008, p. 70, note 93 (about Bahā' Al-Dīn Ayāz).

²³ Jean Aubin, «Le royaume d'Ormuz au XVI^e siècle», *Mare Luso-Indicum* 5 (1973), p. 76-187; Valeria Fiorani Piacentini, «Salghur Shāh, malik of Hormuz, and his embargo of Iranian Harbours (1479-1505)», *Revisiting Ormuz*, p.3-12; Willem Floor, *The Persian Gulf. A Political and Economic History of Five Port-Cities, 1500-1730*, Washington: Mage Publishers, 2006, p.7 (about the various institutions of the kingdom, p.7-57).

²⁴ Dejanirah Couto and Rui Manuel Loureiro, *Ormuz. 1507 e 1622. Conquista e Perda*, Lisboa: Tribuna da História, 2007, p.15-18; Soucek, *The Persian Gulf*, p. 71-72.

²⁵ Dejanirah Couto, «Hormuz under the Portuguese Protectorate: some Notes of the Maritime Economic Nets to India (early 16th Century)», *Aspects of the Maritime Silk Road: from the Persian Gulf to the East China Sea*, Ralph Kauz (ed.), Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2010, p. 43-60; Floor, *The Persian Gulf*, p.58-64.

giar os mercadores muçulmanos ; cedo ou tarde, a dinâmica comercial acabaria por se desviar para a cidade do Čhaṭṭ-al-‘Arāb. Tal noção perdurou em círculos otomanos, pois encontramo-la mais tarde na *História (Tā’rih)*, de Ibrāhīm Peçevi (1572-1650). Com efeito, este autor afirma aí que «o ilustre conhecimento imperial concebia o facto de que, de certo modo, a ilha de Ormuz estava perto de Bassorah e podia trazer a esta ajuda e assistência».²⁶ Tecendo algumas considerações em torno deste plano, a ordem imperial de 8 zī-l-ka‘de 959 (25 de Novembro) dirigida a Pīrī Re’īs declara com efeito que, como se mencionou no início deste artigo, «na tua carta ao sobredito Ķubād Paşa fazes saber que a tua ideia é de que a esquadra augusta irá pilhar os portos que dependem de Ormuz e destruirão os outros».²⁷

Na verdade, a Sublime Porta não tinha ideias muito claras sobre uma operação em terra tão longínqua. Ormuz encontrava-se já fora da sua zona de influência²⁸ e problemáticamente encaixada nos domínios persas do Safávida, o seu perigoso adversário político e religioso desde

opment of its rival, Bašra, reinforcing, at the same time, the latter’s strategic position. For this purpose, Muslim merchants should be given priority; sooner or later, the commercial dynamic would eventually drift into the city of the Čhaṭṭ-al-‘Arāb. This idea was still in vogue after Suleiman’s death, as we find it later in the *History (Tā’rih)* of Ibrāhīm Peçevi (1572-1650). Actually, Peçevi states that “the illustrious imperial knowledge conceived that the island of Hormuz was near Bašra and could bring to Bašra aid and support”.²⁶ With some considerations around this plan, the imperial order of 8 zī-l-ka‘de 959 (November 25) addressed to Pīrī Re’īs, states in effect that, as mentioned at the beginning of this article, “in your letter to the aforesaid Ķubād Paşa you let us know that your idea is that the Augustan fleet will plunder the ports that depend on Hormuz and will destroy the others”.²⁷

In fact, the Sublime Porte did not have very clear ideas about a campaign on a so distant land. Hormuz was already outside its zone of influence²⁸ and problematically embedded in Shāh Tahmasp realms, the Safavids being the Sultan’s adversaries since the beginning of the sixteenth

²⁶ Ibrāhīm Peçevi, *Tā’rih*, İstanbul: Maatba-i Amire, 1/1864, vol.I, p.351: ‘ve meftūh olmis-idi ve Hürmüz ceziresi-ki Basraya nev’kurbiyeti ve Basra imdād ü ‘iānetine kabililiyyeti ve ol hudūd-dan zabt ü rabt...’

²⁷ *Hüküm-nāme mecmū‘ası*, *Koşuslar* n°888, fol. 488b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.252.

²⁸ Esta ideia é expressa também por Ibrāhīm Peçevi, *Tā’rih*, I, p.350-352. Sobre a conquista dos espaços, Rhoads Murphy, *Ottoman Warfare, 1500-1700*, Abingdon: Routledge, 2005, p.20-23.

²⁶ Ibrāhīm Peçevi, *Tā’rih*, İstanbul: Maatba-i Amire, 1/1864, vol.I, p.351: “ve meftūh olmis-idi ve Hürmüz ceziresi-ki Basraya nev’kurbiyeti ve Basra imdād ü ‘iānetine kabililiyyeti ve ol hudūd-dan zabt ü rabt...”.

²⁷ *Hüküm-nāme mecmū‘ası*, *Koşuslar* n°888, fol. 488b, Orhonlu, “Hint Kaptanlığı”, p.252.

²⁸ This idea is also expressed by Ibrāhīm Peçevi, *Tā’rih*, I, p.350-352. On the *praxis* regarding the conquest of spaces, Rhoads Murphy, *Ottoman Warfare, 1500-1700*, Abingdon: Routledge, 2005, p.20-23.

o início do século XVI.²⁹ Além disso a *praxis* política otomana, caracterizada por um grande pragmatismo, privilegiava a protecção e a conservação dos «territórios bem guardados» (*memālik-i maḥrūse*), tentando, sempre que possível, evitar longas e dispendiosas campanhas expansionistas.³⁰ Como a operação contra Ormuz era também sinónimo de despesas elevadas, o único aspecto que poderia contrabalançar estes inconvenientes era a esperança de substanciais benefícios para o Tesouro e a possibilidade de assegurar o pagamento dos soldos do exército em caso de vitória. Sem esconder o regozijo (e uma certa ansiedade) provocados pelas notícias que iam sendo distiladas por Pīrī Re’īs (o *ḡapūdān Paşa* é encorajado em termos elogiosos) Solimão legitimava a importância da operação através das minuciosas instruções já referidas, enviadas a Ḳubād Paşa em 18 *zī-l-ka’de* 959 (5 de Novembro de 1552) e em 26 *sevvāl* 959 (17 de Novembro de 1552).

century.²⁹ In addition, Ottoman political *praxis*, characterized by great pragmatism, privileged the protection and conservation of “well-guarded territories” (*memālik-i maḥrūse*), trying, whenever possible, to avoid lengthy and costly expansionist campaigns.³⁰ As the expedition against Hormuz would increase the expenses, the only way to counterbalance these inconveniences was the hope of substantial benefits to the Treasury and the possibility of securing the payment of the troops’ salaries in case of victory. Without hiding his satisfaction (together with a certain concern) generated by the news that were being distilled by Pīrī Re’īs, Suleiman praised the *ḡapūdān Paşa* and legitimized the importance of the operation through the detailed instructions already mentioned, sent to Ḳubād Paşa in 18 *zī-l-ka’de* 959 (November 5, 1552) and 26 *sevvāl* 959 (November 17, 1552).

²⁹ Jean-Louis Bacqué-Grammont, *Les Ottomans, les Safavides et leurs voisins. Contribution à l’histoire des relations internationales dans l’Orient islamique de 1514 à 1524*, Istanbul: Nederlands Historisch-Archeologisch Instituut, 1987; Michel Mazzaoui, *Safavid Iran and her Neighbours*, Salt Lake City: University of Utah Press, 2003; Rudi Mathee, “The Safavid-Ottoman Frontier. Iraq-i Arab as seen by the Safavids”, *International Journal of Turkish Studies* IX (2003), p.157-173; Behset Karaca, «Yavuz Sultan Selim Osmanli-Safevi İlişkileri (1515-1520)», *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* IX (2003), p.71-86.

³⁰ Sobre a teoria política otomana aplicada às relações internacionais, Güneş Işıksel, *La diplomatie ottomane sous le règne de Selim II: paramètres et périmètres de l’Empire ottoman dans le troisième quart du XVI^e siècle*, Paris-Louvain: Peeters, 2016, p.14-21.

²⁹ Jean-Louis Bacqué-Grammont, *Les Ottomans, les Safavides et leurs voisins. Contribution à l’histoire des relations internationales dans l’Orient islamique de 1514 à 1524*, Istanbul: Nederlands Historisch-Archeologisch Instituut, 1987; Michel Mazzaoui, *Safavid Iran and her Neighbours*, Salt Lake City: University of Utah Press, 2003; Rudi Mathee, “The Safavid-Ottoman Frontier. Iraq-i Arab as seen by the Safavids”, *International Journal of Turkish Studies* IX (2003), p.157-173; Behset Karaca, «Yavuz Sultan Selim Osmanli-Safevi İlişkileri (1515-1520)», *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* IX (2003), p.71-86.

³⁰ Regarding Ottoman political theory applied to international relations, see Güneş Işıksel, *La diplomatie ottomane sous le règne de Selim II: paramètres et périmètres de l’Empire ottoman dans le troisième quart du XVI^e siècle*, Paris-Louvain: Peeters, 2016, p.14-21.

O cerco de Mascate

Nessas datas já se sabia em Istanbul que Pîrî, com uma armada de 850 homens, cerca de 24 galeras (*kâdırğa*), 4 *barça* (*barça*),³¹ carregando muito armamento, cercava Ormuz, após ter atacado Mascate.³² Como atrás se disse, esta última fortaleza tinha sido alvejada pela artilharia seis ou sete dias e conquistada ao sétimo dia, tendo Pîrî Re'is capturado e levado consigo 128 homens da guarnição, que foram postos a ferros nas galeras.³³

³¹ O número de navios difere ligeiramente de um documento para outro, pois na ordem ao *beylerbeyi* de Diyârbekir (*Hüküm-nâme mecmû'ası*, *Koğuşlar*, n°888, fol.489a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.253-254) fala-se de 23 *kâdırğa* e 3 *bârça*. A *A kâdırğa* dispunha de remos (25 bancos de 4 a 5 remos de cada lado) e vela: İdris Bostan, «Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler», *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar. Türk Denizcilik Tarihi*, İdris Bostan e Salih Özbaran (eds.), I, İstanbul: Deniz Başimevi Müdürlüğü, 2009, p. 328-331 (*kâdırğa*) e p. 336 (*bârça*). Sobre este ultimo tipo de navio à vela, utilizado para transporte e para guerra, veja-se igualmente Dionisius A. Agius, *Classical Ships of Islam, from Mesopotamia to the Indian Ocean*, Leiden, Boston: Brill, 2008, p.330; Daniel Panzac, *La marine ottomane. De l'apogée à la chute de l'empire*, Paris: CNRS éditions, 2012, p.20-27, e acessoriamente, Gábor Ágoston, *Guns for the Sultan. Military Power and the Weapons Industry in the Ottoman Empire*, Cambridge: Cambridge University Press, 2005, p.48-54.

³² Segundo Diogo do Couto, Pîrî deixou Suez com 25 navios, e não 24, e com 1.200 homens recrutados em Alexandria e outros portos: Diogo do Couto, *Da Ásia de Diogo do Couto, Década Sexta*, Lisboa: Na Regia Oficina Typografica, 1781, Liv.X, Cap.I, p. 405.

³³ Veja-se *supra* e *Hüküm-nâme mecmû'ası*, *Koğuşlar*, n°888, fol.487b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.249.

The siege of Muscat

At that time it was already known in Istanbul that Pîrî, with an armada of 850 men, about 24 galleys (*kâdırğa*), and 4 *barça* (*barça*),³¹ carrying a lot of armament, surrounded Hormuz after attacking Muscat.³² As stated above, this last fortress had been bombarded by the artillery six or seven days and conquered on the seventh day, and Pîrî Re'is captured and took with him 128 men of the garrison, who were put to irons in the galleys.³³

³¹ The number of vessels differs slightly from one document to another; in the order to *beylerbeyi* of Diyârbekir (*Hüküm-nâme mecmû'ası*, *Koğuşlar*, n ° 888, fol.489a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.253-254), there is mention of 23 *kâdırğa* and 3 *bârça*. The *kâdırğa* had oars (25 seats of 4 to 5 oars on each side) and sails: İdris Bostan, «Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler», *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar. Türk Denizcilik Tarihi*, İdris Bostan and Salih Özbaran (eds.), I, İstanbul: Deniz Başimevi Müdürlüğü, 2009, p. 328-331 (*kâdırğa*) and p. 336 (*bârça*). On this last type of sailing vessel used for transport and for war, see also Dionisius A. Agius, *Classical Ships of Islam, from Mesopotamia to the Indian Ocean*, Leiden, Boston: Brill, 2008, p.330; Daniel Panzac, *La Marine Ottomane. De l'apogée à la chute de l'empire*, Paris: CNRS éditions, 2012, pp.20-27, and incidentally, Gábor Ágoston, *Guns for the Sultan. Military Power and the Weapons Industry in the Ottoman Empire*, Cambridge: Cambridge University Press, 2005, p.48-54.

³² According to Diogo do Couto, Pîrî left Suez with 25 ships, and not 24, and with 1.200 men recruited in Alexandria and other harbours: Diogo do Couto, *Da Ásia de Diogo do Couto, Década Sexta*, Lisboa: Na Regia Oficina Typografica, 1781, Liv.X, Cap.I, p. 405.

³³ See *supra* and also *Hüküm-nâme mecmû'ası*, *Koğuşlar*, n°888, fol.487b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.249.

Na realidade, no que diz respeito ao cerco de Mascate, alguns pormenores divergem entre as fontes portuguesas e otomanas. Couto declara na sua *Década Sexta da Ásia* que Piri tinha instruções para não atacar Mascate, sem dúvida para economizar as forças da sua expedição, o que não é referenciado pelas crónicas otomanas.³⁴ Segundo Couto, a fortaleza de Mascate foi tomada após um mês de renhido combate em que se distinguiu o capitão João de Lisboa. A informação errónea sobre o «mês de renhido combate» foi todavia seguida por Manuel Faria e Sousa (1590-1649) na sua *Ásia Portuguesa*, texto do século XVII e única fonte cronística portuguesa utilizada por Cengiz Orhonlu.³⁵

Mais fiável do que estas crónicas é certamente o longo relato circunstanciado que o mesmo João de Lisboa enviou a D. João III, do Cairo, onde se encontrava cativo em 1555,³⁶ assim como uma carta de D. Álvaro de Noronha dirigida ao mesmo

In fact, regarding the siege of Muscat, Portuguese and Ottoman chronicles diverge in details. Couto states in his *Década Sexta da Ásia* that Piri had instructions not to attack Muscat, no doubt to save the forces of his expedition. The assertion is not mentioned by the Ottoman chronicles.³⁴ According to Couto, the fortress of Muscat was taken after a month of fierce fight, in which captain João de Lisboa distinguished himself. The erroneous information about the “month of fierce fight” was nevertheless followed by Manuel Faria e Sousa (1590-1649) in his *Portuguese Asia*, a late text from the 17th century and the only Portuguese chronicle used by Cengiz Orhonlu.³⁵

More reliable than these chronicles is certainly the lengthy account that João de Lisboa sent from Cairo to D. João III, where he was captive in 1555,³⁶ as well as a letter from D. Álvaro de Noronha addressed to the same monarch, referring

³⁴ Diogo do Couto, *Da Ásia, Década Sexta*, Liv.X, Cap.I, p. 405.

³⁵ Ver em Orhonlu a referência a Manuel Faria e Sousa, *Ásia Portuguesa*. É no vol. III, Porto: Liv. Civilização, 1945-1947, p.239-242 e não no vol. II, p.164, como indicado por Orhonlu, que o cerco de Mascate é referido. A execução de Piri Re'is é indicada por erro, por Faria e Sousa, em Istanbul, em 1553 (p.244).

³⁶ Veja-se Dejanirah Couto, «L'espionnage portugais dans l'empire ottoman au XVI^e siècle « *La Découverte, Le Portugal et l'Europe*, Paris: Fondation Calouste Gulbenkian, Centre culturel portugais, 1990, p.260-267 e a edição integral da sua longa carta relatório a D.João III, escrita no Cairo em 1555 (*Arquivos Nacionais da Torre do Tombo* (doravante AN/TT), *Corpo Cronologico* (doravante CC), parte I, maço 86, documento 120) durante a sua captividade em Couto, «Portuguese-Ottoman Rivalry», p. 167-174.

³⁴ Diogo do Couto, *Da Ásia, Década Sexta*, Liv.X, Cap.I, p. 405.

³⁵ See in Orhonlu the reference to Manuel Faria e Sousa, *Ásia Portuguesa*. The siege of Hormuz is mentioned in vol. III, Porto: Liv. Civilização, 1945-1947, p.239-242 (and not in vol.II, p.164, as stated by Orhonlu). Faria e Sousa wrongly indicates that Piri Re'is execution took place in Istanbul in 1553 (and not in Cairo, *ibid.*, p.244).

³⁶ See Dejanirah Couto, “L'espionnage dans l'empire ottoman au XVI^e siècle”, *La Découverte, Le Portugal et l'Europe*, Paris: Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, 1990, p.260-267. Integral edition of João de Lisboa's letter to D. João III, written during his captivity in Cairo in 1555 (*Arquivos Nacionais da Torre do Tombo* (hereinafter AN / TT), *Corpo Cronologico* (hereinafter CC), part I, 86, 120) in Couto, “Portuguese-Ottoman Rivalry”, p. 167-174.

monarca, referindo aspectos do cerco.³⁷ As informações de João de Lisboa, que não coincidem com a das crónicas portuguesas atrás mencionadas, concordam todavia com a documentação otomana, não só a propósito da duração do ataque como das peripécias que o rodearam. Refira-se também que, com Diogo do Couto, é a carta de D. Álvaro de Noronha que evoca a presença, na armada otomana, de Mamede Beque (Meḥmet Bey), o filho de Pīrī Re'īs. Meḥmet tinha bombardeado Mascate durante seis dias, com 16 galeras, preparando assim o terreno para seu pai, que chegara em seguida, comandando 13 outros navios.³⁸

Na verdade, D. João III foi rapidamente informado de que João de Lisboa se teria rendido sem grande combate e de que

aspects of the siege.³⁷ The information of João de Lisboa, which does not coincide with that of the Portuguese chronicles mentioned above, nevertheless matches the Ottoman documentation, not only with regard to the elapsed time of the attack but concerning the incidents surrounding it. It should also be underlined that, together with Diogo do Couto, D. Álvaro de Noronha is the sole Portuguese source that evokes the presence, in the Ottoman armada, of Meḥmet Bey (Mamede Beque), the son of Pīrī Re'īs. Meḥmet had bombarded Muscat for six days with 16 galleys, thus preparing the ground for his father, who had then arrived, commanding 13 other vessels.³⁸

In fact, D. João III was quickly informed that João de Lisboa surrendered without much fighting and that he

³⁷ Carta de D. Álvaro de Noronha a D. João III [de Ormuz, 31.X.1552], AN/TT, CC I, 89, 9.

³⁸ O número de navios varia um pouco segundo as fontes (veja-se *Hüküm-nâme mecmû'ası*, *Koğuşlar*, n.º 888, fol.487b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.249 e *supra*). A existência deste filho é assinada por Diogo do Couto, *Da Ásia, Década Sexta*, Liv.X, Cap.I, p.407, e mencionada por Orhonlu, apoiando-se numa fonte otomana (*Başbakanlık Arşivi*, *Divan-ı Hümayun*, *Mühimme Defteri* n.º 2, p.228, ordem n.º 2038, documento do 8.III.1557, em Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p. 242, nota 29); o citado documento indica que este filho era *müteferrika*, ou seja, fazia parte da escolta do sultão; tratava-se de uma nomeação prestigiosa, pois os seus membros eram recrutados entre os filhos dos dignitários imperiais. Este filho comandava um navio com um salário de 40 *aspres*. Couto «L'espionnage portugais», p. 260, nota 62.

³⁷ Letter of D. Álvaro de Noronha to D. João III [Ormuz, October 3, 1552], AN/TT, CC I, 89, 9.

³⁸ The number of vessels varies somewhat according to the sources (see *Hüküm-nâme mecmû'ası*, *Koğuşlar*, n.º 888, fol.487b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.249 and *supra*). The existence of this son is pointed out by Diogo do Couto, *Da Ásia, Década Sexta*, Liv.X, Cap.I, p.407, and mentioned by Orhonlu, relying on an Ottoman source (*Başbakanlık Arşivi*, *Divan-ı Hümayun*, *Mühimme Defteri* no. 2, p.228, order no. 2038, document of August 1, 1557, in Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.224, footnote 29); the aforesaid document indicates that the son was *müteferrika*, that is, he was part of the sultan's escort; it was a privilege, for its members were recruited among the sons of the imperial dignitaries. This son commanded a ship with a salary of 40 *aspres*. Couto, «L'espionnage portugais», p. 260, and *supra* note 62.

teria colaborado com Pīrī Re'īs.³⁹ Como quer que fosse, os Otomanos deportaram o capitão de Mascate para o Cairo, onde vivia à data da redacção da sua carta-relatório debaixo da vigilância do médico judeu do *beylerbeyi*. No entanto, como declara ao soberano, João de Lisboa dispunha de uma certa liberdade de movimentos, uma situação muito compatível com uma conversão ao Islão, que evoca aliás no seu relatório, mas obviamente para a negar.⁴⁰ Tal liberdade de movimentos deu-lhe o ensejo de organizar uma rede de espionagem ao serviço da Coroa portuguesa, na esperança, segundo confessa, de vir a obter o perdão real. Note-se que a rapidez da rendição, e o facto de ter estado em contacto com Pīrī Re'īs durante o cerco de Ormuz poderiam

would have collaborated with Pīrī Re'īs.³⁹ In any case, the Ottomans deported the captain of Muscat to Cairo, where he lived at the time of writing his letter-report, under the surveillance of the *beylerbeyi's* Jewish physician. However, as the sovereign states, João de Lisboa had a certain freedom of movement, a situation very compatible with a conversion to Islam, which he evokes in his report, but obviously to deny it.⁴⁰ Such freedom of movement gave him the opportunity to organize an espionage network for the Portuguese Crown, hoping, he confesses, to obtain royal mercy. It should be noted that the promptness of surrender and his contacts with Pīrī Re'īs during the siege

³⁹ Veja-se a citada carta de D. Álvaro de Noronha. João de Lisboa indica no seu relatório ter-se rendido após oito dias de combate, o que concorda basicamente com as fontes otomanas, mas, segundo D. Álvaro, fê-lo ao segundo dia do cerco; Dejanirah Couto, «New insights into the History of Oman in the Sixteenth Century: A Contribution to the Study of the Evolution of the Muscat Fortifications», *Anotações e Estudos sobre Don Garcia de Silva y Figueroa e os «Comentários» da Embaixada à Pérsia (1614-1624)* Rui Manuel Loureiro, Zoltan Biedermann & Eva Nieto McAvoy (eds.), Lisboa: CHAM/Universidade Nova de Lisboa, 2011 (2014), 3, p.142-145.

⁴⁰ Consulte-se a sua carta-relatório em Couto, «Portuguese-Ottoman Rivalry», p. 174 (P^o 4-4v^o); os rumores da sua conversão ao Islão são dados como manobras dos seus inimigos. Compreensíveis num contexto de trégua, a libertação da esposa, de dois velhos e de dois soldados por Pīrī Re'īs, reforçaram ainda mais as suspeitas de colaboração. Sobre as conversões ao Islão, Dejanirah Couto, «Some Observations on Portuguese Renegades in Asia in the Sixteenth Century», *Vasco da Gama and the linking of Europe and Asia*, Anthony Disney e Emily Booth (eds.), New Delh: Oxford University Press of India, 2001, p.178-201.

³⁹ See the referred letter of D. Alvaro de Noronha. João de Lisboa states in his report that he surrendered after eight days of fighting, which basically agrees with the Ottoman sources, but, according to D. Álvaro, he surrendered on the second day of the siege; see also Dejanirah Couto, «New Insights into the History of Oman in the Sixteenth Century: A Contribution to the Study of the Evolution of the Muscat Fortifications», *Anotações e Estudos sobre Don Garcia de Silva y Figueroa e os «Comentários» da Embaixada à Pérsia (1614-1624)*, Rui Manuel Loureiro, Zoltan Biedermann & Eva Nieto McAvoy (eds.), Lisboa: CHAM/Universidade Nova de Lisboa, 2011 (2014), 3, p.142-145.

⁴⁰ See his report in Couto, «Portuguese-Ottoman Rivalry», p. 174 (P^o 4-4v^o); the rumors of his conversion to Islam were considered as maneuvers of his enemies. Understandable in a context of truce negotiation, the release of his wife, two old men and two soldiers by Pīrī Re'īs, further reinforced the suspicions of collaboration. On conversions to Islam, see Dejanirah Couto, «Some Observations on Portuguese Renegades in Asia in the Sixteenth Century», *Vasco da Gama and the linking of Europe and Asia*, Anthony Disney and Emily Booth (eds.), New Delhi: Oxford University Press of India, 2001, p.178-201.

ser tomados como sinais de uma eventual colaboração com os Otomanos.

A logística do cerco de Ormuz

O núcleo de documentação otomana que temos vindo a analisar alerta-nos também para a preocupação da Sublime Porta relativamente ao desfecho do cerco de Ormuz. Com efeito, os problemas de ordem logística tinham-se acumulado. Assim, embora os soldados e as tripulações da expedição tivessem recebido os seus soldos até ao final do mês de *zī-l-hicce* (18 de Novembro - 17 de Dezembro 1552), carecia-se de numerário para os pagar para além destas datas,⁴¹ e a administração em Istanbul não dispunha aparentemente de uma avaliação exacta da situação financeira de Bassorah.⁴² A documentação indica claramente que se continuava a hesitar em Istanbul sobre a estratégia a seguir, deixando ao cuidado de *Ḳubād Paşa* e de *Diyārbekir* a decisão a tomar sobre a sorte da armada otomana: dever-se-ia deixá-la em Bassorah ou reenviá-la para Suez?⁴³ A primeira alternativa prevaleceu durante algum tempo, pois foi dada ordem ao *beylerbeyi* e ao *defterdār* de *Diyārbekir* de enviar a soma considerável de 20.000 peças de ouro (*yigirmi bin*

could point out a possible collaboration with the Ottomans.

The logistics of the siege of Hormuz

The core of our Ottoman documents also alerts us to the Porte's concern about the outcome of the siege of Hormuz. Indeed, logistical problems increased. So, although the soldiers of the expedition had received their wages until the end of the month of *zī-l-hicce* (November 18 - December 17, 1552), there was no cash to pay them beyond these dates,⁴¹ and the administration in Istanbul apparently did not get an accurate assessment of *Başra's* financial situation.⁴² On the other hand, the documentation clearly indicates that Istanbul continued to hesitate about the strategy to follow, leaving to *Ḳubād Paşa* and the *Diyārbekir's beylerbeyi* the decision concerning the fate of the Ottoman fleet: should it be left in *Başra* or sent back to Suez?⁴³ The first alternative prevailed for some time, as the *beylerbeyi* and the *defterdār* of *Diyārbekir* were instructed to send the significant sum of 20,000 pieces

⁴¹ *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koğuşlar*, n°888, fol.487b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.249.

⁴² *Ibid*, fol.488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.250.

⁴³ Ordem a *Ḳubād Paşa*, *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koğuşlar*, n°888, fol. 488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.250: «*müşâr-ıleyh Hind kapûnânı-ile haberleşüp Hürmüz maşlahat ber-taraf olduğdan sonra donanma ol diyârda kalmak mı evlâ dur, yoksa mevsim-ile yerine varmak mı evlâ dur (...)*».

⁴¹ *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koğuşlar*, n°888, fol.487b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.249.

⁴² *Ibid*, fol.488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.250.

⁴³ Order to *Ḳubād Paşa*, *Hüküm-nâme mecmû'ası, Koğuşlar*, n°888, fol. 488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.250: «*müşâr-ıleyh Hind kapûnânı-ile haberleşüp Hürmüz maşlahat ber-taraf olduğdan sonra donanma ol diyârda kalmak mı evlâ dur, yoksa mevsim-ile yerine varmak mı evlâ dur (...)*».

altun)⁴⁴ a Baghdad a título de empréstimo para assegurar as despesas da armada. Requereu-se também que o Tesouro desta última cidade mantivesse disponível a mesma soma, se por acaso os navios de Piri Re'is chegassem a Bassorah antes da verba ter chegado a Baghdad.⁴⁵

Num contexto marcado pela necessidade de agir com prontidão, era também dada autonomia de decisão a Kūbād Paşa, na eventualidade de um atraso no envio da artilharia, entre Diyārbekir e Baghdad e de Baghdad a Bassorah.⁴⁶ Os efectivos militares constituíam um outro problema, pois o recenseamento dos *'azez*, a infantaria ligeira das tropas provinciais, e os destacamentos de Medine (ou seja da região dos Ğezā'ir) não figuravam nos registos envia-

of gold (*yigirmi biñ altun*)⁴⁴ to Baghdad as a loan to secure the expenses of the fleet. It was also required that the Treasury of Baghdad keep the same sum available, if by chance the galleys of Piri Re'is arrived in Başra before the cash arrived in Baghdad.⁴⁵

In a context marked by the need to act promptly, Kūbād Paşa was also given autonomy in case the artillery transportation between Diyārbekir to Baghdad and from Baghdad to Başra would be delayed.⁴⁶ Military personnel was another problem, for the census of the *'azez*, the light foot infantry of the provincial troops, and the detachments of Medine (that is, the Ğezā'ir region) did not appear in previous records sent to Istanbul by Kūbād Paşa; possibly, half of them would not even

⁴⁴ *Ibid.*, fol. 488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.250. Tratar-se-ia da moeda de ouro dita *Sultani*, cuja cunhagem aumentou durante o reinado de Solimão o Magnífico, provavelmente misturada com ducados venezianos, a paridade sendo idêntica, nesta época, entre as duas moedas : Şevket Pamuk, *A Monetary History of the Ottoman Empire*, Cambridge: Cambridge University Press, 2000, p.59-62. Agradecemos a Şevket Pamuk o esclarecimento deste pormenor.

⁴⁵ Ordem a Kūbād Paşa, *Hüküm-nâme mecmū'ası*, *Koğuşlar*, n°888, fol.488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.250. Sobre as transferências das somas devolutas às campanhas militares, Murphy, *Ottoman Warfare*, p.59.

⁴⁶ Baghdad dispunha de uma desenvolvida fundição de canhões (*baruthane*) no século XVI: Gabor Agoston, *Guns for the Sultan: Military Power and the Weapons Industry in the Ottoman Empire*, Cambridge: Cambridge University Press, 2005, p.148 avaliou, para os anos de 1570, a produção anual de pólvora em Baghdad em 216 toneladas (4.000 *kantar*). O transporte da artilharia ligeira fazia-se a dorso de cavalos ou de camelos: veja-se, no que respeita a este último animal, uma técnica de transporte em Agoston, *Guns*, p.84, fig.13 (a imagem é dos séculos XVII-XVIII mas o princípio permanece válido para o século XVI).

⁴⁴ *Ibid.*, fol. 488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.250. The amount could be in the gold coins called *Sultani*, whose coinage increased during the reign of Suleiman the Magnificent, probably mixed with Venetian ducats. The parity was identical between the two currencies: Şevket Pamuk, *A Monetary History of the Ottoman Empire*, Cambridge: Cambridge University Press, 2000, p.59-62. I am grateful to Şevket Pamuk for clarifying this detail.

⁴⁵ Order to Kūbād Paşa, *Hüküm-nâme mecmū'ası*, *Koğuşlar*, n°888, fol.488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.250. On the transference of currency returned from the military campaigns, Murphy, *Ottoman Warfare*, p.59.

⁴⁶ Baghdad had a well-developed gun foundry (*baruthane*) in the sixteenth century: Gabor Agoston, *Guns for the Sultan: Military Power and the Weapons Industry in the Ottoman Empire*, Cambridge: Cambridge University Press, 2005, p. 148, calculated in 216 tons (4,000 *kantar*) the city's annual production of gunpowder during the 1570s. The transport of light artillery was made on horseback or camels: for the camels, a technique may be seen in Agoston, *Guns*, p.84, fig.13 (this 17th century illustration remains effective for the 16th century).

dos anteriormente a Istanbul por Kûbâd Paşa; supunha-se que metade deles nem sequer existiriam. O sultão ordenava assim que o *beylerbeyi* completasse os efectivos.⁴⁷ A estas disposições, que mostram mais uma vez o cuidado com que a administração otomana organizava as operações militares – tanto nas províncias centrais como nas periféricas do seu Império,⁴⁸ seguem-se outras, respeitantes à defesa de Bagdad, que exigia a presença de 400 janízaros, ou seja dos destacamentos de elite do exército comandado directamente

exist. So, the Sultan ordered the *beylerbeyi* to complete the contingent of troops.⁴⁷ To these stipulations, which show once more the careful preparation of Ottoman military campaigns – both in the central and peripheral provinces of the Empire⁴⁸ – there are others, concerning the defense of Bagdad, which required the presence of 400 Janissaries, i.e. the elite detachments of the army commanded directly by the Sultan, the so-called *Kapı Kulu*.⁴⁹ However, Bagdad, who had previously arranged about 700 men, could be ordered to send some soldiers to Ğezâ'ir lands.

⁴⁷ Ordem a Kûbâd Paşa, *Hükûm-name mecmûası*, fol. 488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.251. Diogo do Couto declara que Kûbâd Paşa teria recebido ordem para preparar 15.000 homens e muitas embarcações locais (*terradas*): Diogo do Couto, *Da Asia, Década Sexta*, Liv.X, cap.I, p.405, informação retomada por Salih Özbaran, *Yemen'den Basra sinirdaki Osmanlı*, İstanbul : Kitabyayınevi, 2004, p.159, e por Svat Soucek, *Studies in Ottoman Naval History and Maritime Geography*, İstanbul: The Isis Press, 2008 p.89, nota 2 (citando Özbaran).

⁴⁸ Gilles Veinstein, « Comment Soliman le Magnifique préparait ses campagnes : la question de l'approvisionnement (1544-1545, 1551-1552) », *Enjeux politiques, économiques et militaires en mer Noire (XIV - XX^e siècles - Études à la mémoire de Mihail Guboglu*, Faruk Bilici, Ione Căndeia, Anca Popescu (eds.), Braïla : Musée de Braïla, éditions Istros, 2007, p.487-532 ; Stanford J. Shaw, *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey. Empire of the Gazis: the Rise and Decline of the Ottoman Empire, 1280-1808*, Cambridge, London : Cambridge University Press, 1976, I, p.129-130.

⁴⁷ Order to Kûbâd Paşa, *Hükûm-name mecmûası*, fol. 488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.251. Diogo do Couto states that Kûbâd Paşa was ordered to prepare 15,000 men and many local boats (*terradas*): Diogo do Couto, *Da Asia, Década Sexta*, Liv.X, cap.I, p.405. Such numbers, clearly disproportionate, were accepted by Salih Özbaran, *Yemen'den Basra sinirdaki Osmanlı*, İstanbul: Kitabyayınevi, 2004, p.159, and by Svat Soucek, *Studies in Ottoman Naval History and Maritime Geography*, İstanbul: The Isis Press, 2008 p.89, note 2 (quoting Özbaran).

⁴⁸ Gilles Veinstein, «Comment Soliman le Magnifique préparait ses campagnes: la question de l'approvisionnement (1544-1545, 1551-1552)», *Enjeux politiques, économiques et militaires en mer Noire (XIV - XX^e siècles) - Études à la mémoire de Mihail Guboglu*, Faruk Bilici, Ione Căndeia, Anca Popescu (eds.), Braïla: Musée de Braïla, Éditions Istros, 2007, p.487-532; Stanford J. Shaw, *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey. Empire of the Gazis: the Rise and Decline of the Ottoman Empire, 1280-1808*, Cambridge, London: Cambridge University Press, 1976, I, p.129-130.

⁴⁹ Order to Kûbâd Paşa, *Hükûm-name mecmûası*, fol. 488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.251. Regarding the Janissary troops, see Murphy, *Ottoman Warfare*, p.43-49 (with maps, showing the composition of these corps during the 15th century; see mainly p.45 and p.163-168); Shaw, *History of the Ottoman Empire*, I, p. 123.

pelo sultão, o chamado *Kapı kulu*.⁴⁹ No entanto, Bagdad, que tinha disposto anteriormente de cerca de 700 homens, podia ser requisitada para enviar alguns soldados a terras dos Ġezā'ir. Uma parte destes podia ser afectada a Bassorah. Assim, embora fosse decidido que 400 janízaros permanecessem na região dos Ġezā'ir, 200 homens iriam ser enviados na expedição contra Ormuz, partindo-se do princípio que tudo se faria com o mínimo de custos para as finanças provinciais e sem solicitar o Tesouro central em Istanbul. A necessidade de fazer economias justificava igualmente que os correios oficiais (*ulak*), enviados para informar a Porta do desenrolar dos acontecimentos, só fossem mobilizados caso a situação militar se agravasse em detrimento de Pīrī Re'īs.⁵⁰

Finalmente, toda a montagem da expedição repousava sobre Ķubād Paşa, que deveria em tudo – víveres, armamento e homens – diligenciar para que a frota

A part of these troops could be affected to Bašra.

Thus, although it was decided that 400 Janissaries should remain in the region of the Ġezā'ir, 200 men would be sent on the expedition against Hormuz, assuming that everything would be done with minimum costs for provincial finances and without requesting the Central Treasury in Istanbul. The need to make savings also justified that the official mails (*ulak*), sent to inform the Sublime Porte of the unfolding of events, would only be mobilized should the military situation deteriorate to the detriment of Pīrī Re'īs.⁵⁰

Finally, all the preparation of the expedition was committed to Ķubād Paşa, who had the obligation to assure that everything the Ottoman fleet needed – food, armament and men – wouldn't fail in the eventuality of wintering at Bašra.⁵¹ Sent to Istanbul at the same time of the message of 18 *zī-l-ka'de* 959 (November 5th, 1552) to the *beylerbeyi* and to the *defterdār* of Diyārbekir, the last order of the Sultan allows us to appreciate the follow up of the Ottoman administra-

⁴⁹ Ordem a Ķubād Paşa, *Hüküm-name mecmū'ası*, fol. 488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.251. Sobre os destacamentos de janízaros, Murphy, *Ottoman Warfare*, p.43-49 (com quadros indicando a composição numérica destes contingentes do exército no século XVI; ver especialmente p.45 e p.163-168); Shaw, *History of the Ottoman Empire*, I, p. 123.

⁵⁰ Ordem a Ķubād Paşa, *Hüküm-nâme mecmū'ası*, f°488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.251: «*Anun gibi gayetle mühim düsmeyince ulak göndermeyesün*». As economias exercidas no contexto das campanhas militares são sublinhadas por Suraiya Faroqhi, *The Ottoman Empire and the World around it*, Istanbul: I.B.Tauris, 2007, p.104-106. Sobre os serviços de correios terrestres, Clément Maral, *Les routes de la Perse dans l'Empire ottoman 1600-1736: itinéraires et conditions matérielles du voyage*, Paris: Dissertação de Master da École pratique des Hautes Études, Section des Sciences Historiques et Philologiques, Paris, 2016, p. 61-64.

⁵⁰ Ordem a Ķubād Paşa, *Hüküm-nâme mecmū'ası*, f°488a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.251: «*Anun gibi gayetle mühim düsmeyince ulak göndermeyesün*». Savings made during military campaigns are pointed out by por Suraiya Faroqhi, *The Ottoman Empire and the World around it*, Istanbul: I.B.Tauris, 2007, p.104-106. Regarding the land route courriers, see Clément Maral, *Les routes de la Perse dans l'Empire ottoman 1600-1736 itinéraires et conditions matérielles du voyage*, Paris: École pratique des Hautes Études, Section des Sciences Historiques et Philologiques, Paris, 2016, p. 61-64 (Master's degree dissertation).

⁵¹ Imperial order to Ķubād Paşa, *Hüküm-nâme mecmū'ası*, *Koşuşlar*, n°888, f°488b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.251.

otomana não sofresse qualquer prejuízo ou qualquer falta, se viesse a ter que invernar em Bassorah.⁵¹ Enviada de Istanbul ao mesmo tempo que a missiva do 18 *zî-l-ka'de* 959 (5 de Novembro de 1552) ao *beylerbeyi* e ao *defterdâr* de Diyârbekir, a última ordem do sultão permite-nos apreciar o acompanhamento da administração otomana na última fase das operações do cerco. Assim, sempre preocupada em fazer economias, a Porta inquietava-se com a rapidez do encaminhamento das 20.000 peças ouro, tendo o cuidado de ordenar, se o desfecho da operação contra Ormuz fosse favorável aos Otomanos, que a soma não ficasse bloqueada no Baixo Iraque. Em caso de vitória, o que restava deveria reverter ao Tesouro de Diyârbekir.⁵² Despachados também de Diyârbekir, os arquebuses (*tüfeng*), assim como o chumbo e o cobre necessários à fabricação de peças de artilharia⁵³ eram submetidos a um controle estrito; o Paşa de Diyârbekir devia registar cuidadosamente os envios de armamento a Baghddad (mas destinados ao final a Bassorah) e remeter uma cópia do registo ao correio de Kûbâd Paşa. Uma outra cópia

tion on the last stage of the siege operations. So, always endeavouring to economize, the Porte, worried with the celerity the 20,000 gold pieces were put on the way, ordered that the sum shouldn't be stranded on the southern Iraq in the case the Hormuz operation was unsuccessful to the Ottomans. In case of victory, the remnants should be returned to the Treasury of Diyârbekir.⁵² Also dispatched from Diyârbekir, the arquebuses (*tüfeng*), as well as the lead and copper needed to the manufacture of the artillery pieces⁵³ were submitted to a strict control; the Paşa of Diyârbekir had the obligation to register carefully the consignments of armament to Baghddad (but ultimately destined to Başra) and to send a copy of the records to the mail of Kûbâd Paşa. Another copy had to be sent to Istanbul.⁵⁴ This reference to the armament reveals us that Baghddad

⁵¹ Ordem a Kûbâd Paşa, *Hüküm-nâme mecmû'ası*, *Koşuşlar*, n°888, f°488b, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.251.

⁵² Ordem ao Paşa de Diyârbekir, *Hüküm-nâme mecmû'ası*, *Koşuşlar*, n°888, fol.489a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.253. A ordem de tudo resolver sem fazer apelo ao Tesouro imperial, já emitida nas instruções a Kûbâd Paşa, é repetida na missiva ao Paşa de Diyârbekir, *ibid.*, fol.489a e Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.253.

⁵³ Agoston, *Guns*, p.12, e 174-175 (chumbo) e p.12-13 e 171-174 (cobre). Localização geográfica das minas de salitre e enxofre e estudo da indústria de armamento, *ibid.*, p. 96-112.

⁵² Imperial order to the Paşa of Diyârbekir, *Hüküm-nâme mecmû'ası*, *Koşuşlar*, n°888, fol.489a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.253. The order to solve everything without appealing to the imperial Treasury, already given in the instructions to Kûbâd Paşa, is repeated in the missive to the Paşa of Diyârbekir, *ibid.*, fol.489a and Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.253.

⁵³ Agoston, *Guns*, p.12, 174 -175 (lead), and p.12-13, 171-174 (copper). Geographical localization of the saltpetre and sulphur mines and study of the armament industry, *ibid.* p. 96-112.

⁵⁴ Imperial order to the *beylerbeyi* of Diyârbekir, *Hüküm-nâme mecmû'ası*, f°489a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.253-254. About the state control on the mines and armament, see Agoston, *Guns*, p.112-114.

devia ser enviada a Istanbul.⁵⁴ De passagem, esta menção ao armamento informava-nos igualmente que Bagdad recebera já 10 canhões (*darbzen*)⁵⁵ e 50 *kantar*⁵⁶ de chumbo para as operações militares contra os Ćezā'ir.⁵⁷ Visivelmente, a Porta aproveitava a campanha contra Ormuz para concentrar o maior número possível de armamento em Bassorah e no Iraque meridional: assim, era também dada ordem para que 500 arquebuzes (*tüfeng*) dos que se encontravam depositados em Āmid fossem igualmente encaminhados para o *beylerbeyi* de Bagdad, que deveria, por sua vez, enviá-los a a Ķubād Paşa em Bassorah.⁵⁸

Quanto ao destino da armada turca em Bassorah, é difícil de avaliar de que modo foi decidido. Como já se disse, a Porta tinha posto como hipótese de início que invernassem no Ćhaṭṭ-al-'Arāb. A decisão de aí deixar uma parte dela, repatriando três *kādirğa* «as mais rápidas» para Suez parece

had already received 10 canons (*darbzen*)⁵⁵ and 50 *kantar*⁵⁶ of lead to the military operations against the Ćezā'ir.⁵⁷ Clearly, the Porte took advantage of the operations against Hormuz to concentrate as much quantity of armament as possible at Başra and southern Iraq: being so, it was also ordered that 500 arquebuses (*tüfeng*) should be taken from those stocked at Āmid and sent to the *beylerbeyi* of Bagdad, to be shipped to Ķubād Paşa at Başra.⁵⁸

In what concerns the fate of the Turkish fleet at Başra, it is difficult to ascertain what decision was taken. As already said, the Porte had since the beginning anticipated its wintering at the Ćhaṭṭ-al-'Arāb. The decision to leave there only part of it, repatriating three *kādirğa* «the swiftest» to Suez seems to be of the full responsibility of Pīrī Re'is. İbrāhīm Peçevi, who mentions the departure of the three *kādirğa*, makes no remarks other than referring that Pīrī

⁵⁴ Ordem ao *beylerbeyi* do Diyārbekir, Hüküm-nāme mecmü'ası, f°489a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.253-254. Sobre o controle estatal sobre as minas e o armamento, Agoston, *Guns*, p.112-114.

⁵⁵ O *darbzen* era um tipo de canhão de pequeno calibre muito utilizado nos cercos. Como os seus homólogos ocidentais, os Otomanos possuíam diversos tipos de canhões (para além das bombardas); são de assinalar as *şayka*, *bacaluşka*, *kanun*, e peças do tipo colubrina de médio e pequeno calibre (destinadas a derrubar muralhas) como as *kolumburna*, os citados *darbzen*, os *şahi*, e tipos ainda de menores dimensões (*saçma*, *eynek*, *prangi*, *misket* e *şakaloz*): Agoston, *Guns*, p.61-88.

⁵⁶ O *kantar* valia 56.449 kg (ou 56.443 kg).

⁵⁷ Ordem ao *beylerbeyi* do Diyārbekir, Hüküm-nāme mecmü'ası, f°489a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.253-254.

⁵⁸ Ordem ao *beylerbeyi* do Diyārbekir, Hüküm-nāme mecmü'ası, f°489a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.254.

⁵⁵ The *darbzen* was a type of canon of small calibre much employed on the sieges. Like their western homologous, the Ottomans possessed several types of canons (beyond the bombards); mention must be made of the *şayka*, *bacaluşka*, *kanun*, and of medium and small calibre pieces of artillery of the culverin type (employed to destroy the walls) such as *kolumburna*, as well as the already referred *darbzen*, the *şahi*, and other types of smaller size (*saçma*, *eynek*, *prangi*, *misket* and *şakaloz*): Agoston, *Guns*, p.61-88.

⁵⁶ The *kantar* corresponds to 56.449 kg (or 56.443 kg).

⁵⁷ Imperial order to the *beylerbeyi* of Diyārbekir, Hüküm-nāme mecmü'ası, f°489a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.253-254.

⁵⁸ Imperial order to the *beylerbeyi* do Diyārbekir, Hüküm-nāme mecmü'ası, f°489a, Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.254.

ter sido da inteira responsabilidade de Pîrî Re'îs. İbrâhîm Peçevi, que menciona a partida das três *kâdirğa*, não faz outros comentários, a não ser que Pîrî Re'îs se tinha «repousado em Bassorah».⁵⁹ Celâl-zâde Muştafâ Çelebi menciona a partida do *kapûdân Paşa* mas omite que a maior parte dos navios tinha ficado em Bassorah, dando a impressão que o almirante tinha retirado a armada completa para Suez.⁶⁰

Apesar de todas estas precauções, as dificuldades logísticas em montar uma campanha militar e um dispositivo naval numa região muito afastada do coração do império otomano – a 1800 Km de Istanbul – em que o objectivo, Ormuz, era um pretexto para pacificar toda a região do Iraque do Sul, contribuíram sem dúvida para o malogro do cerco de Jarun. Apesar das informações de Diogo do Couto, os aspectos tácticos do cerco (cruzando fontes portuguesas, árabes e otomanas) não foram até agora suficientemente estudados.⁶¹ No entanto sabe-se que as tripulações das *kâdirğa* se encontravam exaustas do longo périplo desde Suez, pois tinham já sofrido o cerco de Mascate e o consequente desgaste físico. Por outro lado, ontem como hoje, nos meses de Outubro-Novembro as temperaturas são elevadas – à volta dos 30° – ao longo das costas do Oman, do Dhofar e do Ḥaḍramawt ; a sua

Re'îs had « rested at Başra ».⁵⁹ Celâl-zâde Muştafâ Çelebi mentions the departure of the *kapûdân Paşa* but says nothing about the fact that the larger part of the ships had remained at Başra, allowing one to think that the admiral had retired to Suez with the entire fleet.⁶⁰

Notwithstanding all these precautions, the logistical hardships of setting up a military campaign and a naval fleet at a region so far away from the heart of the Ottoman Empire – 1800 km from Istanbul – in which Hormuz, the objective, was just a pretext to the pacification of the whole region of southern Iraq, undoubtedly contributed to the failure of the Jarun siege. In spite of what Diogo do Couto exposes, the tactical considerations of the siege (confronting Portuguese, Arab and Ottoman sources) have not been studied yet.⁶¹ Nevertheless, we know that the crews of the *kâdirğa* were exhausted after the long period of navigation since Suez, as they had already endured the physical exertion of the Muscat siege. On the other hand, then as it is today, in the months of October and November the temperatures along the shores of Oman, Dhofar and Ḥaḍramawt remain very high – around 30 degrees; its impact on the oarsmen of the galleys was not duly referred by the authors that stud-

⁵⁹ İbrâhîm Peçevi, *Târih*, Istanbul, 1281/1864-1865, I, p.352: «(...) *ve Başraya varub meks ü ârâm êtdi.*» Muştafa 'Alî de Gallipoli diz-nos que Pîrî Re'îs deixou a armada em Başra e se retirou para o Egipto: *Künhü-l-abbâr*, Istanbul, Üniversite Kütüphanesi, TY 5959, II, f°303r.

⁶⁰ Celâl-zâde Muştafâ Çelebi em Kappert, *Geschichte Sultan Süleymân*, fol.482b.

⁶¹ Diogo do Couto, *Da Ásia, Década Sexta*, II, Liv.X, cap.III, p. 420-422; cap.IV, p.423-427; cap.X, p.465-470;

⁵⁹ İbrâhîm Peçevi, *Târih*, Istanbul, 1281/1864-1865, I, p.352: «(...) *ve Başraya varub meks ü ârâm êtdi.*» Muştafa 'Alî of Gallipoli tells us that Pîrî Re'îs left the armada at Başra and retired : *Künhü-l-abbâr*, Istanbul, Üniversite Kütüphanesi, TY 5959, II, f°303r.

⁶⁰ Celâl-zâde Muştafâ Çelebi in Kappert, *Geschichte Sultan Süleymân*, fol.482b.

⁶¹ Diogo do Couto, *Da Ásia, Década Sexta*, II, Liv.X, Cap.III, p. 420- 422; Cap.IV, p.423-427 ; Cap.X, p.465-470 ;

incidência sobre os remadores das galeiras não foi devidamente assinalada pelos autores que se debruçaram sobre a expedição.⁶² O cerco de Mascate tinha igualmente implicado perdas de munições e armas. Uma boa parte da chusma das galeiras era formada por árabes, que abandonaram os navios em Bassorah. De qualquer modo, o recrutamento de novos remadores constituía um quebra-cabeças permanente para os capitães dos navios. Eram obrigados a razzia aldeias costeiras ou a comprar escravos (por exemplo em Aden) mas os números eram sempre insuficientes.⁶³ Um aspecto até agora não estudado, mas sobre o qual nos deveríamos debruçar é o da mortalidade na chusma destas galeiras em expedições no Ocean Índico, quer na mameluca (Huṣeyn al-Ḳurdī em 1508) ou nas otomanas (*Hadım* Solimão Paşa

ied the expedition.⁶² The siege of Muscat had also implied the loss of ammunition and guns. A large part of the enslaved oarsmen included Arabs, who abandoned the galleys at Baṣra. Anyway, the recruitment of new oarsmen was a constant headache for the captains. They were obliged to make forays into the coastal villages or to buy slaves (in Aden, for example) but the numbers were always insufficient.⁶³ Not yet studied, and it should be, is the death rate among the enslaved oarsmen of the galleys on the Indian Ocean, both in the Mameluk (Huṣeyn al-Ḳurdī in 1508) and in the Ottoman expeditions (*Hadım* Süleyman Paşa in 1538 and Seyyidī 'Alī Re'īs in 1554).⁶⁴ Gunpowder was also in short supply, effectively indicating there was no ammunition restocking after the siege of Muscat.⁶⁵

⁶² Chamámos a atenção para este problema no nosso artigo «Murād Bey, Seydī 'Alī Re'īs», p.198-199.

⁶³ *Ibid.*, p.200, sobre os remadores que desertaram na expedição de Seyyidī 'Alī Re'īs. Sobre os remadores, Dejanirah Couto, «Le *Viaggio scritto per un comito veneziano* et la *descriptio peregrinationis Georgii Huszti*: quelques témoignages sur les équipages de l'expédition de *Hadım Süleyman Paşa* dans l'océan Indien (1538)» *Études en honneur de Jean-Louis Bacqué Grammont*, Michele Bernardini et Alessandro Taddei (éds.), *Eurasian Studies*, VIII (2010), p.77-96. Embora, Giancarlo Casale, «The Ethnic Composition of Ottoman Ship Crews and the «Rumi Challenge» to Portuguese Identity», *Medieval Encounters* 13 (2007), p. 130-133 indique serem «turcos» a maior parte dos remadores otomanos no Oceano Índico, verificamos que uma boa parte das chusmas era formada por árabes.

⁶² We pointed out this problem in our article «Murād Bey, Seydī 'Alī Re'īs», p.198-199.

⁶³ *Ibid.*, p.200, about the oarsmen that deserted in the expedition of Seyyidī 'Alī Re'īs. About the oarsmen, Dejanirah Couto, «Le *Viaggio scritto per un comito veneziano* et la *descriptio peregrinationis Georgii Huszti*: quelques témoignages sur les équipages de l'expédition de *Hadım Süleyman Paşa* dans l'océan Indien (1538)» *Études en honneur de Jean-Louis Bacqué Grammont*, Michele Bernardini and Alessandro Taddei (eds.), *Eurasian Studies*, VIII (2010), p.77-96. Notwithstanding the reference of Giancarlo Casale, «The Ethnic Composition of Ottoman Ship Crews and the «Rumi Challenge» to Portuguese Identity», *Medieval Encounters* 13 (2007), p. 130-133, that the larger part of the Ottoman oarsmen in the Indian Ocean were «Turkish», an important part of the galleys's oarsmen were Arabs.

⁶⁴ In 1554, Seyyidī 'Alī Re'īs faced this type of problems in front of Muscat: Dejanirah Couto, «Murād Bey, Seydī 'Alī Re'īs», p. 200-201.

⁶⁵ Soucek, *Studies*, p. 61 e 89.

em 1538 e Seyyidi 'Alī Re'īs em 1554).⁶⁴ Houve também falta de pólvora, o que aponta efectivamente para o não reabastecimento em munições depois do cerco de Mascate.⁶⁵

Finalmente, as ordens da Sublime Porta no sentido de desbloquear reforços não terão sido seguidas por Kūbād Paşa, cuja hostilidade o levou a não conceder, ou a fazer obstrução, ao apoio logístico indispensável a Pīrī Re'īs. Outros factores foram salientados para explicar a retirada, como uma possível «crise de confiança» do almirante, então já muito idoso (teria entre 83 e 88 anos em 1553), obrigado a navegar num mar pouco familiar, e a tomar decisões num clima de rumores inquietantes, que anunciavam a chegada iminente de reforços portugueses vindos da Índia em socorro de Ormuz.⁶⁶ Como quer que seja, o perigo era evidente: se os Portugueses bloqueassem a entrada do Golfo Pérsico, a frota otomana ficaria definitivamente encurralada em Bassorah, onde, apesar da existência de um estalei-

Finally, the orders of the Sublime Porte to Kūbād Paşa to provide reinforcements would not have been followed, or at least the logistic effort was obstructed, given its hostility to Pīrī Re'īs. Other factors were pointed out to explain the retreat, such as a possible «confidence crisis» of the admiral, by then very old, navigating in unknown waters and having to make decisions amid unsettling rumours which heralded the imminent arrival of Portuguese reinforcements from India to defend Hormuz.⁶⁶ In any circumstance there was an obvious danger: if the Portuguese managed to blockade the entrance of the Persian Gulf, then the Ottoman fleet would be definitely cornered at Başra, where, in spite of the existence of a shipyard,⁶⁷ the harsh climatic conditions (very hot in summer, with temperatures from 40 to 50 degrees Celsius, and high humidity rate in certain

⁶⁴ Em 1554, Seyyidi 'Alī Re'īs encontrou este tipo de problema diante de Mascate: Dejanirah Couto, «Murād Bey, Seydi 'Alī Re'īs and the Warfare against the Portuguese (1553-1554): New Insights on Original Iberian Accounts», *Piri Reis and Turkish Maritime History*, Istanbul: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2015, p. 200-201.

⁶⁵ Soucek, *Studies*, p. 61 e 89.

⁶⁶ Aspecto realçado por Giancarlo Casale, *The Ottoman Age of Exploration*, Oxford: Oxford University Press, 2010, p.98. Descrição sucinta do cerco em Salih Özbaran, *Yemen'den*, p.159-160, e em Soucek, *Studies*, p.60-61.

⁶⁶ Aspect pointed out by Giancarlo Casale, *The Ottoman Age of Exploration*, Oxford: Oxford University Press, 2010, p.98. Abridged description of the siege in Salih Özbaran, *Yemen'den*, p.159-160, and in Soucek, *Studies*, p.60-61.

⁶⁷ The Başra shipyard, next to the fortress, is well marked in the map of Fernão Vaz Dourado (1568, *Atlas*, chart «Baçora», Biblioteca dos Duques de Alba, Madrid, fol.15). About the region of Başra and its islands, see the map of Lázaro Luís (1563, *Atlas* of 10 sheets, Academia das Ciências de Lisboa, fol.8r, Lisbon) and also Fernão Vaz Dourado (map of Western Indian Ocean, in *Atlas*, chart n.ºII (Goa, c.1570, The Huntington Library, HM 41, fol.II, San Marino, California). On this last Dourado *Atlas*, see Fernão Vaz Dourado, *Atlas, Reprodução facsimilada do códice iluminado 171 da Biblioteca Nacional*, Luís de Albuquerque (ed.), Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1991.

ro,⁶⁷ as condições climáticas difíceis (calor exagerado no Verão, onde as temperaturas rondam os 40° a 50° C. e alta taxa de humidade em certos meses) acabariam por fazer apodrecer a madeira dos navios.⁶⁸

Um outro tipo de «execução»: as fontes otomanas sobre o desfecho do cerco de Ormuz

Cengiz Orhonlu escreveu que a retirada da armada para Bassorah, o retorno de Pīrī Re'īs a Suez e a execução final do grande-almirante no Cairo em 961/1554 foram basicamente provocados pela rivalidade que opôs este último a Ḳubād Paşa.⁶⁹ Entretanto, no momento da chegada de Pīrī a Suez, Dāvud Paşa, o *beylerbeyi* de Suez teria já recebido de Ḳubād Paşa informações desfavoráveis a Pīrī Re'īs,⁷⁰ como

⁶⁷ O estaleiro de Başra, junto da fortaleza, é bem assinalado na carta de Fernão Vaz Dourado (1568, Atlas, carta «Baçora», Biblioteca dos Duques de Alba, Madrid, fol.15). Sobre a região de Başra e as suas ilhas, ver a carta de Lázaro Luís (1563, Atlas de 10 folhas, Academia das Ciências de Lisboa, fol.8r).

⁶⁸ A questão é invocada no relatório de Simão da Costa ao Conde de Redondo, pois observou em 1563 o estado dos estaleiros de Başra: AN/TT, CCI, 94, 2 em *As Gavetas da Torre do Tombo*, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1965, V, *Gav.* XV, 17-40, p. 139-140. Simão da Costa viu aí em 1563 uma das galeras deixadas por Pīrī Re'īs, e uma fusta, muito degradada, que os Otomanos tinham tomado em 1551 a Baltasar do Prado em Kātif. Veja-se também Svak Soucek, «The Portuguese and the Turks in teh Persian Gulf», *Revisiting Hormuz*, p.34.

⁶⁹ Veja-se o comentário de Soucek, *Studies*, p.34-35.

⁷⁰ Segundo Diogo do Couto, *Da Ásia, Década Sexta*, II, Liv.X, Cap.XIII, p. 485, Ḳubād Paşa tinha enviado um correio a Istanbul com notícias de Pīrī Re'īs. E provável que as tivesse também enviado ao Egípto.

months) would inevitably cause the decay of the wood of the ships.⁶⁸

Another type of «execution»: the Ottoman sources about the outcome of the siege of Hormuz

Cengiz Orhonlu wrote that the withdrawal of the armada to Başra, the return of Pīrī Re'īs to Suez and the final execution of the great-admiral at Cairo in 961/1554 were caused, above all, by the rivalry opposing him to Ḳubād Paşa.⁶⁹ Meanwhile, when Pīrī arrived at Suez, Dāvud Paşa, the *beylerbeyi* of Suez would have already received, from Ḳubād Paşa, informations unfavourable to Pīrī Re'īs,⁷⁰ as is confirmed by the fact that, when arriving at Cairo with the two *ḳādırğa*, he was immediately incarcerated, charged of having abandoned both the armada and the crews. It was a most serious charge, because the admiral had been appointed to command the «India captivity» (*Hint Kaptanlığı*) upon which the Porte put some

⁶⁸ The question is put in the report of Simão da Costa to the Conde de Redondo, because in 1563 he had observed the condition of the Başra shipyards : AN/TT, CCI, 94, 2 in *As Gavetas da Torre do Tombo*, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1965, V, *Gav.* XV, 17-40, p. 139-140. In 1563 Simão da Costa saw there one of the galleys abandoned by Pīrī Re'īs, and a much rotten barge that the Ottomans took from Baltasar do Prado at Kātif, in 1551. See also Svak Soucek, «The Portuguese and the Turks in the Persian Gulf», *Revisiting Hormuz*, p.34.

⁶⁹ See the remarks of Soucek, *Studies*, p.34-35.

⁷⁰ According to Diogo do Couto, *Da Ásia, Década Sexta*, II, Liv.X, Cap.XIII, p. 485, Ḳubād Paşa had sent a courier to Istanbul with news of Pīrī Re'īs. And it is probable that he also had sent one to Egípto.

comprova o facto de, ao chegar ao Cairo com as duas *kādırğa*, Pîrî ter sido imediatamente encarcerado, sob acusação de ter abandonado a armada e as tripulações. A acusação era grave, pois o grande-almirante havia sido nomeado para comandar uma «capitania da Índia» (*Hint Kaptanlığı*) na qual a Porta depositava algumas esperanças.⁷¹ Dāvud, como representante da alta administração otomana no Egipto, não podia avaliar as condições do desenrolar da longínqua campanha de Ormuz – tão longínqua, que, como diz İbrāhîm Peçevi, conquistá-la parecia um objectivo impossível.⁷² O que importa é que as informações enviadas ao sultão por Dāvud Paşa (no seguimento do relatório igualmente negativo enviado a Istanbul por Kûbād Paşa), veio agravar a posição do *kapūdân Paşa*. Para piorar a situação, sublinhe-se que Pîrî Re'îs perdeu em caminho uma das suas três galeras, que naufragou devido aos ventos contrários.⁷³

As fontes otomanas contemporâneas que consagram algumas linhas à campanha de Ormuz adoptaram reacções diferentes em relação à execução de Pîrî Re'îs. İbrāhîm Peçevi e Kâtib Çelebi registaram o acontecimento sem comentários. A execução por decapitação (aparente-

expectations.⁷¹ Dāvud, as the representative of the high ottoman administration in Egypt, could not evaluate the conditions of the far away Hormuz campaign – indeed so far away that, as said by İbrāhîm Peçevi, its conquest seemed an impossible objective.⁷² What matters is that the relevant informations sent to the Sultan by Dāvud Paşa (following the report, also negative, sent by Kûbād Paşa to Istanbul), aggravated the circumstance of the *kapūdân Paşa*. To worsen the situation, Pîrî Re'îs lost one of his three galleys, which sunk due to heavy contrary winds.⁷³

The contemporary Ottoman sources that dedicate some words to the Hormuz campaign, adopted diverse reactions regarding the execution of Pîrî Re'îs. İbrāhîm Peçevi and Kâtib Çelebi registered the fact with no comments. The beheading (apparently without previous judicial proceedings) took place at the “Egyptian Council” (*divân-ı Mısır*) probably in the spring of 1554.⁷⁴ This is the date advanced by Orhonlu, as the siege took place at the beginning of the month of *zî-l-ka'de*, that is mid November, 1552, and the last docu-

⁷¹ A «capitania de Suez» (*Süveyş kaptanlığı*) e a «frota do Mar Vermelho» (*Bağır-i ahmer filösu*) foram criadas na primeira metade do século XVI. Esta última evoluiu para a «esquadra da Índia» (*Hint donanması*) de que Pîrî Re'îs foi o segundo almirante, tendo o primeiro sido Ferhât Paşa: Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.235.

⁷² İbrāhîm Peçevi, *Tâ'rih*, I, p.352.

⁷³ Os cronistas otomanos não estão de acordo com o local do naufrágio desta *kādırğa*: este ter-se-ia situado ao largo de Bahrain, ou segundo İbrāhîm Peçevi, *Tâ'rih*, I, p.352 situa-o ao largo do Yémen.

⁷¹ The «captaincy of Suez» (*Süveyş kaptanlığı*) and the «Red Sea Fleet» (*Bağır-i ahmer filösu*) were created on the first half of the 16th century. The latter evolved to «India Fleet» (*Hint donanması*) of which Pîrî Re'îs was the second admiral, succeeding to Ferhât Paşa: Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.235.

⁷² İbrāhîm Peçevi, *Tâ'rih*, I, p.352.

⁷³ The Ottoman chroniclers diverge on the site of the sinking of this *kādırğa*: it would have been off Bahrain or, according to İbrāhîm Peçevi, *Tâ'rih*, I, p.352, off Yémen.

⁷⁴ Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.245-246. The dates of the execution were recorded diversely by the different sources: Mustafâ 'Âli of Gallipoli and İbrāhîm Peçevi refer 1553-1554. The İslâm Ansiklopedisi kept the date of 960 or 962.

mente sem processo prévio) teve lugar no Conselho do Egipto (*divân-ı Mısr*) provavelmente na Primavera de 1554.⁷⁴ É esta a data avançada por Orhonlu, uma vez que o cerco teve lugar no início do mês de *zî-l-ka'de*, ou seja em meados de Novembro de 1552, e que os últimos documentos que mencionam Pîrî Re'îs são datados de Outubro-Novembro 1552 (*zî-l-ka'de* 959). O retorno a Suez não poderia ter levado menos de seis a sete meses, uma vez que incluiu primeiramente uma viagem de Ormuz a Bassorah e uma partida deste último porto. O regime dos ventos foi-lhe certamente favorável, pois a viagem desenrolou-se entre Dezembro e Maio, período do ano em que era possível viajar de Bassorah para o Mar Vermelho.⁷⁵ Pîrî Re'îs deve ter chegado ao Cairo no Outono de 960/1553. *Ḳuṭb*^u - *ddîn Makkî* regista a sua passagem por Čiddah nesse mesmo ano. Atendendo ao tempo necessário à emissão da sentença em Istanbul e à recepção desta no Cairo, parece pois viável situar a sua morte em 961/1554.⁷⁶ Os bens de Pîrî Re'îs - incluindo o espólio que tinha amassado no ataque a Ormuz e repatriado até Suez (de que faziam parte

ments mentioning Pîrî Re'îs are dated October-November 1552 (*zî-l-ka'de* 959). The return to Suez could not have been made in less than six to seven months, because it started with a voyage from Hormuz to Başra, and only then to Suez. The wind must have been favourable, as the voyage took place between December and May, when it was possible to sail from Başra to the Red Sea.⁷⁵ Pîrî Re'îs must have arrived at Cairo in the autumn of 960/1553. *Ḳuṭb*^u - *ddîn Makkî* records his passage by Čiddah that same year. Considering the period of time required for the sentence to arrive at Cairo after its emission in Istanbul, it seems likely that he was executed in 961/1554.⁷⁶ Pîrî Re'îs appurtenances and property – including the booty amassed and the prisoners made during the attack of Hormuz, which had been shipped to Suez (including Portuguese captives)⁷⁷ – were confiscated and sent to Istanbul.⁷⁸

It should be noted that Seyyidî 'Alî Re'îs, the great-admiral that would confront the Portuguese in a major sea battle close to Muscat in 1554 (after the retreat of Pîrî Re'îs to Suez), makes no

⁷⁴ Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.245-246. As datas da execução foram registadas diferentemente pelas diversas fontes: Mustafâ 'Âli de Gallipoli e e İbrâhîm Peçevi indicam 1553-1554. A İslâm Ansiklopedisi reteve a data de 960 ou 962.

⁷⁵ Veja-se José Malhão Pereira, «Some Geographical and Nautical Comments on the *Muhit* and other related Works of Seydi Ali Reis», *Seapower, Technology and Trade: Studies in Turkish Maritime History*, Dejanirah Couto, Feza Günergun, Maria Pia Pedani (eds.), Istanbul: Denizler Kitabevi, 2014 p.142, figuras 4 e 5.

⁷⁶ Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.246.

⁷⁵ See José Malhão Pereira, «Some Geographical and Nautical Comments on the *Muhit* and other related Works of Seydi Ali Reis», *Seapower, Technology and Trade: Studies in Turkish Maritime History*, Dejanirah Couto, Feza Günergun, Maria Pia Pedani (eds.), Istanbul: Denizler Kitabevi, 2014, p.142, fig. 4 and 5.

⁷⁶ Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.246.

⁷⁷ Carried on the back of camels: Diogo do Couto, *Da Ásia, Década Sexta*, Liv.X, Cap.XIII, p. 486. According to Couto these captives were later freed and returned to India (*ibid.*, p.487).

⁷⁸ Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p. 246.

cativos portugueses)⁷⁷ - foram confiscados e enviados a Istanbul.⁷⁸

Note-se que Seyyidî 'Alî Re'is, o grande-almirante que iria travar uma importante batalha naval contra os Portugueses junto de Mascate em 1554 (após a retirada de Pîrî Re'is para Suez), não faz referência ao seu antecessor.⁷⁹ Em contrapartida, Mehmed Efendî, Celâlzâde Muştafâ Çelebi (?-1567) e Muştafâ 'Âlî de Gallipoli (1541-1600),⁸⁰ acusaram Pîrî Re'is de deserção e de abandono da armada em Bassorah (com excepção, obviamente das três *kâdirğa*), declarando que Pîrî não tinha oferecido a Kûbâd Paşa presentes dignos do seu estatuto de *beylerbeyi* ou que teria sido outrora um protegido do Grão-Vizir Damat Ibrâhîm Paşa.⁸¹

O que é certo é que Kûbâd Paşa, a braços com as rebeliões endémicas das tribos dos Čezâ'ir, era vital não comprometer a ligação comercial entre Bassorah e Ormuz, essencial para as finanças da administração otomana do Iraque do Sul. Não terá por conseguinte visto com bons olhos a empresa de Pîrî Re'is; é plausível que tenha manobrado no sentido de o fazer cair em desgraça junto de Solimão.

reference to his predecessor.⁷⁹ In contrast, Mehmed Efendî, Celâlzâde Muştafâ Çelebi (?-1567) and Muştafâ 'Âlî of Gallipoli (1541-1600),⁸⁰ accused Pîrî Re'is of desertion and abandonment of the armada at Başra (obviously with the exception of the three *kâdirğa*), declaring that Pîrî had not offered to Kûbâd Paşa gifts in accordance with his statute of *beylerbeyi* or of having previously been a protégé of the great-vizir Damat Ibrâhîm Paşa.⁸¹

What is certain is that for Kûbâd Paşa, confronted with the endemic rebellions of the Čezâ'ir tribes, it was of utmost importance to avoid compromising the trade connections between Başra and Hormuz, essential to the financial health of the Ottoman administration of Southern Iraq. Being so, he wouldn't be pleased with the conquering intents of Pîrî Re'is; it is plausible that he maneuvered in order to precipitate his fall at the eyes of Suleiman. As previously mentioned Kûbâd Paşa, like Dâvud Paşa, the *beylerbeyi* of Egypt, had not restrained themselves from sending reports to the Sublime Porte in which they described negatively the way Pîrî, after the fiasco of the Hormuz siege, had left Başra «as a fugitive», with only three ships of his fleet.

On the other hand, and this is of paramount importance in the report of Kûbâd

⁷⁷ Transportados a dorso de camelos: Diogo do Couto, *Da Ásia, Década Sexta*, Liv.X, Cap.XIII, p. 486. Segundo Couto estes cativos foram ulteriormente resgatados e voltaram à Índia (*ibid.*, p.487).

⁷⁸ Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p. 246.

⁷⁹ Dejanirah Couto, «Murâd Bey, Seydî 'Alî Re'is», p. 185-203.

⁸⁰ Sobre este importante cronista, Suraiya Faroqhi, *Approaching Ottoman History. An Introduction to the Sources*, New York: Cambridge University Press, 1999, p.146.

⁸¹ Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.247; Soucek, *Piri Reis*, p.102. Sobre a recção das fontes narrativas otomanas, veja-se também Soucek, *Studies*, p.39 e nota 1.

⁷⁹ Dejanirah Couto, «Murâd Bey, Seydî 'Alî Re'is», p. 185-203.

⁸⁰ About this important chronicler, see Suraiya Faroqhi, *Approaching Ottoman History. An Introduction to the Sources*, New York: Cambridge University Press, 1999, p.146.

⁸¹ Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.247; Soucek, *Piri Reis*, p.102. Regarding the Ottoman narrative sources, see also Soucek, *Studies*, p.39 and footnote 1.

Como mencionado anteriormente, ẖubād Paşa, tal como Dāvud Paşa, o *beylerbeyi* do Egipto, não se tinham coibido de enviar relatórios à Sublime Porta descrevendo negativamente o modo como Pīrī, após o fiasco do cerco de Ormuz, tinha deixado Bassorah, «como um fugitivo», apenas com três navios da sua esquadra.

Por outro lado, e trata-se de um aspecto fundamental do relatório de ẖubād Paşa, Pīrī Re'īs foi acusado de ter deixado pilhar, durante o cerco, as propriedades e os bens dos mercadores muçulmanos que viviam ou frequentavam Ormuz. Esta imperdoável atitude, para quem se encontrava muito longe do teatro das operações e não tinha conhecimento das dificuldades logísticas com que Pīrī Re'īs se debatera, comprometia fortemente o prestígio otomano junto da população arabo-persa e as ligações comerciais entre as duas grandes cidades do Golfo Pérsico, construídas desde 1546 com tantas dificuldades por Portugueses, Otomanos e Persas, apesar do contencioso político-militar e das divergências religiosas.⁸²

Diogo do Couto declara aliás que o saque interveio aquando da retirada da frota otomana para a ilha de Qeshm, e que estes mercadores, cerca de uma trintena, tinham sido espoliados e cativados. Os seus bens eram avaliados em quarenta, trinta e vinte mil cruzados, e entre eles encontrava-se um certo Salomão, judeu castelhano, que possuía 80.000 *cruzados* em ouro, pérolas, pedras preciosas e outros bens e fora cativado com a mulher e os filhos.⁸³

Paşa, Pīrī Re'īs was accused of allowing the pillage, during the siege, of the property and appurtenances of the Muslim merchants living in or visiting Hormuz. To those away from the theater of operations and unacquainted with the logistic difficulties Pīrī Re'īs had to face, this unforgivable attitude would strongly compromise the Ottoman prestige in the eyes of the Arab-Persian population and harm seriously the trade links between the two great cities of the Persian Gulf, established from 1546 with tremendous hardship by Portuguese, Otomans and Persians, in spite, and because, of the local political, military and religious divergences.⁸²

Diogo do Couto states, by the way, that the looting happened when the Ottoman fleet retreated to the Isle of Qeshm, and that these merchants, approximately thirty in number, had been robbed and made prisoners. Their property was valued around forty, thirty-five thousand *cruzados*, and among them there was a Castillian Jew, a certain Suleiman, who possessed 80.000 *cruzados* in gold, pearls, precious stones and other goods, and was made captive together with his wife and children.⁸³

It was not favorable to Pīrī Re'īs reputation the fact that after the execution of the admiral a delegation (of merchants?) travelled from Hormuz to Istanbul to

⁸² Sobre o contexto e os esforços de parte e de outra, Dejanirah Couto, «L'expédition», p.479-480; *Id.*,

⁸³ Diogo do Couto, *Da Asia, Décadha Sexta*, II, Liv.X, cap.IV, p. 426 (narração do cerco, cap.III, p.420-423 e p. 423-427 rescaldo das operações).

⁸² About the context and the efforts of both parties, Dejanirah Couto, «L'expédition», p.479-480; *Id.*,

⁸³ Diogo do Couto, *Da Asia, Décadha Sexta*, II, Liv.X, cap.IV, p. 426 (description of the siege, Cap.III, p.420-423 and p. 423-427, aftermath of the operations).

O facto de que depois da execução do almirante uma delegação (de mercadores?) tivesse vindo de Ormuz a Istanbul, reclamar uma indemnização pelas propriedades e bens perdidos durante o cerco, não abonaram certamente em favor da reputação Pîrî Re'îs. Aparentemente, como não havia provas materiais dos prejuízos, a Porta recusou a indemnização, mas a imagem negativa cristalizou-se.⁸⁴

Como atrás se disse, o *Tabakât ül-Memalik ve Derecât ül Mesalik* de Celâlzâde Muşţafâ Çelebi⁸⁵ e o *Künhü-l-abbâr* de Muşţafâ 'Alî de Gallipoli são desfavoráveis ao almirante.⁸⁶ Procurando justificar a ingloria retirada - que lembra em certa medida a de *Hadım* Solimão Paşa diante de Diu em 1538⁸⁷ - tanto um como o outro destes autores alegaram também que Pîrî Re'îs fora contactado pelos Portugueses, que o haviam aliciado mostrando-lhe «infinitas riquezas»;⁸⁸ à vista do ouro e das jóias, Pîrî terá levantado o cerco de Ormuz. O cronista İbrâhîm Peçevi fornece igualmente o mesmo tipo de explicação: o

claim a compensation to their lost property and goods during the siege. It seems that, as no material evidence of the losses was presented, the Porte refused to compensate, but the negative image of the admiral persisted.⁸⁴

As previously said, the *Tabakât ül-Memalik ve Derecât ül Mesalik* of Celâlzâde Muşţafâ Çelebi⁸⁵ and the *Künhü-l-abbâr* of Muşţafâ 'Alî of Gallipoli are unfavourable to the admiral.⁸⁶ When they try to justify the inglorious retreat - which is not so different, in a way, to the one made by *Hadım* Suleiman Paşa in front of Diu in 1538⁸⁷ - both these authors refer that Pîrî Re'îs had also been contacted by the Portuguese, trying to bribe him with the prospect of «infinite riches»;⁸⁸ at the sight of the gold and jewels, Pîrî would have raised the siege of Hormuz. The chronicler İbrâhîm Peçevi provides the same explanation: the *kapûdân paşa* would have succumbed to

⁸⁴ Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.246.

⁸⁵ Celâlzâde Muşţafâ, em Kappert, *Geschichte Sultan Süleymân*, F°482a-482b.

⁸⁶ Muşţafâ 'Alî de Gallipoli, *Künhü-l-abbâr*, TY 5959, II, F°303r.

⁸⁷ Sobre esta campanha, Couto, «No Rasto de Hadım Suleimão Pacha: alguns aspectos do Comércio no Mar Vermelho», *A Carreira da Índia e a Rota dos Estreitos*, Artur Teodoro de Matos et Luís Filipe F.R.Thomaz (eds.), Angra do Heroísmo: Universidade Católica Portuguesa, 1998, p.483-508; Dejanirah Couto, «Les Ottomans et l'Inde portugaise», Congresso Internacional Vasco da Gama e a Índia, *Congrès International Vasco da Gama et l'Inde, International Congress Vasco da Gama and India*, I, Lisbonne - Paris: Fondation Calouste Gulbenkian, 1999, p.181-200.

⁸⁸ Celâlzâde Muşţafâ, em Kappert, *Geschichte Sultan Süleymân*, F°482a-482b.

⁸⁴ Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p.246.

⁸⁵ Celâlzâde Muşţafâ, in Kappert, *Geschichte Sultan Süleymân*, F°482a-482b.

⁸⁶ Muşţafâ 'Alî of Gallipoli, *Künhü-l-abbâr*, TY 5959, II, F°303r.

⁸⁷ About this campaign, Couto, «No Rasto de Hadım Suleimão Pacha: alguns aspectos do Comércio no Mar Vermelho», *A Carreira da Índia e a Rota dos Estreitos*, Artur Teodoro de Matos and Luís Filipe F.R.Thomaz (eds.), Angra do Heroísmo: Universidade Católica Portuguesa, 1998, p.483-508; Dejanirah Couto, «Les Ottomans et l'Inde portugaise», *Congresso Internacional Vasco da Gama e a Índia, Congrès International Vasco da Gama et l'Inde, International Congress Vasco da Gama and India*, I, Lisbonne - Paris: Fondation Calouste Gulbenkian, 1999, p.181-200.

⁸⁸ Celâlzâde Muşţafâ, in Kappert, *Geschichte Sultan Süleymân*, F°482a-482b.

kapūdān paşa terá sucumbido aos faustuosos presentes dados pelos Portugueses.⁸⁹

Todas estas informações, que, como vemos, partilharam as mais ilustres fontes otomanas, foram ulteriormente retomadas pela historiografia turca para explicar a pena infligida a Pīrī Re'īs. No entanto o mistério permanece, pois as razões políticas não foram oficialmente expressas. Svat Soucek realça que a execução de Pīrī Re'īs denotou «a incompreensão, da parte da elite imperial otomana, da estatura [intelectual] e do potencial» de Pīrī Re'īs. Levanta assim uma outra questão, a do estatuto e do reconhecimento social dos cartógrafos, navegadores e «gente do mar» pela sociedade otomana do primeiro século XVI: se como diz, Selim I tivesse compreendido o valor de Pīrī Re'īs e a importância do seu mapa da América de 1513 (lembramos que este foi mutilado),⁹⁰

the magnificent gifts he received from the Portuguese.⁸⁹

All these informations, which, as we have seen, were shared by the most prestigious Ottoman sources, were ulteriorly retaken by the Turkish historiography to explain the punishment inflicted on Pīrī Re'īs. The mystery persists, however, because the political justification was never officially expressed. Svat Soucek emphasizes that the execution of Pīrī Re'īs denotes «the incomprehension, from the Ottoman imperial elite, of the [intellectual] stature and of the potential» of Pīrī Re'īs. This brings another question: the recognition, by the Ottoman society of the first part of the 16th century, of the social statute of cartographers, navigators and seamen. If, as he says, Selim I had understood the value of Pīrī Re'īs and the importance of his America's map of 1513 (which was mutilated, as we know),⁹⁰ and

⁸⁹ Peçevi, *Tārīh*, I, p.350-352. Veja-se também Soucek, *Studies*, p.62-63, mencionando esta passagem de Peçevi. Note-se que Peçevi não acreditou na acusação de traição, pois indica que esta era impossível. Mustafa 'Alī de Gallipoli, *Künhü-l-abbār*, TY 5959, II, f°303r, menciona presentes extraordinários.

⁹⁰ Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, Istanbul, R.1633 mükerrer. Dos numerosos estudos que lhe foram consagrados, distinguiremos apenas Svat Soucek, *Piri Reis & Turkish Mapmaking after Columbus: The Khalili Portulan Atlas*, London : Nour Foundation, in association with Azimuth Ed. and Oxford University Press, 1996; Gergory MacIntosh, «A Tale of two Admirals: Columbus and the Piri Reis Map of 1513», *Mercator's World*, 5/3 (2000), p. 18-23; Gregory McIntosh, *The Piri Reis Map of 1513*, Athens, Georgia: University of Georgia Press, 2000; vejamos também algumas das contribuições reunidas em *Türk Denizcilik Tarihi, Bildiriler, Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi*, 26-29 Eylül 2013 / Istanbul, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 6 Cilt, 2014.

⁸⁹ Peçevi, *Tārīh*, I, p.350-352. See also Soucek, *Studies*, p.62-63, were this passage of Peçevi is mentioned. To be noted that Peçevi did not believe in the charge of treason, as he says that this was impossible. Mustafa 'Alī of Gallipoli, *Künhü-l-abbār*, TY 5959, II, f°303r, refers extraordinary gifts.

⁹⁰ Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, Istanbul, R.1633 mükerrer. Of the several studies on this matter, we only point out Svat Soucek, *Piri Reis & Turkish Mapmaking after Columbus: The Khalili Portulan Atlas*, London : Nour Foundation, in association with Azimuth Ed. and Oxford University Press, 1996; Gergory MacIntosh, «A Tale of two Admirals: Columbus and the Piri Reis Map of 1513», *Mercator's World*, 5/3 (2000), p. 18-23; Gregory McIntosh, *The Piri Reis Map of 1513*, Athens, Georgia: University of Georgia Press, 2000; see also some contributions collected in *Türk Denizcilik Tarihi, Bildiriler, Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi*, 26-29 Eylül 2013 / Istanbul, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 6 Cilt, 2014.

e dele tivesse mandado tirar cópias, talvez o destino do *kapūdān Paşa*, sob Solimão o Magnífico, tivesse sido diferente.⁹¹ Com efeito não deixa de ser significativo que sob a pena de Mustafâ 'Ali de Gallipoli, Pîrî Re'is seja mencionado como *levend*⁹² e corsário, confinando-o assim a um estatuto marginal em relação à elite territorial otomana.⁹³ İbrâhîm Peçevi declara exactamente a mesma coisa: Pîrî Re'is era « um corsário que tinha durante muito tempo vivido com *levend* » e por essa razão fora nomeado comandante (*serdâr*) da armada;⁹⁴ o epíteto foi retomado por Diogo do Couto que o classifica igualmente de

if he had provided copies of it, maybe *kapūdān Paşa's* destiny, under Suleiman the Magnificent, would have been different.⁹¹ Indeed, it is significant that, under the pen of Mustafâ 'Ali of Gallipoli, Pîrî Re'is is mentioned as a *levend*⁹² and privateer, so cornering him to a marginal status relative to the landed Ottoman elite.⁹³ İbrâhîm Peçevi declares exactly the same: Pîrî Re'is was « a privateer that had lived as a *levend* for a long time », and for that he was appointed commander (*serdâr*) of the fleet; ⁹⁴ the epithet was retaken by Diogo do Couto, who also refers to him as

⁹¹ Soucek, *Studies*, p.63-64. Acessoriamente, Soucek, «Kitab-i Bahriye», *Islamic Charting in the Mediterranean, Cartography in the Traditional Islamic and South Asian Societies, History of Cartography*, J. B. Harley e David Woodward (eds.), Chicago: University of Chicago, 1987, II/i, p.279-84; Thomas D. Goodrich, «Supplemental Maps in the Kitab-i Bahriye of Pîrî Reis», *Archivum Ottomanicum* 13 (1993-94), p.117-142 ; Mine Esiner Özen, *Pîrî Reis and his Charts*, Istanbul: N.Refioglu Publications, 1998; Goodrich, «Better Directions at Sea: The Pîrî Reis Innovation», *Essays in Honour of Ekmeleddin İhsanoğlu*, Mustapha Kaçar, Zeynep Durukal (ed.) Istanbul: IRCICA, 2006, p.557-566 ;

⁹² Os *levend* (corrupção do árabe «lawend») foram de início marinheiros recrutados incidentalmente para servir em campanhas navais. O termo tornou-se mais tarde sinónimo de mercenário e corsário no Mediterrâneo e no Mar Vermelho : veja-se o artigo «Lewend» em *The Encyclopedia of Islam*, C.E.Bosworth, E.Van Donzel, B.Lewis, Ch.Pellat (eds.), Leiden: E.J.Brill, 1986 (nova ed.), V, p.23-24 (artigo de J.H.Kramers); Casale, «The Ethnic Composition», p. 125.

⁹³ Mustafâ 'Ali de Gallipoli, *Künhü-l-abbâr*, TY 5959, II, f°303r.

⁹⁴ Peçevi, *Târih*, I, p.350-352: «(...) *Pîrî Kâpûdan ki bir levendlik etmiş bahâdîr kôrşân-dur deyü bunca va'd-ı va'id ile üzerline serdâr ta'in olunub gönderilmiş-idi* ».

⁹¹ Soucek, *Studies*, p.63-64. In addition, Soucek, «Kitab-i Bahriye», *Islamic Charting in the Mediterranean, Cartography in the Traditional Islamic and South Asian Societies, History of Cartography*, J. B. Harley and David Woodward (eds.), Chicago: University of Chicago, 1987, II/i, p.279-84 ; Thomas D. Goodrich, «Supplemental Maps in the Kitab-i Bahriye of Pîrî Reis», *Archivum Ottomanicum* 13 (1993-94), p.117-142; Mine Esiner Özen, *Pîrî Reis and his Charts*, Istanbul: N.Refioglu Publications, 1998; Goodrich, «Better Directions at Sea: The Pîrî Reis Innovation», *Essays in Honour of Ekmeleddin İhsanoğlu*, Mustapha Kaçar, Zeynep Durukal (ed.) Istanbul: IRCICA, 2006, p.557-566;

⁹² The *levend* (corruption of the Arabic «lawend») were, initially, sailors incidentally recruited to serve in naval campaigns. The word eventually became synonym of mercenary and corsair in the Mediterranean and in the Red Sea: see the article «Lewend» in *The Encyclopedia of Islam*, C.E.Bosworth, E.Van Donzel, B.Lewis, Ch.Pellat (eds.), Leiden: E.J.Brill, 1986 (nova ed.), V, p.23-24 (artigo de J.H.Kramers); Casale, «The Ethnic Composition», p. 125.

⁹³ Mustafâ 'Ali of Gallipoli, *Künhü-l-abbâr*, TY 5959, II, f°303r.

⁹⁴ Peçevi, *Târih*, I, p.350-352: «(...) *Pîrî Kâpûdan ki bir levendlik etmiş bahâdîr kôrşân-dur deyü bunca va'd-ı va'id ile üzerline serdâr ta'in olunub gönderilmiş-idi* ».

«grande corsario, homem muito determinado».⁹⁵ Mas, como realçou Svat Soucek, Seyyidî 'Alî Re'îs, cujo estatuto foi muito semelhante ao de Pîrî Re'îs, e cuja esquadra foi também destroçada em 1554 na batalha naval contra os Portugueses, não incorreu na mesma ira do sultão.⁹⁶

Todavia, a Sublime Porta devia-lhe a tomada da fortaleza Aden em 14 *Muḥarrem* 956 (3 de Fevereiro de 1549) e a execução do emir local, Muḥammad bin 'Ālî bin Sulaymān al-Tawlaḳî,⁹⁷ vitória pela qual recebera um *ze'āmet* de 100.000 *aspres*, soma considerável quando concedida a um só indivíduo, que correspondia a uma centena de moedas de ouro.⁹⁸ Mas, cabe perguntar, não terá sido Pîrî também vítima de um mal entendido, gerado pelo desconhecimento da Porta quanto à situação no terreno, pela ignorância de Ḳubād Paşa no que diz respeito à condução de uma expedição naval, e sobretudo às práticas de negociação de resgates no Oceano Índico durante uma campanha deste

«a great privateer, a most resolute man».⁹⁵ But, as pointed out by Svat Soucek, Seyyidî 'Alî Re'îs, whose status was quite similar to that of Pîrî Re'îs's, and whose fleet was also decimated in 1554 in the sea battle against the Portuguese, did not incur in the same wrath of the Sultan.⁹⁶

However, the Sublime Porte owed him the conquest of the fortress of Aden in 14 *Muḥarrem* 956 (February 3, 1549) and the execution of the local emir, Muḥammad bin 'Ālî bin Suleiman al-Tawlaḳî,⁹⁷ by which victory he was granted a *ze'āmet* of 100.000 *akçe*, a considerable sum to be conceded to just an individual, equivalent to a hundred gold coins.⁹⁸ But, one has to ask, wouldn't also Pîrî have been a victim of a misunderstanding, caused by the unfamiliarity of the Porte with the situation on the theater of operations, by the inexperience of Ḳubād Paşa in what concerns the conduction of a naval expedition and, above all, by the ignorance about the common negotiation of ransoms on the Indian Ocean during this type of

⁹⁵ Diogo do Couto, *Da Asia*, Década Sexta, II, Liv.X, Cap.I, p. 405.

⁹⁶ Soucek, *Studies*, p.38.

⁹⁷ *Tāriḳh Al Shiḥrî* em Serjeant, *The Portuguese*, p.107-108.

⁹⁸ Segundo Meḥmet Efendî, *İbtihâc"-ttevâriḥ*, Biblioteca da mesquita de Süleymaniye, İstanbul, fundo Hüsrev Paşa, n°322, fol.89a. Veja-se também Kâtib Çelebî, *Tuḥfetü-l-kibâr fi esfâri-l-bihâr*, İstanbul, 1322/1904-1905, p.61 ; Soucek, *Studies*, p.60.

⁹⁵ Diogo do Couto, *Da Asia*, Década Sexta, II, Liv.X, Cap.I, p. 405.

⁹⁶ Soucek, *Studies*, p.38.

⁹⁷ *Tāriḳh Al Shiḥrî* in Serjeant, *The Portuguese*, p.107-108.

⁹⁸ According to Meḥmet Efendî, *İbtihâc"-ttevâriḥ*, Biblioteca da mesquita de Süleymaniye, İstanbul, fundo Hüsrev Paşa, n°322, fol.89a. See also Kâtib Çelebî, *Tuḥfetü-l-kibâr fi esfâri-l-bihâr*, İstanbul, 1322/1904-1905, p.61; Soucek, *Studies*, p.60.

tipo?⁹⁹ O que provavelmente não passou de uma negociação pontual durante o cerco, ao ser passado ao crivo de relatórios administrativos redigidos por funcionários adversos, foi tomado em Istanbul por traição.¹⁰⁰

Um mal - entendido cultural? O testemunho de Diogo do Couto

Como quer que seja, Diogo do Couto é-nos, mais uma vez, precioso pelas informações que faculta. Não temos razão para delas duvidar, até porque coincidem em diversos pontos com o descrito pelos autores otomanos. Assim, declara que houve um esboço de negociação, formalizado por uma troca de presentes entre Piri Re'is e D. Álvaro de Noronha, o capitão de Ormuz. O *kapūdān Paşa* enviou a D. Álvaro um grupo dos reféns de Mascate (entre os quais a esposa de João de Lisboa) como penhor da negociação e prova da boa vontade do almirante otomano. O objectivo era incitar os Portugueses a resgatar todos os cativos, permitindo assim

campaigns?⁹⁹ What, in all probability, hadn't been more than a simple negotiation during the siege, was interpreted by Istanbul as treason, when the administrative reports of adverse civil servants were scrutinized.¹⁰⁰

A cultural misunderstanding? The testimony of Diogo do Couto

It doesn't matter how, Diogo do Couto is extremely important, once again, on account of the information he affords us. We have no ground to question them, even because, in different ways, they coincide with what was written by the Ottoman authors. A negotiation process was outlined, he states, duly formalized by an exchange of gifts between Piri Re'is and D. Álvaro de Noronha, the captain of Hormuz. The *Kapūdān Paşa* sent to D. Álvaro a group of the Muscat hostages (among them the wife of João de Lisboa) as a guarantee of the negotiation and proof

⁹⁹ A questão, estudada no que diz respeito ao Mediterrâneo (veja-se Dominique Valérien, «Le rachat des captifs dans les traités de paix de la fin du Moyen Âge», *Hypothèses* 10/1 (2007), p.343-358; *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XV-XVIII^e siècle*, Wolfgang Kaiser (ed.), Rome: École française de Rome, 2008), has not yet been studied in the 16th century Indian Ocean, although referred by Geneviève Bouchon, «Reis e piratas do Malabar: o Jogo da guerra marítima nas vésperas da segunda expansão europeia», in Luís Filipe Barreto and Francisco Contento Domingues (eds.), *A abertura do mundo. Estudos de História dos Descobrimentos Europeus – em homenagem a Luís de Albuquerque*, Lisboa: Editorial Presença, II, 1987, p.139-149 and Willem Floor, «Who were the Niquelus?», *Revisiting Hormuz*, p.89-105.

¹⁰⁰ Peçevi, *Tārīh*, I, p.351-352.

⁹⁹ The question, studied in the Mediterranean (see Dominique Valérien, «Le rachat des captifs dans les traités de paix de la fin du Moyen Âge», *Hypothèses* 10/1 (2007), p.343-358; *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, XV-XVIII^e siècle*, Wolfgang Kaiser (ed.), Rome: École française de Rome, 2008), has not yet been studied in the 16th century Indian Ocean, although referred by Geneviève Bouchon, «Reis e piratas do Malabar: o Jogo da guerra marítima nas vésperas da segunda expansão europeia», in Luís Filipe Barreto and Francisco Contento Domingues (eds.), *A abertura do mundo. Estudos de História dos Descobrimentos Europeus – em homenagem a Luís de Albuquerque*, Lisboa: Editorial Presença, II, 1987, p.139-149 and Willem Floor, «Who were the Niquelus?», *Revisiting Hormuz*, p.89-105.

¹⁰⁰ Peçevi, *Tārīh*, I, p.351-352.

a Pīrī Re'īs arcar com as suas despesas. Um arco e um coldre foram também enviados como presentes protocolares. Mas se D. Álvaro de Noronha recusou o resgate de todos os membros deste grupo (incluindo o da mulher de João de Lisboa), aceitando apenas o de um soldado e de um bombardeiro, sempre úteis às guarnições das fortalezas, enviou também a Pīrī Re'īs vários presentes (uma bacia, uma jarra de prata dourada, uma espingarda e uma espada).¹⁰¹

Tanto quanto sabemos, as correspondências privadas portuguesas que mencionam o rescaldo do cerco nada nos dizem sobre esta troca de presentes, para além do assentado por Diogo do Couto. A razão é facilmente explicável, pois a preocupação era grande em Ormuz com os défices monetários, as epidemias que se seguiram ao cerco da ilha, e a existência do perigo que representava, tão perto de Jarun, o arsenal e o estaleiro de Bassorah. A questão levou, em 1563, à missão de espionagem de Simão da Costa, o qual, ao serviço do Vice-rei do Estado da Índia, D. Francisco Coutinho, Conde de Redondo, acompanhou de retorno a Bassorah Ḥwāḡa Naṣr 'Allāh, um embaixador de Dervīṣ 'Alī Paṣa (*beylerbeyi* de Bassorah em 1563). Ḥwāḡa Naṣr 'Allāh tinha sido enviado a Ormuz em vista de negociar a manutenção das relações comerciais entre Bassorah e Ormuz, e o capitão da fortaleza enviou-o por sua vez a Goa, onde encontrou o Vice-Rei. O objectivo de Simão da Cunha era inteirar-se das defesas de Bassorah e especialmente do estado do seu estaleiro – os Portugueses temiam que aí fossem construídas galeras, como em Suez, que vies-

of the good will of the Ottoman admiral. The aim was to convince the Portuguese to free from captivity all the hostages, and so allowing Pīrī Re'īs to finance his expenses. A bow and a holster were also sent as protocol gifts. But, if D. Álvaro de Noronha refused to free all the members of this group (including the wife of João de Lisboa), agreeing only to rescue a soldier and a gunner, always needed in the fortresses garrisons, he also sent several gifts to Pīrī Re'īs (a gilded silver ewer and basin, a musket and a sword).¹⁰¹

As we know, beyond what was stated by Diogo do Couto, there is no mention of this exchange of presents in the private Portuguese correspondence in the aftermath of the siege. The reason is easily explained by the great concern in Hormuz with the monetary deficits, the epidemics that followed the siege and the real danger presented by proximity to Jarun of the Baṣra arsenal and shipyard. This problem is at the origin of the 1563 spying mission of Simão da Costa who, at the service of the Viceroy of the *Estado da Índia*, D. Francisco Coutinho, Earl of Redondo, accompanied the return to Baṣra of Ḥwāḡa Naṣr 'Allāh, ambassador of Dervīṣ 'Alī Paṣa (*beylerbeyi* of Baṣra in 1563). Ḥwāḡa Naṣr 'Allāh had been sent to Hormuz to assure the preservation of its trade relations with Baṣra, and afterwards the captain of the fortress sent him to Goa, where he met the Viceroy. Simão da Costa's intent was to gather information about Baṣra's defenses and, especially, on the condition of the shipyard – the Portuguese were concerned with the prospect of galleys being built there, as was the case

¹⁰¹ Diogo do Couto, *Da Asia*, Década Sexta, II, Liv.X, Cap.I, p. 425.

¹⁰¹ Diogo do Couto, *Da Asia*, Década Sexta, II, Liv.X, Cap.I, p. 425.

sem atacar Ormuz ou os territórios da Índia.¹⁰²

Em contrapartida, a grande carta de 1554, dirigida pelo rei de Ormuz, Tūrān Shāh V, a D. João III,¹⁰³ contém preciosas informações. Ela mostra claramente que as autoridades portuguesas e persas de Ormuz, preocupadas com os rumores de uma nova campanha de Solimão o Magnífico contra Shāh Tahmasp,¹⁰⁴ e certamente informados da destituição de Ẹubād Paşa (efectuada no início de 1554),¹⁰⁵ não tardaram a temporizar com Muştafā Paşa, o novo *beylerbeyi* de Bassorah. A indulgência foi recíproca, pois uma das primeiras medidas do novo Paşa foi de enviar um embaixador a D. Antão de Noronha, ainda capitão de Ormuz: tal contacto correspondia, do lado otomano, a um sólido pragmatismo, e inscrevia-se na continuação dos esforços de Bilāl Moḥammed Paşa (o anterior *beylerbeyi* de Bassorah) e de Ẹubād Paşa para manter abertos os canais de comunicação com Ormuz.

No entanto, como sabemos, a confrontação luso-turca não tinha ainda terminado, como provam as peripécias do repatriamento das galeras otomanas de Bassorah

of Suez, which could present a menace to Hormuz or the India territories.¹⁰²

On the other hand, the letter of 1554, addressed to D. João III by the king of Hormuz, Tūrān Shāh V,¹⁰³ presents precious informations. It clearly shows that the Portuguese and Persian authorities of Hormuz, worried as they were with the rumours of a new campaign of Suleiman the Magnificent against Shāh Tahmasp,¹⁰⁴ and in all probability acquainted with the dismissal of Ẹubād Paşa (which happened on early 1554),¹⁰⁵ lost no time to temporize with Muştafā Paşa, the new *beylerbeyi* of Başra. One concludes the indulgence was reciprocal, as one of the first decisions of the new Paşa was to send an ambassador to the captain of Hormuz: this must be regarded as consistent pragmatism from the Ottomans, in line with the endeavours of Bilāl Moḥammed Paşa (the former *beylerbeyi* of Başra) and of Ẹubād Paşa to keep open the channels of communication with Hormuz.

However, as we know, the Portuguese-Turkish confrontation had not ceased yet, as proved by the difficult and

¹⁰² Veja-se Dejanirah Couto, «Figuras de antagonismo: Reatamento das negociações luso-otomanas, Diogo do Couto e a audiência de António Teixeira de Azevedo ao Grão-Turco (1563)», artigo entregue para publicação nas Actas do Colóquio consagrado a Diogo do Couto (Biblioteca Nacional de Portugal, Dezembro de 2016).

¹⁰³ AN/TT, CCI, 94, 2.

¹⁰⁴ Veja-se *infra*, sobre a terceira campanha da Pérsia.

¹⁰⁵ Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p. 248, nota 63 (segundo a indicação do registo de chancelaria *Ruus Defteri*, datado do 26 *rebî* 'II 961, *Başbakanlık Arşivi, Kâmil Kepeci* n°211, p.13). A questão põe-se de saber se esta destituição esteve ligada ou não ao relatório sobre Piri Re'is e à sua execução.

¹⁰² See Dejanirah Couto, «Figuras de antagonismo : Reatamento das negociações luso-otomanas, Diogo do Couto e a audiência de António Teixeira de Azevedo ao Grão-Turco (1563)», article submitted for publication in : *Diogo do Couto: história e intervenção política de um escritor polémico* (Conference proceedings, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, December 15-16, 2016).

¹⁰³ AN/TT, CCI, 94, 2.

¹⁰⁴ See *infra*, about the third campaign of Persia.

¹⁰⁵ Orhonlu, «Hint Kaptanlığı», p. 248, note 63 (according to the indication of the register of chancellery *Ruus Defteri*, dated 26 *rebî* 'II 961, *Başbakanlık Arşivi, Kâmil Kepeci* n°211, p.13). The question is to know if this dismissal was connected or not with the report about Piri Re'is and his execution.

para Suez, capitaneadas por Seyyidî 'Alî Re'îs em 1554¹⁰⁶ e o conflito em Bahrain em 1559.¹⁰⁷ Mas em 1554, os episódios ligados ao repatriamento do resto da frota turca – tais como a grande batalha naval entre Seyyidî 'Alî Re'îs e D. Fernando de Noronha junto do cabo Musandan – não devem fazer esquecer que o novo *beylerbeyi* de Bassorah tinha também outras preocupações militares, pois atacava as fortalezas fronteiriças do Khūzistān sujeitas ao Safávida, campanha em que as tropas persas levaram a melhor, reinstalando na região, e de forma momentânea, o delicado equilíbrio de forças anterior à conquista de Bassorah pelos Otomanos em Dezembro de 1546. Além disso, o Iraque meridional era teatro de um conflito militar de maior escala que o confronto luso-o-

eventful repatriation, in 1554, of the Ottoman galleys from Bašra to Suez, under the command of Seyyidî 'Alî Re'îs¹⁰⁶ and the conflict of 1559 at Bahrain.¹⁰⁷ But in 1554, the episodes related to the repatriation of the remaining ships of the Turkish fleet – such as the great naval battle nearby cape Musandan, opposing Seyyidî 'Alî Re'îs and D. Fernando de Noronha – should not make one forget that the new *beylerbeyi* of Bašra also had other military concerns, because he was attacking the fortresses of the Khūzistān border, subjected to the Safavids, in which campaign the Persian troops took advantage, re-establishing in the region, momentarily, the delicate balance of power that existed before the conquest of Bašra in December 1546 by the Otto-

¹⁰⁶ Couto, «Murād Bey, Seydî 'Alî Re'îs», p.185-203 e documentos (p.204-216); sobre a experiência de Seyyidî veja-se também Kate Fleet «What Sidi Ali saw: The Ottomans and the Portuguese in India, 1554-1556», *Portuguese Studies Review* 9, 1/2 (2001), p.232-253; do ponto de vista literário, Efe Murat Balıkcıoğlu, «Experiencing the Experience: Seydî 'Alî Reis and the Indo-Muslim World», *Journal of Turkish Literature* 8 (2011), p.26-40.

¹⁰⁷ Sobre a tentativa de rebelião de Murād Re'îs, Re'îs Murād ou Murād Şāh (na realidade de seu nome Jalāl al-Dīn Murād Maḥmūd), o emir de Bahrain, contra a tutela de Ormuz, e o ataque de Muṣṭafā Pāšā, o *beylerbeyi* de Al- Ḥasā, Cengiz Orhonlu, «1559 Bahreyn seferine āit bir rapor», *Tarih Dergisi* XVII/ 22 (1967), p.1-16; Salih Özbaran, «Bahrain in 1559. A Narrative of Turco-Portuguese Conflict in the Gulf», *The Ottoman Response*, p. 179-188, artigo editado primeiramente em *Osmanlı Araştırmaları/The Journal of Ottoman Studies* III (1982), p.91-104; Monik Kervran, *Bahrain in the 16th Century. An Impregnable Island*, Bahrain: French Archaeological Mission at Bahrain, 1988, p.23-25; Soucek, *Studies*, p.91-92.

¹⁰⁶ Couto, «Murād Bey, Seydî 'Alî Re'îs», p.185-203 and documents (p.204-216); about the experience of Seyyidî see also Kate Fleet «What Sidi Ali saw: The Ottomans and the Portuguese in India, 1554-1556», *Portuguese Studies Review* 9, 1/2 (2001), p.232-253; from a literary view point, Efe Murat Balıkcıoğlu, «Experiencing the Experience: Seydî 'Alî Reis and the Indo-Muslim World», *Journal of Turkish Literature* 8 (2011), p.26-40.

¹⁰⁷ About the rebellion attempt of Murād Re'îs, Re'îs Murād or Murād Şāh (Jalāl al-Dīn Murād Maḥmūd was his real name), the emir of Bahrain, against the tutelage of Hormuz, and the attack of Muṣṭafā Pāšā, the *beylerbeyi* of Al- Ḥasā, Cengiz Orhonlu, «1559 Bahreyn seferine āit bir rapor», *Tarih Dergisi* XVII/ 22 (1967), p.1-16; Salih Özbaran, «Bahrain in 1559. A Narrative of Turco-Portuguese Conflict in the Gulf», *The Ottoman Response*, p. 179-188, article first edited in *Osmanlı Araştırmaları/The Journal of Ottoman Studies* III (1982), p.91-104; Monik Kervran, *Bahrain in the 16th Century. An Impregnable Island*, Bahrain: French Archaeological Mission at Bahrain, 1988, p.23-25; Soucek, *Studies*, p.91-92.

tomano, ou mesmo que a guerrilha fronteiriça otomano-safávida. Em 1553, no momento do rescaldo do cerco de Ormuz, Shāh Tahmasp enviara um exército ocupar as fortalezas a Norte do lago de Van. Solimão reagira imediatamente a esta ingerência territorial iniciando a décima-segunda «campanha augusta» e a terceira (e última) contra o Irão. A expedição militar atingiu a fronteira do Cáucaso, junto do rio Araxe, para além de Nakhidjvan/Nakhitchevan, e só se concluiu com o estabelecimento do tratado de Amasya (29 de Maio de 1555), consagrando finalmente o *statuo quo* territorial entre as duas grandes potências.¹⁰⁸ Este clima de conflito local e regional terá pesado na decisão do Sultão em punir tão duramente o eminente cartógrafo? A questão permanece em aberto. As fontes de que dispomos mostram apenas que o o retorno de Pīrī Re'īs ao Egipto foi sancionado à medida do imbróglia militar e diplomático em que se havia envolvido. Resta-nos que a importância da sua obra científica foi tal, que o seu trágico fim em nada diminuiu o seu prestígio nos séculos seguintes, e a sua herança como cartógrafo, hidrógrafo e navegador, é hoje reconhecida, muito para além das fronteiras da Turquia, como legado universal.

mans. Additionally, southern Iraq was the theater of a larger scale military conflict, when compared with the Portuguese-Ottoman confrontation, or even the border Ottoman-Safavid guerrilla. In 1553, in the aftermath of the Hormuz siege, Shāh Tahmasp had sent an army to take possession of the fortresses north of the Van Lake. Suleiman had promptly reacted to this territorial incursion, by starting a twelfth « imperial campaign » and the third (and last) against Iran. The military expedition reached the border of the Caucasus, nearby the river Araxe, beyond Nakhidjvan/Nakhitchevan, and only was concluded when the Amasya treaty (May 29, 1555) was signed, finally establishing the territorial *statuo quo* between the two great powers.¹⁰⁸ Could this background of local and regional conflict had contributed to the Sultan decision to give such a harsh punishment to the eminent cartographer? The question remains unsolved. The sources we have only reveal that the return of Pīrī Re'īs to Egypt was sanctioned in the proportion of the military and diplomatic imbroglio he was entangled in. We are convinced that the importance of his scientific work is such that his tragic end does no harm to the prestige awarded to him on the following centuries, and that his heritage as cartographer, hydrographer and navigator is acknowledged today as a universal legacy, far beyond the frontiers of Turkey.

¹⁰⁸ Sobre a campanha, Işıksel, *La diplomatie*, p. 51-53; Robert Mantran (dir.), *Histoire de l'Empire ottoman*, Paris: Fayard, 1989, p.154.

¹⁰⁸ About the campaign, Işıksel, *La diplomatie*, p. 51-53; Robert Mantran (dir.), *Histoire de l'Empire ottoman*, Paris: Fayard, 1989, p.154.

AS AÇÕES NAVAIS DE PIRI REIS E SEYDI ALI REIS E A EXPANSÃO TURCA NO ÍNDICO. FATORES NÁUTICOS E METEOROLÓGICOS

NAVAL ACTIONS OF PIRI REIS AND SIDI ALI REIS AND THE OTOMAN EXPANSION IN THE INDIAN OCEAN. NAUTICAL AND METEOROLOGICAL ASPECTS

José Manuel Malhão Pereira*

Introdução

A penetração dos portugueses no oceano Índico e Pacífico Noroeste a partir de inícios do século XVI, e a conquista do Egito aos Mamelucos pelos Turcos em 1517, originaram um contacto direto entre lusos e otomanos, que se transformou rapidamente em confronto.

Introduction

The infiltration of the Portuguese in the Indian Ocean and Pacific Northwest since the beginning of the XVI century, and the conquest of Egypt by the Turkish in 1517, originated a direct contact between Lusitanians and Otomans that developed quickly to confrontation.



Fig. 1. Datas importantes do Império Otomano.
Important dates of the Ottoman Empire.

* Academia de Marinha, 12 Dezembro 2016

Tal não significa que mesmo antes de 1517, a chegada dos Portugueses ao Índico não tenha deixado de originar confrontos importantes com o então reinante sultão Mameluco, que, contudo, não deixou de pedir auxílio aos Turcos, que foi devido não só em material como também em mercenários, os *Rumes* da historiografia portuguesa. A batalha de Chaul, é um exemplo dessa cooperação.

Contudo, e depois de 1517, os interesses Turcos e Portugueses entraram em conflito aberto especialmente no Mar Vermelho e Golfo Pérsico. A conquista de Baçorá em 1534, a de Áden em 1538, foram ações marcantes da política expansionista Turca, assim como as suas investidas contra os Portugueses, como por exemplo o ataque a Diu, mas que nunca tiveram êxito. O mesmo aconteceu com as tentativas Portuguesas de ataque e conquista de Suez e outras ações. Veja-se na figura 1, algumas importantes datas do império Otomano.

Note-se que o confronto entre o poder naval Português (que já estava estabelecido no Índico Norte e Pacífico do Noroeste), e a armada Turca, foi levado a cabo por navios à vela e mistos de remo e vela que têm diferentes comportamentos em combate e dependem do vento ou da ausência dele, pelo que as características físicas dos mares em causa influenciaram decisivamente toda a ação.

A necessidade Turca de estabelecer comunicações marítimas seguras entre Suez e Bassorá (depois da conquista desta cidade portuária e de Aden), levou Sulaimão o Magnífico a tentar expulsar os Portugueses de Ormuz, tentativas que se concretizaram pelas ações de Piri Reis e Seydi Ali Reis, no período de 1552 a 1554.

That does not mean that even before 1517, the arrival of the Portuguese to the Indian Ocean has not originated important clashes with the Mameluc Sultan, who requested help from the Turks not only in goods but also in mercenaries, the *Rumes* of the historiography. The battle of Chaul is one of the consequences of that cooperation.

However, and after 1517, Turkish and Portuguese interests became openly in conflict, especially at the Red Sea and Persian Gulf. The conquests of Basra in 1534, and that of Aden in 1538, were important actions of the expansionist Turkish policy, as well as their attacks against the Portuguese, as for example the attack to Diu. Nevertheless, none one has been successful. The same happened with the Portuguese attempts to attack and conquer Suez and other similar actions. See on the image, some important dates of the Ottoman Empire.

Note that the confrontation between the Portuguese naval power (which was already well established on the Indian Ocean and Northwest Pacific) and Turkish navy was performed by sailing ships and oared ships with sails, which have different behaviour in combat and depend on the wind or its absence, so the physical characteristics of the seas influenced all the action.

The Turkish need for establishing safe maritime routes between Suez and Basra (after the conquer of this maritime town and that of Aden) drove Suleiman the Magnificent to expulse the Portuguese from Ormuz. This was performed by Piri Reis and Seydi Ali Reis, during the period

Serão estes confrontos navais que serão analisados neste trabalho, tendo essencialmente a preocupação de os interpretar à luz da geografia física do Índico, do Mar Vermelho e do Golfo Pérsico. É minha opinião, que o condicionalismo físico das áreas marítimas em causa foi o principal fator das dificuldades encontradas pelos turcos na prossecução dos seus objetivos estratégicos para a área em causa.

Note-se que pretendo essencialmente com este trabalho, mostrar as razões que penso existirem, para que uma potência como a Turquia, um poderoso império marítimo e continental, não se tenha conseguido opor eficientemente a um pequeno Estado, que a enormes distâncias da pátria, controlava inúmeros territórios costeiros e era senhor de um poder marítimo invejável. O breve estudo de alguns confrontos, nos quais se inclui o de Piri Reis, serão úteis para melhor compreender essas razões.

Nestas condições, na análise dessas batalhas navais, ter-se-ão essencialmente em conta as características dos navios de ambos os contendores, seu armamento e condições físicas das áreas marítimas em causa, manobras efetuadas, e outros elementos adequados à compreensão das operações navais.

Os combates estão pormenorizadamente descritos e interpretados por Saturnino Monteiro, cuja monumental e valiosa obra seguiremos essencialmente.

Serão apresentadas algumas das suas preciosas ilustrações.

Mas antes de analisar essas duas ações, vejamos muito brevemente uma que as antecedeu e que teve intervenção Turca, o combate naval de Chaul em 1508.

1552 to 1554. So, these will be the naval confrontations that will be analysed in this work, having essentially in mind the preoccupation of interpreting them at the light of the physical geography of the Indian Ocean, the Red Sea and of the Persian Gulf. It is my opinion that the physical characteristics of the maritime areas concerned, has been the main cause for the difficulties found by the Turks on the prosecution of their strategic goals in the area.

My main intent with this work, is to show the reasons why a political power like Turkey, a powerful maritime and continental empire, has not succeeded to oppose efficiently to a small State, that so faraway from its home land, controlled so many coastal territories and had in the area an enviable maritime power. The brief study of some of the battles, in which I include Piri Reis, will be useful for better understanding those reasons.

On these circumstances, during the analysis of those naval battles, I will mainly have in mind the characteristics of the ships of both competitors, its armament and manoeuvres, the physical conditions of the areas concerned, and other elements adequate to the understanding of the naval operations.

Saturnino Monteiro, which monumental and valuable work I will follow, meticulously describes the battles. Some of his precious illustrations will be shown. But before commenting these two actions, let us see one that has happened some years before and had Turkey's participation, the naval combat of Chaul of 1508.

Chaul, 1508

A batalha de Chaul, muito comentada por ter originado a trágica morte de D. Lourenço de Almeida, filho de D. Francisco de Almeida, foi uma tentativa dos Mamelucos do Egito de combaterem os Portugueses no Índico, pelo que foi construída uma armada em Suez, que foi artilhada e comandada pelos Turcos, seus aliados, visto que o Sultão Mameluco não tinha capacidade militar para esse efeito¹.

A madeira para a sua construção foi em parte adquirida na Dalmácia, e cito de um importante trabalho de Carlo Cipolla, que "... a total ausência de madeira no Mar Vermelho e no Golfo Pérsico, dificultou decisivamente a acção dos governantes do Egipto (antes de 1517) e da Turquia (após 1517) nos seus esforços para construírem frota destinada a combater no Índico."². E esta frota ressentiu-se deste efeito, visto que ficou reduzida a dois galeões, quatro naus, duas galés e três galeotas, a que se juntou mais tarde uma galeota malabar. As guarnições ascendiam a cerca de 15000 homens.

Quanto a canhões, Saturnino Monteiro afirma que "... estavam muito bem artilhados, com canhões de bronze iguais ou até melhores que os dos portugueses.". No entanto Cipolla, afirma que "Utilizavam

Chaul, 1508

The battle of Chaul, largely commented on account of the death in combat of D. Lourenço de Almeida, the son of D. Francisco de Almeida, has been an attempt of the Egyptian Mamelucs to fight with the Portuguese in the Indian Ocean. So, a naval force was built in Suez, with artillery and leadership of the Turks, their allies, because the Mameluc Sultan had no military capacity to do the job.¹

The wood has been partially acquired in Dalmatia, and I quote from an important work of Carlo Cipolla, that "... the total non-existence of wood on the Red Sea and Persian Gulf, rendered very difficult the action of the statesmen of Egypt (before 1517) on their efforts to build a naval force destined to fight in the Indian Ocean."². And this armada has suffered the consequences, because has been reduced to two galleons, four naus, two galleys and three "galeotas" (small galleys), which were joined later by a galeota from Malabar. The total crew number was around 15000 men.

In which concerns canons, Saturnino Monteiro says that "... were well furnished, with bronze canons identical or even better than the ones of the Portuguese."

¹ Ver Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, 2ª ed. corrigida e aumentada, 5 vols., Lisboa, Sá da Costa, 2009, vol. I, pp. 224-238.

² Ver Carlo M. Cipolla, *Canhões e Velas na Primeira Fase da Expansão Europeia (1400-1700)*, Lisboa, Gradiva, 1989, pp. 95-97. Cipolla cita em seguida R. B. Serjeant (*The Portuguese off the South Arabian Coast- Hadrami Chronicles*, Oxford, Clarendon Press, 1963, pp. 15, 19 e segs., e paasim, onde o autor, ao descrever várias outras ações de construção de navios no Suez, admite que a referida falta de madeira não constituía obstáculo insolúvel.

¹ See Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, 2ª ed. corrigida e aumentada, 5 vols., Lisboa, Sá da Costa, 2009, vol. I, pp. 224-238.

² See Carlo M. Cipolla, *Canhões e Velas na Primeira Fase da Expansão Europeia (1400-1700)*, Lisboa, Gradiva, 1989, pp. 95-97. Cipolla cites R. B. Serjeant (*The Portuguese off the South Arabian Coast- Hadrami Chronicles*, Oxford, Clarendon Press, 1963, pp. 15, 19 e segs., e passim), where the author, on describing the other actions to build ships at Suez, admits the referred lack of wood was not an insoluble obstacle.

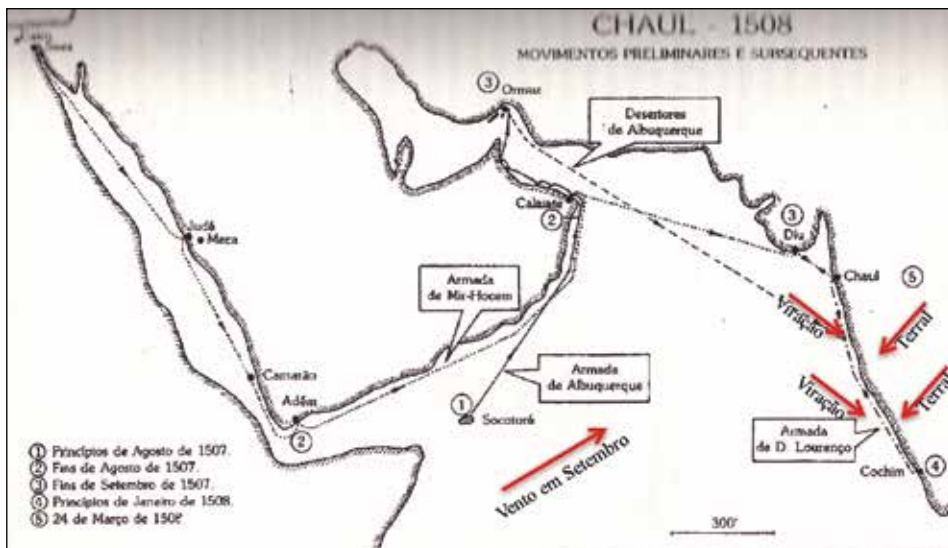


Fig. 2. Movimentos das armadas portuguesa e turca em 1516.
Movements of the Portuguese and Turkish fleets in 1516.

canhões nos seus navios (embora o fizessem de forma primitiva)", comentando em nota de rodapé que "Os Turcos nunca perderam a paixão por canhões gigantescos." E em seguida, na mesma nota, conta o episódio do uso de um basilisco (canhão de grandes dimensões), capaz de disparar projéteis de três quartos de quintal, que os Turcos tinham colocado a bordo de uma galé. Os portugueses observaram o seu disparo, e o violento recuo originou que a quilha da galé ficasse à vista.³

Depois do aprontamento da armada em Fevereiro de 1516, o seu comandante, o Emir Husain al Khurdi (o Mir-Hocem dos nossos cronistas), entrou finalmente no Índico em meados de Agosto de 1517, e em 20 de Setembro atingiu Diu. Os movimentos da armada Turca e das forças portuguesas detalham-se na figura 2.

Nevertheless Cipolla, says that "they used canon on their ships (although on a primitive way)". And on a footnote commented again that the Turkish never lost their passion for big canons." Following, on the same note, he relates the episode of the use of a basilisco (an oversized canon) that was able to shoot a projectile of $\frac{3}{4}$ of a *quintal* that had been shot on a Turkish galley. The Portuguese, observing the shooting, saw that the violent recoil originated that the keel has been seen.³

Being the armada ready, on February 1516 its captain, Emir Husain al Khurdi (the Mir-Hocem of the Portuguese chroniclers), arrived finally in the Indian Ocean by the middle of August, and in 20th of September he entered Diu. The movements of the Turkish fleet and of the Portuguese naval forces are detailed on fig. 2.

³ Cipolla está neste caso a citar Serjeant em *The Portuguese Off...* . See *op. cit.*, p. 170.

³ Cipolla is, on this case, quoting Serjeant em *The Portuguese Off...* . See *op. cit.*, p. 170.

A viagem de Mir-Hocem, efetuada em Setembro, está coerente com a monção de sudoeste a terminar, originando vento favorável mas de intensidade moderada.

Quanto aos movimentos dos Portugueses, D. Lourenço de Almeida foi incumbido por seu pai, nos primeiros dias de Janeiro de 1508, de comboiar 20 naus de Cochim que iam para diversos portos do Norte, sendo o último de Chaul.

Aproveitando o *terral* e a *viração* junto à costa, visto que a monção de nordeste já tinha entrado (ver fig. 2), progrediu para noroeste executando a sua missão. A sua força naval era constituída por três naus pequenas, uma caravela redonda, duas caravelas latinas e duas galés, com cerca de quinhentos homens. Soube, durante a

The voyage of Mir-Hocem, made in September, is in accordance with the southwest monsoon, with a moderate favourable wind.

In what concerns the Portuguese movements, D. Lourenço de Almeida was told by his father, in the beginning of January 1508, to convoy 20 naus from Cochim, going to several harbours in the North, being the last harbour Chaul.

Taking profit of the *terral*, (wind blowing from land) and of the *viração* (gentle breeze from the sea), because the north-east monsoon was already established, (see image), he slowly made way to north-west accomplishing his mission. Three naus, one caravel redonda, two caravels, two galleys, and about five hundred men

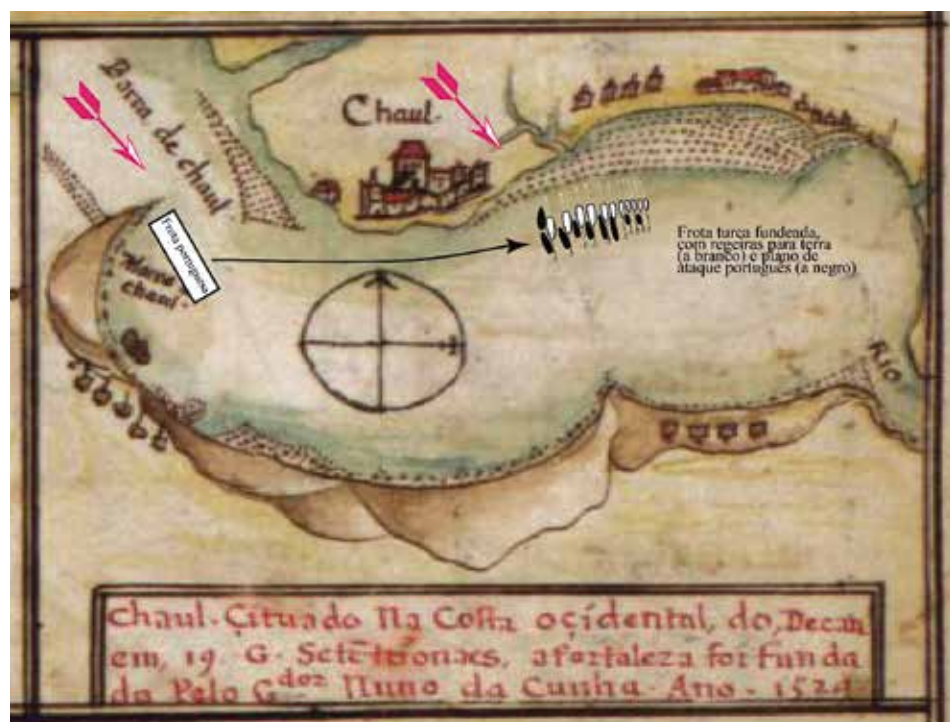


Fig. 3. O plano de ataque da armada portuguesa.
The planned attack of the Portuguese fleet.

escala em Chaul, que em Diu estava uma armada de Rumes preparada para combater os Portugueses.

Quanto a Mir-Hocem, ao chegar a Diu conseguiu aliar-se a Malyk Ayaz (o Meliqueaz dos nossos cronistas), apesar da relutância deste em envolver-se em guerra com os Portugueses. A armada conjunta seria constituída por cinco navios de alto-bordo e quarenta navios de remo. Como se vê, a predominância era dos navios de remo com cerca de dois mil e quinhentos homens. Contudo, o combate naval não teve a participação dos navios de Meliqueaz, que optou por esperar pelo resultado do mesmo.

Em resumo, a ação terá decorrido, segundo Saturnino Monteiro, do seguinte modo:

- Os navios de Mir-Hocem entraram a barra de Chaul e tentaram abordar os navios portugueses que estavam fundeados, (figura 3) mas a reação de artilharia por parte de D. Lourenço de Almeida originou outra decisão, que correspondeu a fundear a cerca de 500 metros dos portugueses, não sem se provocarem algumas baixas reciprocamente, quando os navios se encontraram a menor distância.
- Mir-Hocem fundeou a cerca de 500 metros da frota portuguesa, passou regeiras a terra para permitir, pela sua manobra, reagir com artilharia e passou pranchas entre os navios, para permitir auxílio mútuo, depois da abordagem do inimigo.
- D. Lourenço de Almeida não aceitou a sugestão do seu artilheiro, de flagelar os navios inimigos, preferindo a abordagem.

constituted this naval force. In Chaul he was told that an enemy armada of *Rumes*, was in Diu, ready to give battle to the Portuguese.

Meanwhile, Mir- Hocem when arriving Diu, made an alliance with Malik Ayaz (the Meliqueaz of the Portuguese chroniclers), although his unwillingness in fighting with the Portuguese. Five high free-board sailing ships and forty rowing ships formed the combined armada. As we can see, the majority were rowing ships, with about two thousand five hundred men. Nevertheless, the naval battle did not have the participation of Malik Ayaz, who opted to wait and see before, who will win.

The action, can be summarized as follows according to the detailed description of Saturnino Monteiro,:

- The ships of Mir-Hocem entered the bar of Chaul and tried to board the anchored Portuguese ships, (see fig. 3) but, D. Lourenço de Almeida artillery reaction originated another decision, which was to anchor about 500 meters of the Portuguese ships, not without losses from both sides when the ships near each other.
- Mir-Hocem, not only anchored, but also passed ropes from the sterns of their ships to the shore, allowing, with its manoeuver, the aligning of the ships to shoot the artillery. Planks were also passed between each contiguous ship, to allow the circulation of personnel during the fight.
- D. Lourenço has not accepted the suggestion of his man in charge of the artillery of trying to sink the ships with the guns, preferring the boarding.

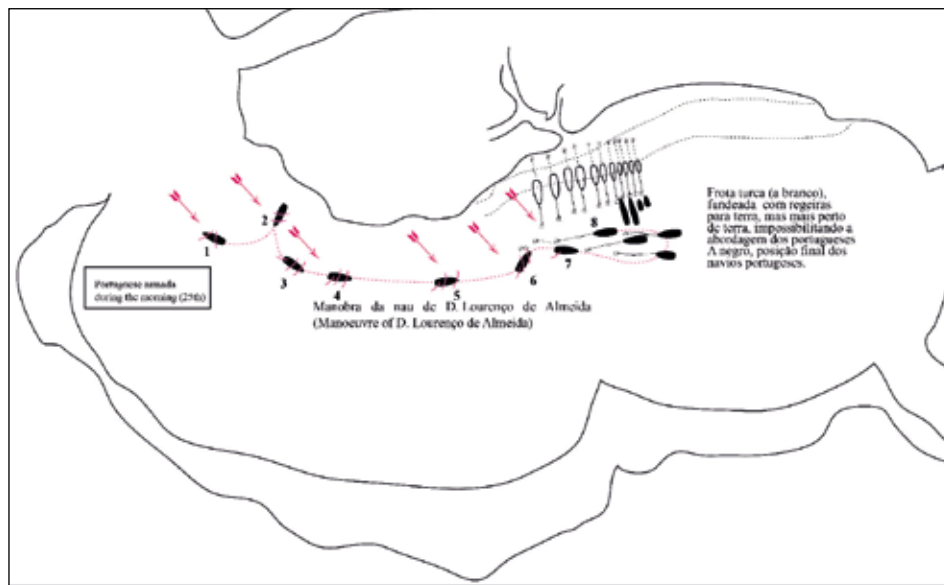


Fig. 4. Chaul, 25 de Março de 1580. O ataque da armada portuguesa.
Chaul, 25th March, 1580. The attack of the Portuguese fleet.

- No dia seguinte, à tarde, com a viração, os navios portugueses (representados a negro) viraram em roda (ver figura 4) e dirigiram-se para os navios inimigos (representados a branco) com vento e corrente favoráveis, com o intuito de os abordarem. A nau de D. Lourenço, cuja manobra está exemplificada na figura, largou ferro inadvertidamente frente aos navios de Mir-Hocem depois de ter completado a manobra de virar em roda. Isto originou grande confusão e impediu a abordagem, ficando os navios fundeados obliquamente frente aos inimigos. Os navios de remo e as caravelas exerceram bem a sua ação e conseguiram abordar os navios que lhes estavam destinados. Imagine-se o ambiente a bordo durante estas manobras, que já de si são extremamente complexas e às quais teremos que adicionar chuvas de pedras e outros projéteis, o barulho en-
- On the following day, in the afternoon, with the northwest wind, the Portuguese ships (in black, fig. 4), gybed and proceeded in the direction of the enemy ships (in white) with a favourable wind and current, with the idea of boarding them. The nau of D. Lourenço, (his manoeuvre is explained on the image), let go the anchor in front of Mir-Hocem big ships after completing the manoeuvre, and the others had also to anchor. This originated great confusion and prevented the boarding, of the ships to windward. Nevertheless, the rowing ships and the caravels were allowed to board the ships more to leeward, and that were the ones designated to them. We can imagine the ambient on board during the manoeuvres, which are complex and to which we have to add stones and other projectiles flying over their

surdecedor da fuzilaria e da artilharia, a gritaria dos combatentes, o escorregadio sangue no convés, os gemidos dos feridos. Que diferença entre um gabinete de ar condicionado em Fort Mayers, com os pilotos dos drones a atacar afegãos a 7000 milhas de distância!

- Os veleiros grandes, contudo, ficaram muito expostos e houve grande quantidade de baixas, tendo-se novamente D. Lourenço de Almeida recusado a flagelar os navios inimigos com artilharia

A batalha de Chaul prosseguiu, agora já com a participação de Meliqueaz, e terminou no dia seguinte com muitos outros episódios que não estarão no âmbito deste breve estudo. Note-se, contudo, que Meliqueaz e Mir-Hocem desistiram de expulsar os portugueses da Índia.

A descrição desta ação pretende ser um exemplo da tática usada na época, verificando-se que ainda havia certa relutância em utilizar a artilharia, sendo considerado mais digna a abordagem. E D. Lourenço pagou por isso.

Pretendeu-se também ilustrar o modo como se combatia, e o comportamento relativo dos veleiros e dos navios de remo. Muitos dos combates navais da época davam-se em águas restritas e usando os navios como pequenas fortalezas bem guarnecidas com homens com armas de fogo e bestas e além disso, bem artilhadas. Os assaltos ou abordagens eram complementares dos duelos de artilharia e os navios de remo, prestavam um bom serviço na ação, quando na ausência de vento ou com vento fraco.

Mas os veleiros, com peças em ambos os bordos, tinham respeitável poder de fogo, ao contrário das galés e fustas que as tinham principalmente na proa e popa. Mais adiante, ao tratarmos das ações de

heads, the deafening noise of the guns and of the screaming of the wounded, the slippery blood on the deck. What a difference between this and an air-conditioned and comfortable room at Fort Mayers, with the pilots of the drones shooting afghan fighters, some 7000 miles away!

- However the big sailing ships were very exposed and had a lot of casualties and D. Lourenço de Almeida refused again to use extensively the artillery.

The battle of Chaul proceeded, already with the participation of Meliqueaz, and ended on the following day. We have to note that Meliqueaz and Mir-Hocem gave up of driving out the Portuguese from India.

The description of this action intends to be an example of the tactics used on that period, and we see that the officers had reluctance on using the artillery, being considered more dignifying and heroic the boarding of the ships. And D. Lourenço paid for that!

I also intended to explain the way people fought and the relative behaviour of sailing and rowing vessels. Many combats in those times took place in restricted waters, using the ships as small fortresses, well furnished of personnel, fire arms and cross-bows and besides that with good artillery. The boarding was complementary to the duels of artillery, and the rowing ships rendered a great service when the wind was light or inexistent.

Another important issue is the artillery of the big sailing ships. They have the guns on both sides, which means a respectable firepower. On the contrary, fustas and galleys had them at the bow and stern, so they could only fire on those directions.

Piri Reis e Seydi Aly Çelebi, desenvolveremos este assunto.

PiriReis

Passemos agora para outra época, que corresponde à que mais intensamente mostra o empenho Otomano em expulsar os portugueses do Oriente. Já acima nos referimos à necessidade Turca de estabelecer comunicações marítimas seguras entre Suez e Bassorá (depois da conquista desta cidade portuária e de Aden), que levou Sulaimão o Magnífico a tentar expulsar os Portugueses de Ormuz

Estas tentativas concretizaram-se pelas ações de Piri Reis e Seydi Ali Reis, no período de 1552 a 1554.

Analisemos, seguindo a interpretação das fontes feita por Saturnino Monteiro, os aspetos que mais nos interessam da missão de Piri Reis: (ver figura 5)

- Em 1546 os Turcos conquistaram Baçorá aos Persas e em 1550, Catifa, tributaria de Ormuz e ponto de partida das caravanas para Meca. O rei de Ormuz pediu auxílio aos portugueses para recuperar Catifa, e o então Vice-Rei D. Afonso de Noronha, enviou seu sobrinho, D. Antão de Noronha com uma poderosa armada de 19 navios e mil e duzentos soldados. As ordens incluíam a ajuda aos Persas e recuperar Baçorá.
- A ação de D. Antão de Noronha, com a colaboração de forças da cidade de Ormuz, originou a destruição de Catifa e a tentativa de expulsar os Turcos de Baçorá, não se tendo concretizado esta última ação.
- Para expulsar os portugueses de Ormuz, Solimão o Magnífico mandou aprontar vinte e cinco galés que estavam em

I will come back to this subject later on, when speaking about Piri Reis and Seydi Aly Çelebi.

Piri Reis

Let us now analyse other period, the one corresponding to the times when the Ottoman Empire showed more interest in driving out the Portuguese from the Orient. We have already referred the Turkish necessity to establish safe maritime communications between Suez and Bassorá (after the conquest of this harbour and also of Aden), fact that obliged Suleiman the Magnificent to try to expel the Portuguese from Ormuz.

This dream was made true by the actions of Piri Reis and Seydi Ali Reis, from 1552 to 1554.

Let us now, following the interpretation of Saturnino Monteiro, analyse some of the aspects of Piri Reis actions (see fig. 5):

- In 1546 the Turks conquered Baçorá to the Persians and in 1550 Catifa, tributary from Ormuz and departure point for the caravans to Meca. Ormuz King asked the help of the Portuguese for reconquering Catifa. Viceroy D. Afonso de Noronha, send his nephew, D. Antão de Noronha leading a powerful army of 19 ships and 1200 men. His orders also include the help to the Persians, and they were supposed to reconquer Basra.
- D. Antão de Noronha's action, who received the cooperation of the Ormuz people, result in the destruction of Catifa but the Turks were not expelled from Basra.

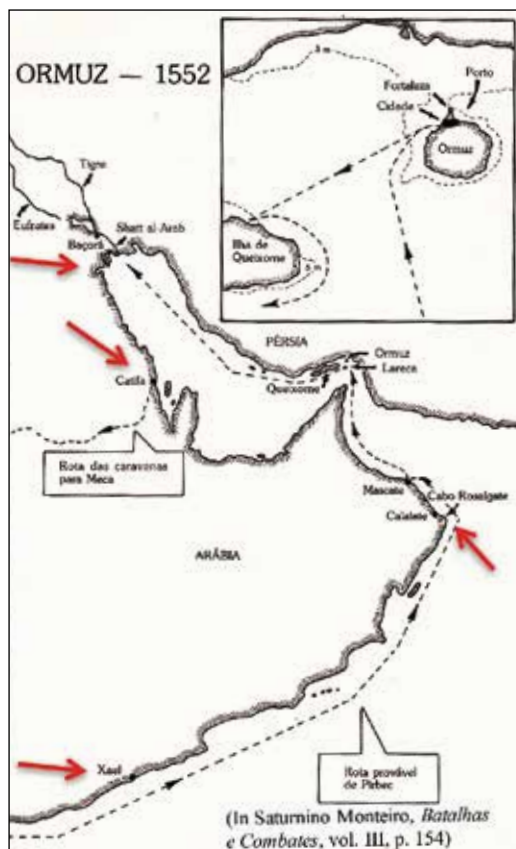


Fig. 5. Movimentos de Piri Reis em 1552.

Piri Reis movements in 1552.

- Suez, guarneceu-as com 1200 soldados e entregou a missão a Piri Reis.
- A missão seria chegar a Baçorá sem ser detetado pelo portugueses e em Baçorá organizar o ataque a Ormuz, com o auxílio de mais meios navais e mais cerca de 15000 homens.
- Como seria de esperar, não se conseguiu guardar segredo e o capitão de Ormuz tomou medidas para detetar a armada turca, enviando não só uma fusta a Xael (ver figura 5) como mais duas para o C. Roselgate. A armada turca largou de
 - To get rid of the Portuguese from Ormuz, Suleiman the Magnificent send 25 galleys, which were stationed in Suez, with 1200 men. Piri Reis was their leader.
 - Their idea was to arrive Basra without being noticed by the Portuguese and from Basra, with the help of more ships and more 15000 men, to destroy Ormuz.
 - But it was very difficult to keep such a secret, so the Ormuz captain sends a fusta to Xael, (see figure 5) and other two to

Suez em princípios de Julho de 1552, avistando o C. Rosalgate cerca de um mês depois, o que está coerente com a monção de sudoeste reinante e com o vento de NW em todo o mar Vermelho nessa época. A média terá sido de aproximadamente 3.5 nós (2400 milhas em de 30 dias), o que também é coerente com o tipo de navio em causa.

- À frente da força naval turca vinham cinco galés comandadas pelo filho de Piri Reis. Depois de um encontro com as duas fustas que estavam no C. Rosalgate, as cinco galés mais avançadas foram para Mascate, tendo-se as fustas portuguesas escapado às galés.
- Entretanto Piri Reis também entrou em Mascate e saqueou a cidade.
- Seguiu-se o cerco à cidade de Ormuz pelos turcos, durante cerca de vinte dias. Piri Reis levantou o cerco ao fim dos referidos vinte dias, visto recear, que com a mudança da monção (de Sudoeste para Nordeste), chegassem reforços de Goa. Seguiu para Baçorá, tendo antes disso saqueado a ilha de Queixome e levado um avultado número de prisioneiros.
- Passado algum tempo, em fins de Outubro (na transição da monção de Sudoeste para a de Nordeste), e com o objetivo de socorrer Ormuz, o Vice-Rei largou de Goa com uma armada de trinta galeões e caravelas, setenta galés, galeotas, fustas e catures. Como se vê, uma armada mista, de veleiros e navios de remo. Entretanto, ao escalar Diu, soube que Piri Reis tinha levantado o cerco, pelo que regressou a Goa, deixando D. Antão da Cunha com 5 galeões, sete caravelas e vinte fustas, a fim de recuperar o domínio do mar no Golfo Pérsico. Novamente uma armada mista.

C. Roselgate. The Turkish army left Suez in the beginning of July 1552, and arrived C. Rosalgate one-month later; witch is coherent with the southwest monsoon, with winds from NW in all the Red Sea at that period of the year. The ships made approximately 3.5 knots (2400 miles in 30 days) perfectly acceptable for this type of ships.

- Leading this Turkish naval force were five galleys whose captain was Piri Reis's son. After a quarrel with the 2 fustas waiting in C. Rosalgate, the five leading galleys went to Mascate, and the two Portuguese fustas escaped from them.
- Later on Piri Reis arrived and looted Mascate.
- Then the Turks besieged Ormuz during 20 days. But suspecting that with the change of the monsoon ships from Goa could arrive, he left to Baçorá. But on the way he sacked the island of Queixome taking with him a great number of prisoners.
- At the end of October, (when the monsoon changed from Southwest to Northwest) the Viceroy left Goa with an army of 30 Galeões, and Caravels, 70 galés, galeotas, fustas and catures. So, an army formed by several types of sailing and rowing vessels. When they arrived Diu, he was told that Piri Reis, had left Ormuz, so he came back to Goa, leaving D. Antão da Cunha with 5 galeões, 7 caravels, and 20 fustas, also a mixed army, to keep the Persian Gulf.

- Entretanto, Piri Reis, que pensava que a sua missão tinha sido um êxito, ao chegar a Baçorá foi bastante mal recebido pelo capitão da cidade, que considerou que não tinha cumprido as ordens de Solimão. Decidiu então Piri Reis, que o melhor seria ir a Constantinopla aplacar a ira do Sultão.
- Com três galés carregadas com o saque e levando os prisioneiros portugueses largou de Baçorá no início do ano com destino a Constantinopla. Tendo conseguido iludir a vigilância dos portugueses, tanto ao longo das costas do Golfo Pérsico como na entrada do Mar Vermelho, Piri Reis conseguiu subir o Mar Vermelho e dirigir-se a Constantinopla, onde o Sultão o condenou à morte e mandou executar.

Sidi Ali Reis

Solimão decidiu em seguida ordenar às quinze galés que estavam em Baçorá que regressassem ao Mar Vermelho para recuperar o domínio do Golfo de Adém, permitindo a livre circulação das naus de Meca. As restantes sete ficariam em Baçorá, no Shat al-Arab, a fim de colaborar nas operações contra os persas. Note-se contudo, que o dispositivo português era forte nessas áreas, pelo que a dispersão de forças dos turcos ser-lhes-iam muito adversas. Do lado Turco havia uma evidente falta de meios navais e de bases para as mesmas.

Para trazer as 15 galés para o Mar Vermelho, foi incumbido Sidi-Ali-Reis, o capitão turco que os portugueses tinham expulso de Catifa. A sua missão seria difícil, como se verificou, sendo as operações navais entre turcos e portugueses no Estreito de Ormuz muito detalhada e rigorosamente narradas por Saturnino Monteiro no seu trabalho.

- Meanwhile, Piri Reis, thinking that his mission had been a success, arrived Baçorá. But the Captain received him badly, saying that he had not accomplished Suleiman orders. Piri Reis decides that he had to go to Constantinople to talk to Suleiman. In the beginning of the year, he leaves, taking 3 galleys loaded with the loitering and many Portuguese prisoners. Avoiding the Portuguese surveillance, he succeeded sailing through the Persian Gulf and Red Sea till Constantinople, but the Sultan sentenced him to death.

Seydi Ali Reis

Suleiman decides that the 15 galés stationed in Basra should sail the Red Sea and look after the Gulf of Adém, to protect the navigation of the naus of Meca. The remaining seven galleys were ordered to stay in Basra, in Shat al Arab, to fight against the Persians. But the Portuguese had a strong navy in that region; so, dividing the Turkish forces could be fatal. It's evident that the Turks, at that period, didn't have either a strong navy in the region or naval bases to maintain it.

Seydi Ali Reis, the Turkish captain that the Portuguese had defeated in Catifa, was in charge of bringing the 15 galleys to the Red Sea. It was a difficult mission and Saturnino Monteiro describes in detail the naval operations between the Turks and the Portuguese during that period.

But Seydi Ali Reis did not accomplished his mission, not only on account of the Portuguese but also due to the meteorological conditions found at sea,

Sidi Ali Reis não conseguiu cumprir a sua missão, não só devido à oposição portuguesa mas também às condições meteorológicas encontradas, que impossibilitaram o regresso ao Mar Vermelho. Em vez disso, os navios ficaram dispersos na costa ocidental Indiana e Sidi Ali-Reis depois de uma prolongada estadia em terra, em Hajmedabad (onde teve oportunidade de redigir o seu *Muhit*, uma excelente compilação de roteiros e útil livro de navegação), regressou por terra à pátria⁴.

Tendo presente os objetivos deste trabalho, apenas comentarei brevemente alguns aspetos táticos da batalha do Estreito de Ormuz, que opôs, perto do C. Mussadam as 15 galés turcas à armada de D. Diogo de Noronha, constituída por seis a sete galeões, sete a nove caravelas e vinte cinco fustas e catures⁵. Mais uma vez uma armada mista, enquanto que a turca era constituída apenas por navios de remo. (ver figura 6).

Na imagem que se apresenta (figura 7), verificamos que a primeira fase da batalha correspondeu a um duelo de artilharia entre duas colunas paralelas. Note-se a desvantagem que as galés têm, relativamente aos veleiros de alto-bordo, visto que para dispararem as suas peças terão que, neste caso, fazer uma guinada para estibordo e aproar ao inimigo, enquanto que os grandes veleiros podem manter o rumo disparando até com maior número de peças.

which hindered his return to the Red Sea. Instead, the ships were scattered on the western coast of India and Seydi Ali, after a long journey, returned home by land⁴.

Having in mind the objectives of this work, I will only comment briefly some tactical aspects of the battle of the Oman Straits, that opposed, near C. Mussadan (see fig. 6) the 15 Turkish galleys under the command of Seydi Ali to the armada of D. Diogo de Noronha, which comprised 6 to 7 galleons, 7 to 9 caravels and 25 fustas and catures.⁵ Again, a diversified armada while the Turkish only had rowing ships with sails.

On fig. 7, we can see that the first phase of the battle was an artillery duel between two parallel columns. Note that there is a disadvantage of the galleys against the high freeboard ships. In fact, for them to fire their guns they have, in this case, to turn 90° to starboard and point to the enemy, while the high freeboard ships can sail steady on their courses, firing with a greater number of guns.

Another important fact is the attack made by the 15 galleys to a Portuguese galleon well ahead and isolated of the column, when, on the second phase of the fight, the wind died completely and all the

⁴ Sobre o *Muhit* e os movimentos de Sidi Ali Reis durante a sua passagem pelo Índico, ver José Manuel Malhão Pereira, "Some Geographical and Nautical Comments on the *Muhit* and Other Related Works of Seydi Ali Reis", in *Seapower, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History*, Istanbul, Piri Reis University, 2014, pp. 136-145.

⁵ Ver uma muito completa descrição da batalha em Saturnino Monteiro, *Batalhas ...*, op. cit., vol. III, pp. 156-162.

⁴ It was during this long period that Seydi Ali wrote the *Muhit*. See a detailed information about the movements of Sidi Ali Reis during his passage through the Indian Ocean in José Manuel Malhão Pereira, "Some Geographical and Nautical Comments on the *Muhit* and Other Related Works of Seydi Ali Reis", in *Seapower, Technology and Trade. Studies in Turkish Maritime History*, Istanbul, Piri Reis University, 2014, pp. 136-145.

⁵ See a full account of the battle in Saturnino Monteiro, *Batalhas...*, op. cit., vol. III, pp. 156-162.



Fig. 6. Batalha do estreito de Ormuz, in Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates*, vol. III.
 Battle of the strait of Ormuz, in Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates*, vol. III.

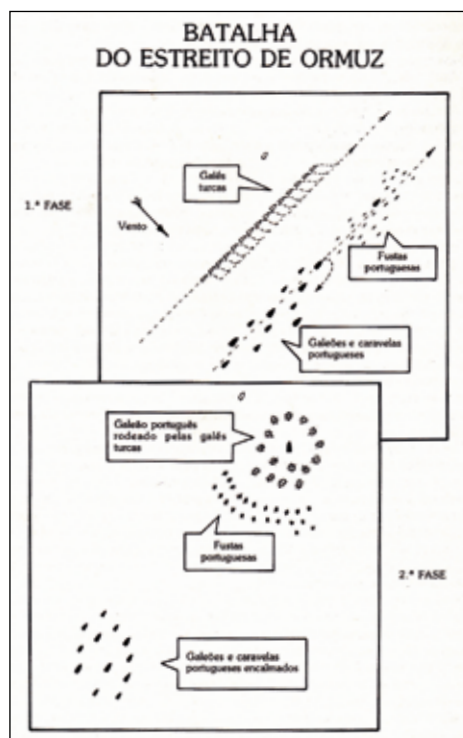


Fig. 7. Batalha do estreito de Ormuz, in Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates*, vol. III, p.158.
 Battle of the strait of Ormuz, in Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates*, vol. III, p.158.

Outro facto importante é o ataque feito pelas 15 galés turcas a um navio português bastante avançado em relação à coluna (isolado portanto), quando, na segunda fase da batalha, o vento caiu completamente e toda a restante frota ficou encalmada, como se poderá ver na imagem. Com a ausência de vento e dado que a artilharia está nas galés à proa, estas manobraram de modo a estarem aprocadas ao inimigo, formando um círculo, e disparando depois as suas peças.

Ver figura 8, extraída do Livro de Lisuarte de Abreu.

Apesar do aparente massacre que originaria esta situação, o navio português, tendo a sua artilharia distribuída não só nos bordos como também nas amuras, conseguiu resistir e não foi abordado, apesar de ter sofrido uma destruição quase total na mastreação aparelho e superestruturas.

A imagem do *Livro de Lisuarte de Abreu* é um testemunho impressionante da violência deste combate, onde ambos os contendores tiveram número apreciável de baixas.

remaining fleet became becalmed, as we can see on the image. In the absence of the wind and as the guns on the galleys are at the bow, all of them headed to the Portuguese ship forming a circle and firing their guns. (see fig. 8)

In spite of the apparent massacre, the Portuguese ship, having its guns not only on the sides but also on the bows, was able to resist and has not been boarded, although she suffered an almost total destruction of masts, rigging and superstructures.

This image, from the *Livro de Lisuarte de Abreu* is an impressive testimony of the violence of the combat, where both sides suffered a huge number of casualties.



Fig. 8. O ataque das Galés, in *Livro de Lizuarte de Abreu*, fol. 82v.
The attack of the galleys, in *Livro de Lizuarte de Abreu*, fol. 82v.

A estratégia turca e o Mar Vermelho

As considerações e descrições acima, tiveram como principal objetivo compreender melhor as atividades navais turca e portuguesa no Índico, meios navais empregues e suas características, artilharia embarcada, eficácia relativa no combate naval e bases logísticas.

Recordemos que as forças navais otomanas são essencialmente constituídas por galés, ou seja navios de remo, que, no entanto, não deixam de envergar pano latino.

A sua artilharia, instalada essencialmente na proa, permite apenas disparos na direção das amuras. O seu reduzido calado, torna-as pouco veleiras para barlavento, apesar do pano latino. A necessidade de remadores em grande número, torna muito complexa a sua logística, sendo ainda navios muito frágeis em combate a curta distância, dada a fragilidade do seu principal motor, os remos.

São também adequadas essencialmente para a utilização em mares fechados e com pouca ondulação, sofrendo muito com mares alterosos e vento forte.

No entanto, quando há ausência de vento, poderão ser muito eficientes em combate com veleiros de alto bordo.

As forças navais portuguesas são essencialmente constituídas por veleiros de alto bordo, mas também com uma componente acentuada em navios de remo. Contudo, os navios de remo portugueses são, em geral de pequena tonelagem e mais ligeiros, sofrendo menos as más condições atmosféricas e tendo-se revelado muito úteis não só nos combates com os seus próprios meios, como também para o reboque dos outros navios, danificados na peleja ou por ausência de vento.

As forças turcas tinham, na época que analisámos (meados do século XVI) bases em

Turkish strategy and the Red Sea

The main objective of the above considerations has been to better understand the naval activities of the Turkish and the Portuguese, characteristics of the ships employed, relative efficiency on the naval warfare and logistical bases.

We can remember that the Ottoman forces are essentially galleys, which means mainly rowing ships with auxiliary sails.

The artillery, installed mainly at the bow, only allows firing on the direction of the bows. Although with lateen sails, its reduced draught did not allow great efficiency to sail to windward. The logistics of these ships is very complex, due the need for feeding and logging a great number of men to row. Besides that, they are very fragile in short distance combat, owing to the fragility of the oars, its main motor.

They are also essentially suitable for closed seas with small waves, suffering very much with high seas and strong winds. Nevertheless, without wind and seas they can be very efficient in combat against high freeboard sailing ships.

High freeboard sailing ships essentially form the Portuguese naval forces, although there is also a great component of rowing ships. However, the Portuguese rowing ships are in general lighter, not suffering so much with bad weather as the galleys, and were very useful in combat, not only with their guns and personnel, but also helping ships becalmed or damaged.

During the period analysed (middle of the 16th century), the Turkish forces had bases in Aden, Basra and Suez, and since 1517 dominated the Egypt. They had also, like the Portuguese, some allies in the area.

Aden, Baçorá, Suez, e já desde 1517 dominavam o Egipto. Tinham também alguns aliados na área, tal como os portugueses.

Estes estavam há muitas décadas estabelecidos no litoral Noroeste, e dispunham de importantes bases. Essas bases incluíam e remo portugueses e situações galante e hue no convos Índico e Pacífico Noroeste, e dispunham de importantes bases. Essas bases incluíam construção e reparação naval, enquanto, que eu saiba, Adem estava frequentemente sem forças navais e Baçorá não tinha apoio logístico adequado para eventuais meios navais existentes nesse porto. Aliás, a inexistência de madeira na área, impedia a construção de navios turcos no Índico, a não ser que tivessem ocupado portos na península indostânica, onde se construíssem navios. Esses navios tinham que vir de Suez. Os portugueses eram permanentemente alimentados de meios navais, vindos do reino ou construídos e mantidos nas suas bases do Índico.

Quanto ao abastecimento em meios navais da pátria distante, os portugueses tinham que percorrer cerca de 14000 milhas para por exemplo navegarem de Lisboa a Ormuz. Contudo, os otomanos tinham 2800 milhas a percorrer entre Suez e Ormuz, ou seja 1/5 da distância.

Os portugueses transportavam produtos exclusivamente por mar, de porto de origem a porto de destino final. No entanto os turcos e seus aliados transportavam produtos em alguns trajetos por mar e também a dorso de camelo, dadas as insuperáveis dificuldades de navegação na metade norte do Mar Vermelho, como veremos a baixo.

Mas no Atlântico tinha havido, no século XV uma competição entre camelos e caravelas. Utilizo sempre a imagem que se segue para demonstrar que as caravelas

The Portuguese were well established in the Indian Ocean and Pacific Northwest for many decades, and had many bases. Some of these bases included shipbuilding ability, while Aden was frequently without naval ships and Basra did not have efficient logistic support for maintenance of ships. Besides that, the inexistence of wood in the area, prevented the building of Turkish ships in the Indian Ocean, unless they had occupied harbours in the Hindustani peninsula, where ships could be built.

Turkish ships had to come from Suez. The Portuguese were permanently fed by ships coming from Portugal or built and maintained in their Indian Ocean bases.

For the naval forces coming from the distant homeland, the Portuguese had to cover, from, for example Lisbon to Ormuz, a distance of 14000 miles. Nevertheless, the Turkish had 2800 miles between Suez and Ormuz, which means one fifth of the distance.

The Portuguese transported their products exclusively by sea, from the harbour of origin to the harbour of destination. However, the Turks and their allies transported goods using some sea routes, or on the back of camels owing to the insuperable difficulties of sailing on the northern side of the Red Sea, as we can see below.

But in the XV century, in the Atlantic, there has been a competition between caravels and camels. I use always the following image to demonstrate that the caravels won the race on its mission to transport goods from the Gulf of Guinea to Lisbon, showing that maritime transport was more profitable.

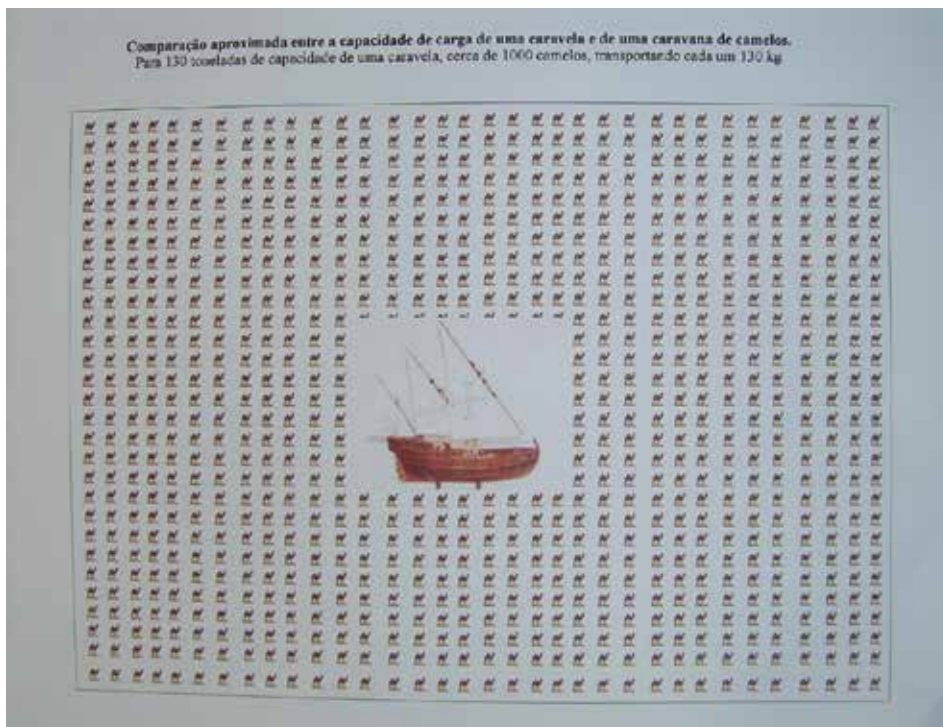


Fig. 9. Uma caravela de 135 toneladas pode transportar a mesma carga que 1000 camelos.
A caravel of 135 tons can load the equivalent of the loading of 1000 camels.

ganharam a corrida, na sua missão de transporte de produtos do Golfo da Guiné para Lisboa, mostrando que o transporte marítimo era muito mais rentável. Ver figura 9.

Poder-se-á perguntar, se nos recordarmos que a distância por mar entre Ormuz e Lisboa é de 14000 milhas, enquanto a de Ormuz a Suez é 2800, porque razão não se utilizou esta última rota? Na realidade, pela investigação que tenho levado a cabo sobre este assunto, há sensivelmente metade do Mar Vermelho, entre Suez e a cidade de Jedah, que, digamos, é curto-circuitado por uma rota terrestre, como poderemos ver na figura 10, nestas duas imagens obtidas de um projeto idóneo de investigação.

If we can remember that the distance by sea between Ormuz and Lisbon is 14000 miles while from Ormuz to Suez it is 2800, we can ask why this last route has not been used? In reality, owing to my investigation on this subject, there is about half of the Red Sea, between Suez and Jeddah, that is not used for transportation of goods, being used the land route, as we can see on these two images (fig. 10) where I highlighted in blue the routes between Ormuz and Alexandria and Ormuz and Cairo. We can see that the northern half of the Red Sea is not used.



Fig. 10. Rotas Continentais e no Mar Vermelho. <http://silkroadproject.org/tabid/177/default.aspx>
Continental routes and on the Red Sea.

Vejam-se as rotas que avivamos a azul, entre Ormuz e Alexandria no primeiro caso e Ormuz e o Cairo no segundo. Veja-se que a metade do Mar Vermelho que referi, não é utilizada.

Poder-se-á também perguntar a razão pela qual existem tão extensas e densas rotas terrestres na península Arábica, como as que apresenta Albert Kammerer em trabalho publicado em 1929⁶, que seriam todas substituídas pela aparentemente eficiente rota marítima entre o Golfo Pérsico e Suez (ver figura 11).

De facto, há uma razão para a qual tenho tido oportunidade de chamar a atenção dos historiadores em trabalhos já publicados, o primeiro apresentado em Goa em 2000 e o segundo em Aix-en Provence em 2010⁷.

We can also ask why there are so many long and dense land routes on the Arabian Peninsula, like the ones shown by Albert Kammerer on a work published in 1926⁶ that could be replaced by the apparently efficient maritime route between the Persian Gulf and Suez (see fig. 11).

In fact, there is a reason for which I have had the opportunity to call the attention of the historians in two already published works, the first presented in Goa in the year 2000, and the other in Aix en Provence in 2010⁷.

The subject is the physical and meteorological characteristics of the Red Sea, which in short has the following features concerning the wind in the area:

⁶ Ver Albert Kammerer, “La Mer Rouge, L’Abysinie, et L’Arabie Depuis L’Antiquité”, in *Mémoires de la Société Royale de Géographie d’Égypte*, Tome XV, Le Caire, Société Royale de Géographie d’Égypte, 1929.

⁷ Ver José Manuel Malhão Pereira, “The Mighty Red Sea”; “Chameaux, Navires et la Mer Rouge”, in *Estudos de História da Náutica e das Navegações e Alto-Mar*, 2 vols., Lisboa, Edições Culturais da Marinha, Vol. I, pp. 127-148.

⁶ See Albert Kammerer, “La Mer Rouge, L’Abysinie, et L’Arabie Depuis L’Antiquité”, in *Mémoires de la Société Royale de Géographie d’Égypte*, Tome XV, Le Caire, Société Royale de Géographie d’Égypte, 1929.

⁷ See José Manuel Malhão Pereira, “The Mighty Red Sea”; “Chameaux, Navires et la Mer Rouge”, in *Estudos de História da Náutica e das Navegações e Alto-Mar*, 2 vols., Lisboa, Edições Culturais da Marinha, Vol. I, pp. 127-148.

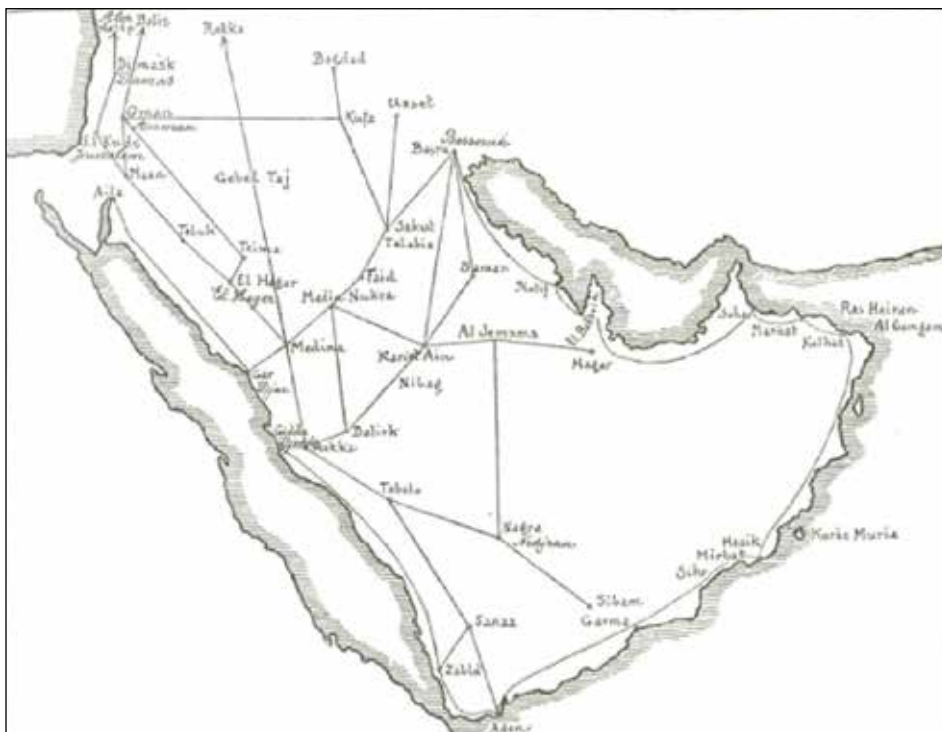


Fig. 11. Rotas terrestres na Península Arábica, segundo Albert Kammerer.
 Land routes in the Arabian Peninsula according with Albert Kammerer.

Trata-se do condicionalismo físico do mar Vermelho que muito resumidamente apresenta as seguintes características quanto a ventos dominantes:

- Os ventos dominantes são de noroeste durante seis meses do ano no período correspondente à monção de Sudoeste no Índico. Durante o período da monção de Nordeste no Índico são de sueste desde a sua entrada, no Índico, até cerca de Jeddah (ver figura 12). A partir daí, para norte, continuam a ser de noroeste.
- Este mar tem cerca de 1200 milhas de extensão na direção NW-SE (do Índico até Suez), e é muito estreito- pouco mais 130 milhas de largura média.
- The dominant winds are from the northwest during the six months that correspond to the period of the southwest monsoon. During the period of the northeast monsoon (also around six months), the winds are southeast since the entrance on the Indian Ocean till about Jeddah. To the northern side, they are still blowing from the northwest.
- The Red Sea is about 1200 miles long on the NW-SE direction (from the Indian Ocean to Suez), and is very narrow- about 130 miles wide.

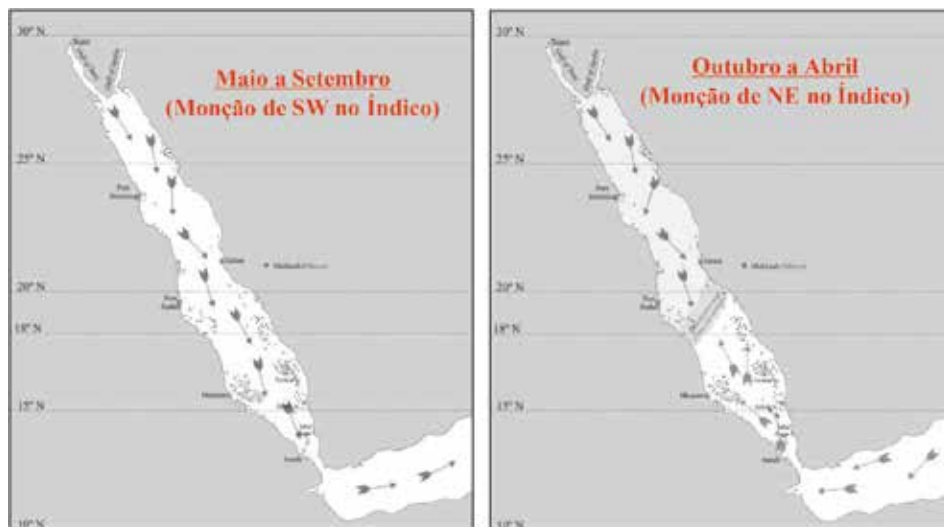


Fig. 12. Ventos no Mar Vermelho de acordo com as monções.
Winds in the Red Sea in accordance with the monsoons.

Todo este assunto está amplamente exposto nos 2 trabalhos que já acima referi, sendo dados exemplos de viagens no Mar Vermelho que exemplificam as difíceis condições de navegação entre Jedha e o Suez, dada a persistência de vento fresco sempre norte ou noroeste, e a existência de muitos baixos junto na armada de D. que pretendia atacar o Suez. exemplificam as dificuldades justificadas à costa.

O troço do Mar Vermelho entre Jedha e Suez é praticamente impossível de percorrer no sentido NW por navios de pano redondo. Os navios de pano latino e de remo, poderão fazê-lo, mas à custa de tremendo esforço por parte dos remadores e restante pessoal embarcado.

Um dos exemplos mais significativos é a descrição por D. João de Castro no seu *Roteiro do Mar Roxo*, da viagem da frota de D. Estevão da Gama que pretendia atacar Suez e destruir a frota Turca.

This subject is deeply studied on the above referred works, being given examples of voyages on the Red Sea which exemplify the difficult conditions of the navigation between Jeddah and Suez, owing to the prevailing fresh wind always from Northwest or North, and the existence of shoals near the coast.

The portion of the route from Jeddah to Suez, which is against the wind, is practically impossible for square-riggers. The ships with lateen sails and oars (like the galleys) can do it, but with a terrific effort by the rowers and the remaining personnel.

One of the most remarkable examples is the description of D. João de Castro on his *Roterio do Mar Roxo*, of the voyage of the fleet of D. Estevão da Gama, who intended to attack Suez and destroy the Turkish armada. See fig. 13.

The ships with square sails stayed in Massuá, and the voyage was made only

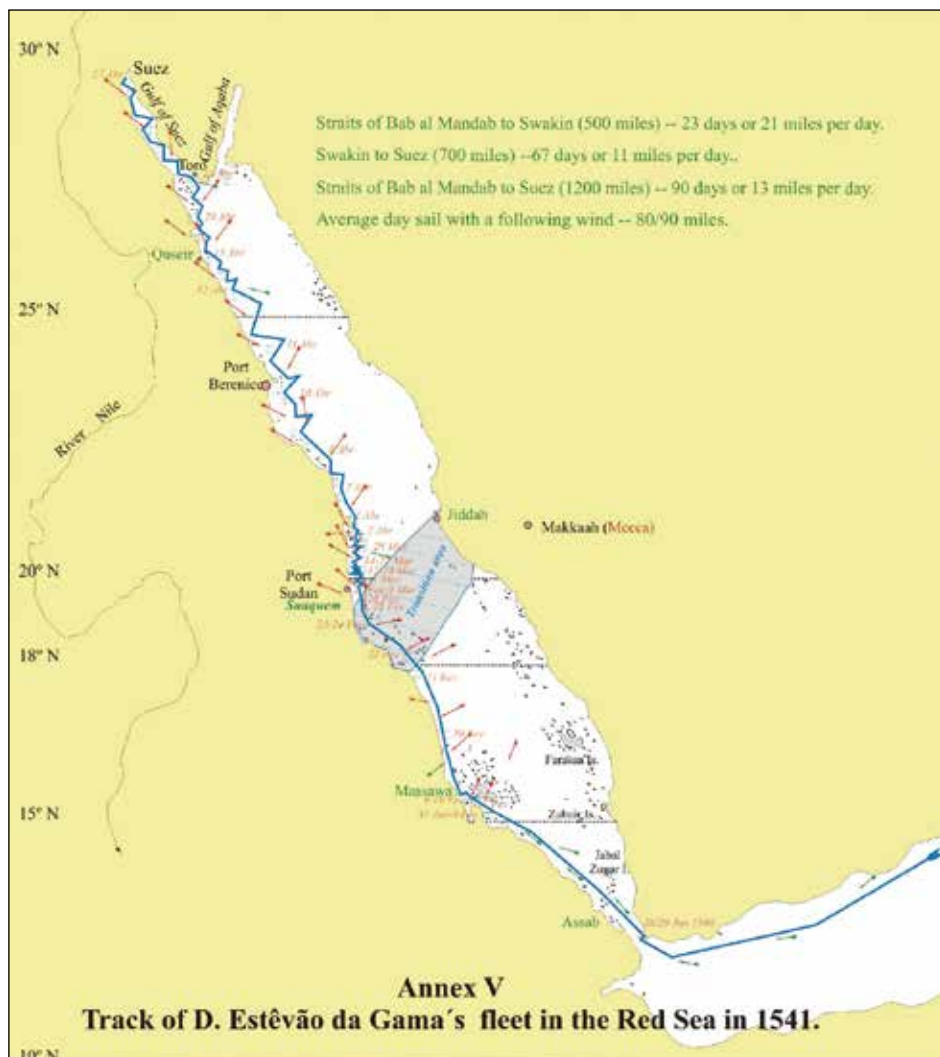


Fig. 13. A subida do Mar Vermelho até Suez, segundo o diário de D. João de Castro.

Os navios de pano redondo ficaram em Massuá e no seu famoso *Roteiro*, D. João de Castro dá informação detalhada sobre rumos e distâncias percorridos, o que permitiu reconstituir a viagem com algum rigor (ver figura 13). Repare-se que as 700 milhas que separam Suaquim de Suez forma percorridas em 67 dias, mais de dois

with rowing ships, and D. João de Castro gives detailed information about courses and distances, which allowed me to reconstruct the voyage with some accuracy. See that the 700 miles that separate Swaquim to Suez were made in more than two months, which gives an average of 11 miles per day on direction of the destination.

meses, o que dá uma média de 11 milhas por dia na direção do destino.

Se o vento fosse favorável, esta mesma distância, podia ser percorrida em menos de uma semana. E não foi um acaso do destino, o vento ser sempre contra. Se, com a ajuda do computador, analisarmos as condições neste momento naquela área, poderemos verificar que o vento é noroeste, a norte de Jedha e sueste a Sul, visto estarmos no período da monção de nordeste no Índico.

Notemos também que o Rio Nilo é abrangido por esta regra. neste caso, na parte norte e navegável o vento é para Sul durante todo o ano. E posso dizer-vos que os Egípcios antigos tinham os seguintes dois hieróglifos para representar duas ideias: Navegar para Sul- um barco com uma vela cheia; Navegar para Norte- um barco com um remador. Ver figura 14.

If the wind was favourable, this same distance could be made on one week. And it has not been bad luck; in reality the wind blows all the year round on the same direction.

If, with the help of the computer we analyse the conditions now on the Red Sea, we can verify that the wind is north-west to the north of Jeddah and south east to the south, because we are now in the period of the northeast monsoon on the Indian Ocean.

Note also that on the northern part of the River Nile, the wind is also north all the year around. And I can also say that the ancient Egyptians had the following hieroglyphs to represent two ideas: Sailing south- a boat with a full sail; sailing north- a boat with a man rowing (fig. 14).

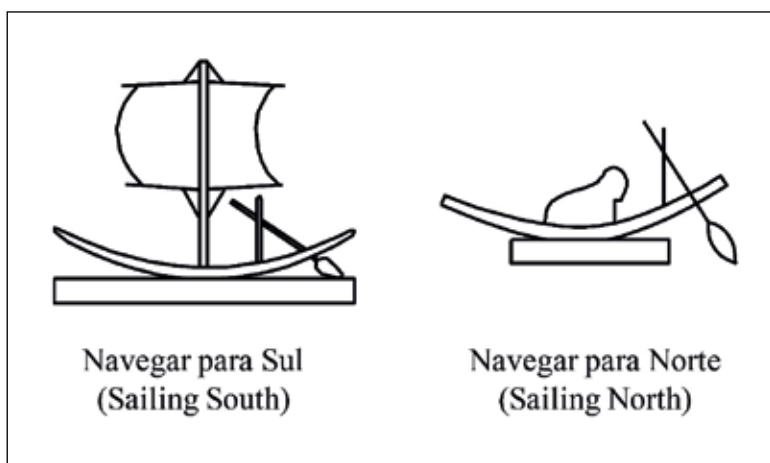


Fig. 14. Hieróglifos representando os conceitos de navegar para Norte ou para Sul.

Conclusões

Nestas condições, poderemos concluir o seguinte:

A armada turca era essencialmente constituída por navios de remo.

Esses navios de remo eram construídos ou montados em Suez, por não haver madeira nas áreas do Oceano Índico onde a sua ação era mais intensa.

O afluxo de novos navios ao Índico era muito limitado e insuficiente para se opor eficazmente às forças navais portuguesas.

Verificou-se, pelo breve estudo acima exposto, que os navios de alto bordo usados pelos portugueses eram muito eficientes em combate quando havia vento, sendo as galés turcas pouco eficazes, nessas condições.

Quando não havia vento, as galés tinham grande vantagem tática, mas apesar disso, dada a dispersão e número de peças elevado dos grandes veleiros, estes, mesmo imobilizados, eram uma respeitável plataforma de artilharia. Veja-se o exemplo do combate das galés de Sidi Akli Reis com o grande veleiro português.

Uma frota portuguesa era sempre mista, reunindo as vantagens dos grandes veleiros e dos navios de remo.

Considero que os Turcos perceberam muito bem que teriam de trazer para o Índico navios de alto bordo. Mas mesmo que muitos veleiros grandes fossem construídos em Suez, havia depois o problema do seu regresso para manutenção ou rendição. Contudo, dadas as condições de navegação em cerca de 700 milhas do Mar Vermelho, esse regresso era impossível.

Também se tornava necessário um muito maior fluxo de navios para o Índico. Mas mesmo as galés, como vimos com o exemplo de D. João de Castro, tinham imensa dificuldade no seu regresso a Suez.

Conclusions

So, we can conclude the following:

Rowing ships essentially composed the Turkish armada.

These ships were built in Suez, because there was no wood in the areas of the Indian Ocean where Turkish action was more intense

The influx of ships to the Indian Ocean was very limited and insufficient to efficiently oppose the Portuguese Armada.

By the explained above, we can conclude that the high-freeboard ships used by the Portuguese were very efficient in battle, especially if the wind was blowing, contrary to the Turkish galleys in the same meteorological conditions.

When the wind was not blowing, the galleys presented a better advantage, but even so, due to the dispersion and high number of cannons, the ships, even paralyzed, represented a very respectful platform of fire. See the example given by the combat of the Seydi Ali Reis galleys, against the huge Portuguese sailing ship.

The Portuguese fleet always had sailing and rowing ships, though, profited from the advantages of both type of ships.

I personally consider that the Turks understood that they needed to bring high-freeboard units to the Indian Ocean. But even if many big ships were built in Suez, the problem of its maintenance and rendition still persisted. Nevertheless, due to the navigation conditions of the already referred 700 miles in the northern half of the Red Sea, their way back was not possible.

A bigger afflux to the Indian Ocean was extremely necessary. But even for the galleys, as we have seen with the example given by D. João de Castro, they had huge difficulties in their way back to Suez.

Pelas breves descrições dos combates e outras ações acima expostas, verificou-se que tanto turcos como portugueses eram valorosos combatentes, nunca se pondo em causa nesta discussão o valor militar recíproco de ambos os contendores.

Portanto, o Império Otomano, que no Mediterrâneo era uma grande potência naval, não conseguiu implantar-se no Índico devido não só à antecipação portuguesa, como também, na nossa opinião, a um obstáculo físico que só se eliminou quando o vapor permitiu vencer o constante vento do norte e tornar rentável a abertura do canal que originou o eclipse da portuguesa rota do cabo.

Accordingly to the above descriptions of the combats and other military actions, we can, with no doubt say, that both the Turks and the Portuguese were valiant warriors, and we never, in this discussion, diminish the great value of both sides.

So, the great Ottoman Empire, who in the Mediterranean was an immense naval power, didn't arrive to implement its power in the Indian Ocean, due not only to the fact that the Portuguese arrived first, but also, in our opinion, due to a physical obstacle, which only disappeared when the steam boats allowed to sail against the North wind blowing constantly in the Red Sea. Only the opening of the Suez Canal put an end to the Portuguese Cape of Good Hope route.

**PALAVRAS DE ENCERRAMENTO PELO PRESIDENTE
DA ACADEMIA DE MARINHA**

**CLOSING REMARKS OF THE PRESIDENT
OF THE ACADEMIA DE MARINHA**

Senhores Académicos,
Senhores convidados,

A todos cumprimento no encerramento desta memorável sessão de todo um dia, dedicada ao grande cartógrafo Piri-Reis. Foi uma sessão conjunta que envolveu oradores de dois países, Portugal (através da Academia de Marinha e da Sociedade de Geografia), e aproveito para deixar aqui uma saudação especial ao seu Presidente, Senhor Professor Aires-Barros, bem como a Turquia, aqui representada por dois brilhantes investigadores, o Senhor Almirante Metin Ataç, nosso ilustre académico associado, e o Senhor Prof. Doutor Mehmet Necati Kutlu.

Não posso deixar de fazer notar que a iniciativa deste encontro pertenceu à Embaixada da Turquia em Portugal, saudando agora o novo Embaixador, Sua Excelência o Senhor- H.E. Hasan Göğüş.

Friso este aspecto, já que relevo a importância destas sessões conjuntas, não só pelo contacto directo que proporcionam entre investigadores, bem como pelas novas ideias que delas sempre nascem.

Tinham passado cerca de 100 anos desde o início da expansão portuguesa que teve início com a conquista de Ceuta. Piri-Reis, em 1513, publica uma carta do

Dear fellow academicians,
Dear participants,

It is my pleasure to salute all of you at the closing of this memorable one-day session, dedicated to the great cartographer Piri-Reis. This joint cultural session included lecturers of Portugal (from the Academia de Marinha and from the Sociedade de Geografia de Lisboa, to which President, Professor Aires-Barros, I would like to express a special salute) and of Turkey, here represented by two reputed historians, Admiral Metin Ataç, our illustrious associated academician, and Professor Mehmet Necati Kutlu.

It is my duty to evidence that the merit of this initiative goes to the Embassy of Republic of Turkey in Portugal, whose new Ambassador, Mr. ..., I have the pleasure to compliment.

I underline this aspect, it is since I consider these joint sessions of the utmost importance, not only because they make possible the personal contact between historians, but also because they promote so much knowledge.

Almost a century had elapsed since the beginning of the Portuguese Expansion, initiated with the Conquest of Ceuta, when, in 1513, Piri-Reis published

mundo, de que resta apenas o fragmento Atlântico. O aspecto interessante e que tem despertado tanto debate é fundamentalmente este - como foi possível, naquela época, aparecerem nessa carta dados que só tinham sido conhecidos dos Portugueses há muito pouco tempo, sabendo-se como a política de sigilo regia todo o programa das descobertas.

Mais tarde, em 1520, prepara o “Livro das coisas do mar” que, de novo, revela todo um conjunto de detalhes sobre todo o período das descobertas, que é notável.

Estas duas obras, pelas questões que cobrem e levantam, incluindo a base cartográfica da primeira, embora conhecidas as fontes que lhe deram origem, têm sido objecto de discussão académica em encontros e simpósios que, naturalmente, envolvem investigadores portugueses e turcos, para além de outros interessados na matéria. Hoje, ocorreu mais um desses encontros.

Estou certo que o assunto não ficou esgotado, por muito que se tenha tentado fazer luz sobre a matéria. Por isso convido o Senhor Almirante Metin Ataç, com o peso de ter sido o primeiro Presidente da Associação Internacional de Estudos Marítimos e actualmente Member of the Board of Governors of the Piri-Reis University, a manter vivos os contactos com a Academia de Marinha em Portugal para que estes encontros se possam repetir. Terá todo o nosso apoio e boa vontade.

Estou também certo que o Senhor Embaixador apoiará, no seu âmbito, estas iniciativas.

a new map of the world, of which only the Atlantic fragment survives today. The most interesting aspect – and one that has aroused so much debate – is the consideration of how could Piri-Reis map present details by then only recently known to the Portuguese, and this when the royal secrecy was strictly imposed to the entire program of the Discoveries.

With his work “Book on the things of the sea”, produced just a few years later, in 1520, Piri-Reis reveals once again a remarkable number of details about the whole of the Portuguese Discoveries program.

These two works, by the questions they bring, have been subject to much academic debate in scientific meetings and symposiums, naturally involving Portuguese and Turkish historians and academicians, as well as other interested people. This happened today, again.

But, even if all the researchers tried to clarify these matters, I am sure that the subject didn’t come to an end yet.

Therefore, I invite Admiral Metin Ataç, who was the first President of the International Association of Maritime Studies, and who is, at the moment, member of the Board of Governors of Piri-Reis University, to maintain alive the relations with the Academia de Marinha and the Sociedade de Geografia de Lisboa, in Portugal, so that these meetings may be repeated. You will have all our support and good will.

I am also certain that Mr. Ambassador (the Ambassador of Turkey in Portugal) will strongly support these initiatives.

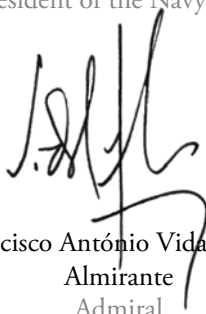
Senhor Embaixador, gostaria que considere esta casa como sua. Em nome da Academia de Marinha e também da Sociedade de Geografia de Lisboa, desejo que a sua missão em Portugal decorra de acordo com as suas intenções e venha ajudar a solidificar ainda mais os laços políticos, económicos, culturais e de amizade entre os nossos dois Países.

Academia de Marinha,
13 de Dezembro de 2016

Mr. Ambassador, I would like you to consider this house as your own. On behalf of the Academia de Marinha as well as Sociedade de Geografia de Lisboa, I wish that your mission in Portugal will be developed in accordance with your plans, and I wish as well that our friendship and the political, economical and cultural ties will be reinforced between our two countries.

Academia de Marinha,
December 13th, 2016

O Presidente da Academia de Marinha,
The President of the Navy Academy



Francisco António Vidal Abreu
Almirante
Admiral

