

ACADEMIA DE MARINHA



X SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

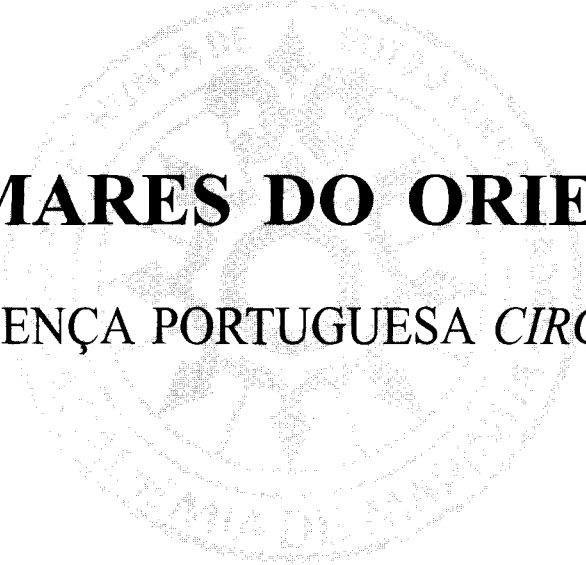
OS MARES DO ORIENTE

A PRESENÇA PORTUGUESA *CIRCA* 1507

24 a 26 de Outubro de 2007



LISBOA
2011



OS MARES DO ORIENTE

A PRESENÇA PORTUGUESA *CIRCA* 1507

PATROCINADORES



BANCO ESPÍRITO SANTO

- Título** OS MARES DO ORIENTE
A PRESENÇA PORTUGUESA *CIRCA* 1507
- Ilustração da capa** *In Livro das Plantas das Fortalezas, Cidades e Povoações do Estado da Índia Oriental...*, ed. prep. e pref. por Luís Silveira, Lisboa, IICT, 1988, [Ormuz], p. 55.
- Edição** Academia de Marinha, 2011
- Coordenação** João Abel da Fonseca
Luís Couto Soares
- Tiragem** 300 exemplares
- Execução gráfica** Instituto Hidrográfico
- Depósito legal** 326613/11
- ISBN** 978-972-781-107-6

ACADEMIA DE MARINHA

OS MARES DO ORIENTE

A PRESENÇA PORTUGUESA *CIRCA* 1507

ACTAS

X SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

LISBOA

2011



Afonso de Albuquerque

AFONSO DE ALBUQUERQUE

(1.º Governador)

4 de Novembro de 1509 a 16 de Dezembro de 1575

*In Jorge Ferreira Martins, Crónica dos Vice-Reis e Governadores da Índia,
Vol. 1, Nova Goa, Imprensa Nacional, 1919, p. [522-523]*

ÍNDICE

ORGANIZAÇÃO	XI
PROGRAMA	XV
SESSÃO DE ABERTURA	
ALOCUÇÃO DO PRESIDENTE DA ACADEMIA DE MARINHA	
VALM António Emílio Ferraz Sacchetti	3
CONFERÊNCIA DE ABERTURA	
“Portugal nos Mares do Oriente <i>circa</i> 1507”	
Prof. Doutor António Dias Farinha	7
“Memórias Recuperadas”	17
Dr. José Blanco	
“A mítica fortaleza de Ormuz e mais dois fortes na entrada do Golfo Pérsico”	29
Arq. João de Sousa Campos	
“Martim Afonso de Sousa e Garcia de Orta”	53
Prof. Doutor Justino Mendes de Almeida	
“Do descobrimento da Ilha de São Lourenço”	59
Prof. Doutor António Manuel Lázaro	
“‘Guarda-te de Martim Afonso!’ – O lado negro da expansão portuguesa num ensaio histórico de Reinhold Schneider (1930)”	93
Prof. Doutora Maria Cristina Carrington	
“Afonso de Albuquerque e a sua primeira viagem à Índia”	105
COR Nuno Valdez dos Santos	
“A consolidação do estabelecimento comercial luso no Índico”	117
Mestre Fernando C. Martins de Almeida	
“A ‘reformação’ das estruturas militares do ‘Estado da Índia’ com D. João de Castro (1545-1548)”	137
Doutor Vítor Gaspar Rodrigues	
“O Poder Naval turco em meados do séc. XVI num Auto da Inquisição de Lisboa”	151
ITEN Carlos Manuel Valentim	

“Os Portugueses na Insulíndia: as vias de navegação”	157
CFR Luís Semedo de Matos	
“Entre a diplomacia e a sobrevivência: o estabelecimento dos Portugueses em Sofala no início do séc. XVI”	189
Doutora Ana Cristina Roque	
“Giovanni da Empoli – navegador, mercador, militar e embaixador, 1503-1518”	203
Dr. João Abel da Fonseca	
“Alexandre Magno, modelo imperial de Afonso de Albuquerque”	213
Prof. Doutor António Moniz / Mestre Maria Celeste Moniz	
“‘De D. Luís e dos Turcos’ – a problemática do Turco numa visão geoestratégica global na primeira metade do séc. XVI”	225
Prof. Doutor István Rákóczi	
“O Domínio do Índico pelos Portugueses na primeira metade de Quinhentos – fundidores e heróis na Índia Portuguesa do séc. XVI”	235
Mestre Luís Filipe Marques de Sousa	
“A estratégia que a pólvora impôs no séc. XVI”	245
CMG Fernando Gomes Pedrosa	
“The Portuguese control over Indian Ocean and the <i>cartaz</i> system”	267
Prof. Doutor Luís Filipe Reis Thomaz	
CONFERÊNCIA DE ENCERRAMENTO	
“Políticas e estratégias nos primórdios do Estado da Índia”	337
Prof. Doutor João Marinho dos Santos	
RELATÓRIO FINAL	353
Prof. Doutor Francisco Contente Domingues	

X SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

COMISSÃO ORGANIZADORA

Presidente: VALM António Emílio Ferraz Sacchetti
Vogal: Prof. Doutor Francisco Contente Domingues
Secretário: CMG José Cyrne de Castro
Adjuntos: CMG António Ribeiro Rosa
CMG SEH Luís Filipe Couto Soares

COMISSÃO CIENTÍFICA

Presidente: Prof. Doutor António Dias Farinha
Vogais: Prof. Doutor Francisco Contente Domingues
CMG José António Rodrigues Pereira
CMG José Manuel Malhão Pereira
Dr. João Abel da Fonseca
CALM José Leiria Pinto

X SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

OS MARES DO ORIENTE
A PRESENÇA PORTUGUESA *CIRCA* 1507

PROGRAMA

24 DE OUTUBRO DE 2007

- 09.00 – Recepção das participações e entrega da documentação
- 10.30 – Sessão de solene de abertura presidida pelo Almirante CEMA
- Alocução do Presidente da Academia de Marinha, VALM António Emílio Ferraz Sacchetti
 - Conferência de abertura
 - “Portugal nos Mares do Oriente *circa* 1507”
 - Prof. Doutor António Dias Farinha

11.30 – *Intervalo*

1.ª SESSÃO

Presidente: Prof. Doutor António Dias Farinha
Secretário: Dr. João Abel da Fonseca

- 11.50 – “Memórias Recuperadas”
- Dr. José Blanco
- “A mítica fortaleza de Ormuz e mais dois fortes na entrada do Golfo Pérsico”
- Arq. João de Sousa Campos

13.00 – *Almoço*

2.ª SESSÃO

Presidente: Prof. Doutor Francisco Contente Domingues
Secretário: ITEN Carlos Valentim

- 14.30 – “Martim Afonso da Sousa e Garcia de Orta”
- Prof. Doutor Justino Mendes de Almeida
- “O Irão na época dos Safávidas”
- Dra. Sépideh Radfar

15.40 – *Intervalo*

- 16.00 – “Do descobrimento da Ilha de São Lourenço”
- Prof. Doutor António Manuel Lázaro

25 DE OUTUBRO DE 2007

3.ª SESSÃO

Presidente: CALM Luís Roque Martins

Secretário: CMG José Malhão Pereira

10.00 – “O poder militar das Armadas de Portugal”

Manuel Carrelhas

- “‘Guarda-te de Martim Afonso!’ – O lado negro da expansão portuguesa num ensaio histórico de Reinhold Schneider (1930)”

Prof. Doutora Maria Cristina Carrington

11.00 – *Intervalo*

11.35 – “Afonso de Albuquerque e a sua primeira viagem à Índia”

COR Nuno Valdez dos Santos

- “A consolidação do estabelecimento comercial luso no Índico”

Mestre Fernando C. Martins de Almeida

13.00 – *Almoço*

4.ª SESSÃO

Presidente: CALM Rui de Abreu

Secretário: Prof. Doutor António Moniz

14.30 – “A ‘reformação’ das estruturas militares do Estado da Índia com D. João de Castro (1545-1548)”

Doutor Vítor Gaspar Rodrigues

- “O poder naval turco em meados do séc. XVI num Auto da Inquisição de Lisboa”

ITEN Carlos Manuel Valentim

- “Os Portugueses na Insulíndia: as vias de navegação”

CFR Luís Semedo de Matos

16.00 – *Intervalo*

5.ª SESSÃO

Presidente: CMG José Rodrigues Pereira

Secretário: CFR Luís Semedo de Matos

16.20 – “Entre a diplomacia e a sobrevivência: o estabelecimento dos Portugueses em Sofala no início do séc. XVI”
Doutora Ana Cristina Roque

– “Giovanni da Empoli – navegador, mercador, militar e embaixador, 1503-1518”
Dr. João Abel da Fonseca

18.00 – *Cocktail* oferecido pela Academia de Marinha aos participantes inscritos

26 DE OUTUBRO DE 2007

6.ª SESSÃO

Presidente: CALM José Leiria Pinto

Secretário: Doutor Vítor Gaspar Rodrigues

10.00 – “Alexandre Magno, modelo imperial de Afonso de Albuquerque”
Prof. Doutor António Moniz / Mestre Maria Celeste Moniz

– “De D. Luís e dos Turcos – a problemática do Turco numa visão geoestratégica global na primeira metade do séc. XVI”
Prof. Doutor István Rákóczi

11.00 – *Intervalo*

11.35 – “O domínio do Índico pelos portugueses na primeira metade de Quinhentos – fundidores e heróis na Índia Portuguesa do séc. XVI”
Mestre Filipe Marques de Sousa

– “A estratégia que a pólvora impôs no séc. XVI”
CMG Fernando Gomes Pedrosa

13.00 – *Almoço*

7.^a SESSÃO

Presidente: Prof. Doutor Justino Mendes de Almeida

Secretário: CMG Fernando Gomes Pedrosa

14.30 – “Estabelecimentos portugueses na foz do indus”

Embaixador Dr. João de Deus Ramos

– “The Portuguese control over Indian Ocean and the *cartaz* system”

Prof. Luís Filipe Reis Thomaz

16.00 – Relatório do Simpósio

16.30 – Conferência de encerramento

“Políticas e estratégias nos primórdios do Estado da Índia”

Prof. Doutor João Marinho dos Santos

17.30 – Palavras do Presidente da Academia de Marinha

Encerramento do Simpósio

SESSÃO DE ABERTURA

24 de Outubro de 2007

Alocução do Presidente da Academia de Marinha

VALM António Emílio Ferraz Sacchetti †

Ex.^{mo} Senhor Almirante Chefe do Estado Maior da Armada, Senhor Almirante Fernando José de Melo Gomes

Ex.^{mos} Senhores Embaixadores

Ex.^{mo} Senhor Presidente da Comissão Científica do Simpósio, Senhor Prof. Doutor António Dias Farinha

Ex.^{mo} Senhor Vice-Presidente da Academia de Marinha, pela Classe de História Marítima, Senhor Prof. Doutor Francisco José Contente Domingues

Ex.^{mo} Senhor Presidente do Conselho de Administração do Banco Espírito Santo, Comandante António Ricciardi

Senhores Almirantes, Senhores Académicos e Senhores Convidados
Minhas Senhoras e meus Senhores

“A razão de ser da Academia de Marinha está no estudo e investigação científica sobre tudo o que diga respeito ao mar e às actividades que nele se desenvolvem. Um dos principais domínios deste estudo é o da história marítima, aliás a área em que a Academia de Marinha encontrou a sua génese e que ainda hoje tem uma predominância na sua actividade”.

Foi com estas palavras que o Presidente da Academia, Almirante Rogério d'Oliveira iniciou o prefácio do livro de Actas do Primeiro Simpósio de História Marítima, realizado em Dezembro de 1992.

Estamos assim a dar continuidade a este propósito, que tem sido mantido com regularidade há já quinze anos, ultimamente com uma periodicidade bianual.

Agradeço penhorado a presença de Vossa Excelência, Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, que ao aceitar presidir a esta sessão desejou, mais uma vez, manifestar o seu interesse pelos nossos trabalhos e, por outro lado, nos permitiu cumprir a tradição de iniciar o Simpósio com uma maior solenidade.

Escolhemos para tema do Simpósio “Os mares do Oriente, a presença portuguesa *circa* 1507”.

A data referida evoca o início das relações de Portugal com a Pérsia e a Arábia, formalizadas através da celebração de um Tratado assinado por Afonso de Albuquerque e pelos soberanos daqueles dois países.

Procurámos, no entanto, encorajar os senhores académicos a alargar um pouco o âmbito das investigações e das comunicações a apresentar ao Simpósio a toda a região do Mar Árabe e do Índico ocidental, onde foi mais significativo o nosso relacionamento com os povos locais.

Assim sendo, dirigimos convites aos mais altos representantes dos Estados da Região.

Agradeço muito reconhecidamente a presença de Vossas Excelências, Senhor Embaixador do Reino da Arábia Saudita, Senhor Embaixador da República Federal da Índia, Senhor Embaixador da República do Iraque, Senhor Embaixador da República de Moçambique e Senhora Embaixadora da República Islâmica do Paquistão, por terem amavelmente aceite o convite para nos acompanharem nestes dias. Permitam-me que interprete a presença de Vossas Excelências, Senhores Embaixadores, como reconhecimento do interesse dos assuntos que vão ser abordados pelos nossos conferencistas convidados e das comunicações inscritas no nosso programa. A presença de Vossas Excelências muito nos honra e vem dar muito maior brilho a este nosso evento cultural.

Recebemos 16 comunicações que foram apreciadas pela Comissão Científica presidida pelo Senhor Prof. Doutor António Dias Farinha e distribuídas por sete sessões, conforme consta do programa. Tivemos ainda o grato prazer de poder contar com a colaboração de seis individualidades que elaboraram ensaios de muito valor relacionados com o nosso tema central, e que se dispuseram a enriquecer este Simpósio com as suas conferências.

A Comissão Organizadora, em colaboração com a Comissão Científica, pôde assim estruturar um programa de três dias, que julgo equilibrado e de muito elevado interesse.

A Vossas Excelências, senhores conferencistas, membros da Comissão Organizadora, Presidente e membros da Comissão Científica, o muito obrigado porque a todos se ficará a dever o êxito que, estou certo, estas nossas jornadas irão alcançar.

Mais uma palavra de agradecimento, ao Banco Espírito Santo, na pessoa do Presidente do Conselho de Administração, senhor Comandante António Ricciardi, por ter tido a gentileza de apoiar esta nossa actividade académica. Não é a primeira vez que o Banco Espírito Santo responde muito favoravelmente ao nosso apelo.

Por último, agradeço a Vossas Excelências, Senhores Almirantes, Senhores Académicos e Senhores Convidados a vossa presença.

O interesse com que vêm seguindo as nossas iniciativas é sempre para nós um grande estímulo, que muito nos encoraja a prosseguir, pois é a Vossas Excelências que, naturalmente, dedicamos o nosso trabalho.

Muito obrigado pela vossa atenção.

CONFERÊNCIA DE ABERTURA

PORTUGAL NOS MARES DO ORIENTE CIRCA 1507

Prof. Doutor António Dias Farinha

A expansão dos Portugueses nos mares e terras do Oriente foi preparada com antecedência, graças à análise dos objectivos a atingir e à verificação das condições concretas existentes naquelas regiões remotas. As riquezas da Ásia, que incluíam especiarias e outras drogas, tecidos caros como a seda e metais preciosos como o ouro e a prata, atraíam as atenções dos governantes, de nobres, de mercadores e de muitos populares que viam naquela empresa o meio de vencer a crónica escassez do Reino para melhorar a sua condição, granjear os favores do soberano devidos pelos serviços prestados e enriquecer. As empresas ultramarinas eram inscritas no quadro geral da expansão cristã, abençoadas pela Igreja e recolhiam os benefícios espirituais e materiais concedidos pelas bulas e indulgências.

O conhecimento do Oriente, já adquirido pelos europeus em geral, era muito sugestivo pela aparente fraqueza militar e tecnológica, nomeadamente em navios e artilharia. O enquadramento político dos estados existentes era deficiente, com uma administração incapaz de corresponder aos anelos dos povos e uma permanente competição entre os diferentes agentes do poder local. A melhoria das condições de governabilidade do Oriente só ocorreu no tempo dos Portugueses, com a vitória do Xá da Pérsia e do Xiismo Duodecimano, com a entrada do sultão Babur (1483-1530) no norte da Índia e a fundação da dinastia do Grão Mogol (cf. *Le Livre de Babur*, trad. de J.-L. Bacqué-Grammont, Paris, 1980) e a permanente luta do império otomano na zona do Próximo Oriente, Egipto e Mesopotâmia.

O plano da Expansão foi debuxado com a capacidade de artista político pelo rei D. João II. Em relação ao Oriente, procurou recolher todas as informações, enviando agentes aos próprios locais. Entre eles, ficaram célebres Pêro da Covilhã e Afonso de Paiva. O primeiro visitou Ormuz e Calecute cerca de 1489. O monarca mandou subir os grandes rios africanos para ajuizar da possibilidade de por ali passar à costa oriental. Finalmente, enviou sucessivas expedições marítimas a reconhecer a costa africana para encontrar a passagem para o Índico, o que conseguiu com a frota de Bartolomeu Dias. Não descurou os restantes rumos expansionistas, defendeu as possessões magrebina e procurou fundar uma nova fortaleza, a Graciosa, a montante da foz do Lucos, o rio de Larache. Em relação ao Atlântico, deu fortes estímulos aos particulares para

que continuassem a senda descobridora, atribuindo recompensas, títulos de propriedade e reserva de benefícios àqueles que conseguissem novas terras. A viagem de Cristóvão Colombo surgiu em contra-corrente ao grandioso plano porque todos ignoravam que um rico continente se situava naquelas paragens. Recorde-se, no entanto, que durante mais de duas décadas, essa descoberta não alterou de forma decisiva a empresa portuguesa, porque não se identificavam os povos asiáticos com os ameríndios, nem as cobiçadas mercadorias orientais com os produtos de que estes dispunham.

Com a viagem de Vasco da Gama (1497-1499), foi possível conhecer rapidamente uma parte importante dos condicionalismos físicos do oceano Índico, os principais produtos e a forma de governo dos povos da “ribeira” do mar. Para isso contribuiu a conversão de Gaspar da Gama ou da Índia, o judeu que embarcou na ilha de Angediva na viagem de regresso ao Reino. Ao receber o título de “almirante da Índia”, Vasco da Gama consagrava o triunfo português em relação a Cristóvão Colombo que recebera de Castela um título equivalente. D. Manuel completava o seu título real com a extensa nomenclatura: “senhor da conquista, navegação e comércio de Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia”. Germinava, pois, a ideia da elevação do monarca lusitano ao título de “imperador” que, durante anos, iria estar presente nos conselhos régios, conforme, expressamente, referiu D. Francisco de Almeida, o primeiro vice-rei da Índia, em carta escrita em Dezembro de 1507:

Nom ponha Vos'Alteza em muitos conselhos chamardes-vos emperador poys que nunca príncipe teve tanta jostiça para o ser; (in A. Dias Farinha, revista *Studia*, n.º 48 (1989), pp. 464-465).

Em carta de Dezembro de 1505, esperava *que em meu tempo seres emperador deste mundo de ca que he muyto moor que ho de laa*. Em nota autógrafa, na mesma carta, acrescentava a sua opinião:

pola mayor parte se intitolão de tytolo vaons etc.: o de França se chama ya de Jerusalem e tambem os d'Aragão e os de Castela Atenas e Neopatre etc., e o d'Ingraterra de França e asy outros digo isto porque me parece que Vos'Alteza devya trabalhar por se chamar emperador das Indias e se isto tem inconvenientes que eu nam entendo chamar se rey delas porque os reys de Qyloa e Mombaça se o deixardes e Melinde e Magadaxo a meu ver tanto que lho requerer vos chamara seu senhor e ele voso vasalo e os outros se chamam ya e outros reys pequenos asy como de Zenzybara etc. Nestoutra costa tendes reais e pacyficas fortaleza e ningham anda polo mar sem vosos seguros. Batecala e Anor me tem prometydo de serem vosos vasalos e vos pagarem. E a iso tenho mandado

dom Lourenço com armada asy que nunca vy cousa mais justa nem melhor ganhado que será Vos'Alteza tomar titolo; (in António Baião, *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, vol. II, 1939, pp. 105 e 111).

As viagens comandadas por Pedro Álvares Cabral em 1500-1501 e a segunda de Vasco da Gama em 1502-1503 inserem-se numa estratégia de soberania nos mares orientais e na vontade de reivindicar o exclusivo do comércio dos produtos asiáticos e africanos com destino à Europa. O ataque feito a alguns lugares e, em particular, a Calecute explica-se pela vontade assumida de impor um domínio limitado no Oriente, sobretudo nas rotas e no comércio exterior.

A armada que largou do Tejo em 1503 obedecia à vontade de diversificar a maneira portuguesa de estar no Oriente. Uma primeira frota, comandada por Francisco de Albuquerque devia preocupar-se com a carregação das naus e com o retorno ao Reino. Outra frota, comandada por Vicente Sodré, iria patrulhar a costa meridional da Península Arábica e bloquear o acesso de navios estrangeiros aos estreitos de Adem e de Ormuz. Ainda outra frota, comandada por Afonso de Albuquerque, irrompia no Índico e na Índia. O seu capitão era um oficial com larga experiência na recolha de informações e na elaboração dos projectos administrativos e militares dos reis D. João II e D. Manuel. Este soberano escrevia sobre o capitão em 1508: “fidalgo de nosa casa, asaz auto pera semelhante cargo por sua cavalaria e experiência que tem das cousas do mar”.

O regresso do grande capitão a Lisboa marca a data em que se define a actuação futura dos portugueses no Oriente. Não podemos afirmar qual a dimensão que Afonso de Albuquerque assumiu na redacção do plano da armada de 1505, comandada por D. Francisco de Almeida que seria o primeiro vice-rei da Índia. Pode comprovar-se, no entanto, pelo regimento de 1505, que as informações recolhidas por Afonso de Albuquerque terão tido uma importância decisiva. Além do mais, foi Afonso de Albuquerque quem executou, quase por completo, o programa delineado no “Regimento”.

Aquele texto procurou dar ordenação às coisas da Índia. Nele se estipulava uma política de domínio dos mares e de estabelecimento de bases em ilhas próximas dos principais centros de interesse económico e estratégico: na costa ocidental da Índia (Angediva), no mar Roxo e no Golfo (Ormuz). A carta de D. Manuel ao vice-rei, de 1506, indicava a ilha de Socotorá como base da vigilância a manter junto ao estreito de Bâb el-Mandeb.

Em apostilha à margem do regimento de 1505, podem ler-se os princípios a que iria obedecer a ordenação dos portugueses na Índia. A fundação das fortalezas de Cochim e de Coulão serviriam de modelo futuro:

Porquanto Francisco d'Albuquerque, quando se fez a fortaleza de Cochy, ordenou allguns officiais e pesoas que nella ficaram, aos quaes

*pos hordenança de mantimentos segundo lhe pareceo beem e noso serviço, e nam teemos ainda tomada determinaçam do modo em que há-de pasar, aveemos por beem que todos os mantymientos que ate vosa chegada nam foreem pagos, se nam paguem a nenhuns dos que na dita fortalleza ficaram, sallvo naquellas somas e ordenanças que dantes por nosso regymento lhe era hordenado [...] e nas demasyas, depois de ca em booa ora serem, entenderemos e detryminaremos o que ouvermos por bem, e no que for paguo tambeem quando os taes vierem se dará detryminaçam se ho ham d'aveer todo ou nam e vos day loguo diso recado como chegardes ao nosso feytor pera o asy comprry, e outro tanto se guardara nos que Affomso d'Alboquerque hordenou e leixou em Coulam, a que também leixou ordenança nova (in *Cartas de Afonso de Albuquerque*, II, pp. 324-325).*

Os acontecimentos iriam suceder-se a ritmo vertiginoso após o regresso de Albuquerque a Lisboa em 1504. No ano seguinte, D. Francisco de Almeida partiu para a Índia e, depois de construir a fortaleza de Sofala, assumiu o título de vice-rei. A sua política foi a de assegurar o domínio dos mares, para o que manteve activas várias frotas, uma das quais sob o comando do filho D. Lourenço de Almeida. No decorrer de uma expedição em 1506 que visava Ormuz, este capitão não conseguiu impor a sua vontade à guarnição dos navios, pelo que aquele intento foi frustrado. No entanto, prosseguiu a superioridade dos portugueses nos mares do Índico ocidental.

A expedição que deixou Lisboa na Primavera de 1506, sob o comando de Tristão da Cunha, teria um destino singular. Enquanto a parte principal da armada tinha um objectivo semelhante a tantas outras: chegar à Índia, carregar e retornar, alguns navios ficaram sob o comando de Afonso de Albuquerque para guardar os estreitos de Adem e de Ormuz. Antes de se separarem, os dois capitães atacaram alguns lugares da costa oriental de África. Num deles, na cidade de Brava, Afonso de Albuquerque armou Tristão da Cunha cavaleiro da Ordem de Santiago.

Afonso de Albuquerque levava consigo uma carta secreta de D. Manuel a nomeá-lo governador da Índia na sucessão de D. Francisco de Almeida. Como as nomeações eram por três anos, a tomada de posse teria lugar em 1508. O capitão observou o compromisso sigiloso, que era usado para evitar quaisquer alterações na cadeia de comando e evitar quebras de fidelidade que podiam ter graves consequências, dada a distância a que se encontrava a Índia.

A conquista da ilha de Socotorá foi relativamente fácil, mas o local mostrou-se pouco apropriado à presença portuguesa. Afonso de Albuquerque dirigiu-se à costa de Oman, onde cometeu algumas exacções em cidades costeiras, cuja funesta memória ainda é guardada naqueles locais. Dirigiu-se de

seguida a Ormuz que conquistou nos finais de Setembro de 1507. Foi a primeira grande conquista portuguesa no Oriente. Tinham sido travados vários combates, mas foi a primeira vez que foi conseguida a tomada de uma grande cidade-estado.

Ormuz era um dos mais afamados empórios de então. Ficava na confluência das rotas que ligavam a Índia e a Insulíndia à Pérsia, à Arábia e, pela via dos rios da Mesopotâmia, à Ásia do mar Cáspio ao mar Negro e, ainda, ao Mediterrâneo e à Europa. A sua localização numa ilha insalubre não prejudicava o imenso comércio que ali confluía. Dispunha de um porto de águas profundas e de bons lugares de amarração. Como muitos dos impérios e reinos orientais evitavam os mares e não dispunham de marinhas poderosas, alguns pequenos enclaves ou ilhas tornaram-se centros de comércio (*ports of trade*), com autonomia, ou mesmo independência em relação aos poderes continentais.

João de Barros, o grande cronista da História dos Portugueses no Oriente, descreveu aquele lugar:

A cidade Ormuz está situada em hũa pequena ilha chamada Gerum que jaz quasi na garganta de dentro do estreito do mar Parseo tam perto da costa da terra de Persia que avera de hũa a outra tres leguoas e dez da outra Arabia e terá em roda pouco mais de tres leguoas: toda muy esterele e a mayor parte hũa mineira de sal e enxofre sem naturalmente ter hum ramo ou herva verde.

*A cidade em sy é muy magnifica em edificios, grossa em tracto por ser hũa escala onde concorrem totalas mercadorias orientaes e occidentaes a ella, e as que vem da Persea, Armenia e Tartaria que lhe jazem ao norte: de maneira que nam tendo a ilha em sy cousa propria, per carreto tem totalas estimadas do mundo [...] a cidade é tam viçosa e abastada, que dizem os moradores della que o mundo é hum anel e Ormuz hũa pedra preciosa engastada nelle (João de Barros, *Ásia, II Década*, Livro 2.º, cap. II).*

A tomada de Ormuz ocorreu com a perda de poucas vidas portuguesas mas grande destruição dos inimigos, o que foi ocasionado, parcialmente, pelos próprios mouros. As tácticas de guerra usadas pelos Portugueses tinham sido desenvolvidas ao longo de quase um século em combates na África do Norte, onde o próprio Albuquerque combatera em Arzila e na Graciosa, conforme relata o seu filho e cronista Brás de Albuquerque nos *Comentários de Afonso de Albuquerque*, tomo II, *in fine*). A multidão de mouros, embarcada em pequenos navios, embaraçou-se no seu elevado número e as setas, com que pretendiam atingir os portugueses, foram cravar-se nos habitantes da cidade. Nos dias seguintes, nas águas do mar de Ormuz, apareceram centenas de cadáveres tres-

passados por setas, armas que os portugueses não usavam. Camões evocou a cena da batalha:

*Esta luz é do fogo e das luzentes
Armas com que Albuquerque irá amansando
De Ormuz os Párseos, por seu mal valentes,
Que refusam o jugo honroso e brando.
Ali, verão as setas estridentes
Reciprocarse, a ponta no ar virando,
Contra quem as tirou, — que Deus peleja
Por quem estende a fê da Madre Igreja.*

(*Os Lusíadas*, X, 40)

Após o combate foi celebrada a paz com cláusulas favoráveis aos vencedores, entre as quais o pagamento anual de quinze mil xerafins (moeda de ouro no valor de cerca de trezentos reais) e a autorização de erguerem uma fortaleza em lugar escolhido junto à cidade e ao porto.

Quando D. Francisco de Almeida recebeu notícias directas de Ormuz enviadas por Afonso de Albuquerque com cartas que relatavam a extensão do triunfo, o montante das páreas, o tratado escrito em “folhas de ouro” e a construção da fortaleza, em data anterior à defecção dos capitães (porque, nesse caso, não deixaria de o referir ao monarca), a amargura do vice-rei perante o êxito do rival ficou patente nas linhas escritas pela mão enérgica e voluntariosa do homem que ousou desafiar a autoridade régia e permanecer um ano mais na “governança” da Índia:

chegaram mesegeiros de Tímoje que vyeram em hũa nao sua de Urmuz com esa carta d'Afonso d'Albuquerque com a qual Noso Senhor sabe que eu tenho muito prazer porque vejo que ele ordena por sua pydade que Vosa grandeza se espalhe por todalas partes e porque eu tinha por nova muito certa muito tempo ha que aqylo se podia bem fazer. O outro ano mandey laa Dom Lourenço com cynquo caravelas e a tafo-rea e a gale pequena e o bargantym e eses maos omens que la vão condenados e outros que lhe eu lhe mandey que, crese, tiveram tays rodeos que o fyzeram tornar. Tudo Noso Senhor faz por melhor he ele sabe que tanto he meu filho Afonso d'Albuquerque como Dom Lourenço para me prazer do que bem fizer de voso serviço; (Carta do vice-rei D. Francisco de Almeida a D. Manuel sobre a conquista de Ormuz por Afonso de Albuquerque; publ. por A. Dias Farinha, in *A dupla conquista de Ormuz por Afonso de Albuquerque*, *Studia*, n.º 48 (1989), pp. 464-465); cf. para

maior desenvolvimento, A. Dias Farinha, *Os Portugueses no Golfo Pérsico (1507-1538). Contribuição documental e crítica para a sua História*, Lisboa, 1991 (sep. de *Mare Liberum*, n.º 3).

A leitura da carta de D. Francisco de Almeida a el-rei, escrita em Dezembro de 1507, no momento em que tomava conhecimento da extensão do triunfo do seu rival Afonso de Albuquerque em Ormuz, vem esclarecer o sentido das opções portuguesas no Oriente nos anos decisivos dos combates navais do vice-rei e da iniciativa bélica de Afonso de Albuquerque no mar da Arábia e no Golfo Árabe-Pérsico.

O ano de 1507, que quinhentos anos depois se evoca, representa um dos períodos mais marcantes e vitoriosos de toda a História de Portugal. A concorrência com Castela esfriara, não só pelas alianças matrimoniais de D. Manuel, mas também pelo período difícil do reino vizinho nas suas terras ocidentais e do reino de Aragão no norte de África. Colombo morrera em 1506, convencido que descobrira o caminho para Cipango e Cataio (China). Portugal tomava posse de um reino com imensas potencialidades económicas que, até 1622, teve os mais elevados rendimentos de todo o espaço ultramarino. Afonso de Albuquerque, seguro do seu feito, alguns anos depois acrescentava aos títulos do rei de Portugal a seguir a «Senhor de Guyne, e da conquista [...] “o nome das novas possessões por ele conquistadas: «e do rreyno e senhorio d’Urmuz e do rreyno e senhorio de Guoa».

1.^a SESSÃO

Memórias Recuperadas

Dr. José Blanco

Como Eduardo Lourenço sublinhou num dos seus luminosos ensaios: *“Ninguém, a começar pelos próprios portugueses, poderá compreender a singularidade da cultura portuguesa, entre todas as outras da Europa, sem ter em conta esta “aventura nos mares da China” que, para além dos seus efeitos políticos, guerreiros, económicos e religiosos, foi, num sentido novo, a primeira aventura da civilização europeia no mundo (...) O único e autêntico mito da cultura portuguesa é o do Império nascido dos Descobrimentos, hoje perdido, mas mais presente do que nunca no imaginário português”*.

Foi à preservação da memória, através da recuperação ou salvaguarda do nosso património histórico no Mundo, que me dediquei durante mais de vinte e cinco anos, enquanto membro do Conselho de Administração da Fundação Calouste Gulbenkian responsável pelo pelouro dos Projectos Internacionais. No desempenho dessas funções, entendi que a Fundação, poderia dar o seu contributo para, através da salvaguarda da memória de Portugal espalhada pelo mundo, reavivar e fortalecer a nossa identidade nacional que tem parte importante das suas raízes muito para além da sua fronteira europeia.

Como adiante referirei, o primeiro projecto deste ambicioso programa data de 1958, mesmo antes da minha entrada para os quadros da Fundação. Foi obra do meu antecessor na direcção do Pelouro, o meu querido e saudoso amigo Embaixador Pedro Theotónio Pereira, a cuja memória dedico esta comunicação. Permita-se-me um parêntesis de natureza pessoal. Quem o conheceu, sabe que Pedro Theotónio Pereira era um homem de vocação marítima: o mar foi sempre a sua verdadeira e maior paixão. O que poucos sabem, todavia, era que a sua grande ambição na vida era ter feito carreira na Marinha de Guerra portuguesa – ambição frustrada, como um dia me confidenciou, pela circunstância de ser daltónico. Mas em toda a sua vida se comportou como um marinheiro – bastava entrar na sua casa no Dafundo para ter a imediata sensação de que se entrava na câmara do Comandante de um navio. Só mais um pormenor significativo: quando foi nomeado Embaixador em Londres, em 1953, viajou para Inglaterra, não de avião, nem de automóvel, mas por mar, no seu iate *Bellatrix*.

Sendo o tema geral deste Simpósio “*Os Mares do Oriente – a presença portuguesa circa 1507*” cingir-me-ei nesta apresentação aos projectos da Fundação Gulbenkian na zona que vai do Oceano Índico até ao mar de Java. Ficarão, assim, de fora, os projectos deste tipo levados a efeito pela Fundação no **Brasil** (de que se destaca o do **Real Forte do Príncipe da Beira**, em Rondónia), no **Uruguai** (a **Colónia de Sacramento**), em **Marrocos** (a Torre de Menagem da fortaleza de **Arzila** e a Catedral Portuguesa de **Safim**), no **Benim** (o **Forte de S.João Baptista de Ajudá**), em **Malta** (o **Palácio Magisterial de D. António Manuel de Vilhena**) e na Holanda (a **Singagoga Portuguesa de Amsterdam**).

Proponho-vos uma navegação pela costa oriental da África. Passado o Cabo da Boa-Esperança, entramos nos mares do Oriente – neste caso o Oceano Índico.

Vamos desembarcar no Quénia, mais precisamente em **Mombaça**, em frente do **Forte de Jesus**. Foi este o primeiro monumento a receber o apoio da Fundação, em 1958, por iniciativa do Embaixador Pedro Theotónio Pereira. O Quénia fazia ainda parte, nessa altura, da Commonwealth Britânica.

Os trabalhos de construção do forte tiveram início em 1593, durante a governação filipina. O engenheiro militar italiano Giovanni Battista Cairati desenhou uma fortificação segundo os princípios mais avançados da arquitectura militar da época, concebendo-a para assegurar a defesa com um mínimo de efectivos. O Forte tem 130 metros de comprimento e 90 metros de

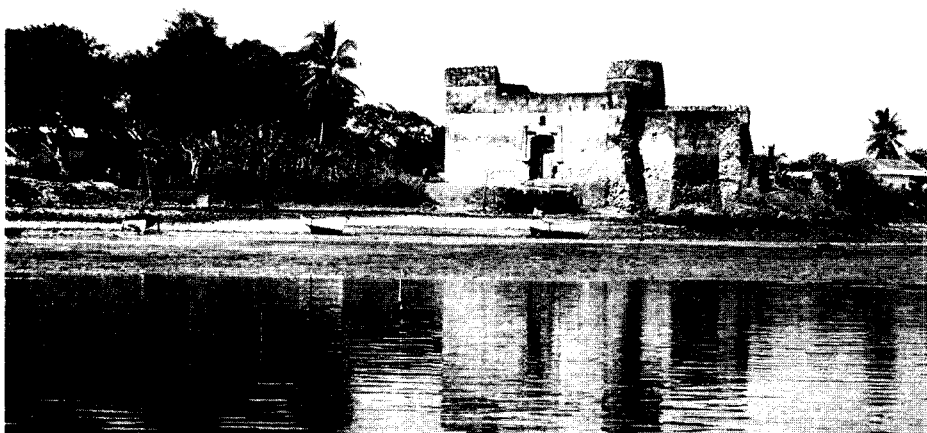


Forte de Jesus

frente. A muralha, na parte mais alta, sobre até 18 metros – ou seja, um prédio de seis andares. Os trabalhos iniciais de recuperação foram completados em 2001, com novo apoio da Fundação, tendo sido desaterrado todo o fosso circundante do forte e instalada a iluminação exterior do monumento. O Forte de Jesus, na sua imponente estrutura feita em blocos de coral, é hoje o monumento mais visitado de toda a costa africana.

Uma nota interessante sobre esta imponente fortaleza. A construção foi iniciada pelo Capitão-Mór Mateus Mendes de Vasconcelos, sendo Vice-Rei da Índia Matias de Albuquerque. Para marcar a efeméride, Mateus Mendes de Vasconcelos mandou fazer uma inscrição – que ainda hoje é visível – no lintel do portal interior do forte. Estava-se em 1593 – e a inscrição começa assim: *“Quando Filipe de Áustria reinava como Filipe I de Portugal, foi esta fortaleza fundada por seu mandado, com o nome de Jesus de Mombaça, a 11 de Abril de 1593 (...)”*. “Quando Filipe de Áustria” – e não Filipe de Espanha – “reinava como Filipe I de Portugal”... Teria o Rei de Espanha sabido (ou mesmo autorizado) esta subtilidade do seu Capitão-Mór português?...

Continuemos a nossa navegação para Norte e lancemos ferro em frente do **Forte de Quíloa**, no que é hoje a **Tanzânia**, construído em 1505 por Vasco da Gama, que de Quíloa trouxe, como tributo do sultão local, o famoso ouro com que foi feita a não menos famosa Custódia de Belém. O projecto de recuperação, elaborado pelo Arq.º João Campos, foi oportunamente entregue pela Fundação às autoridades competentes da Tanzânia.

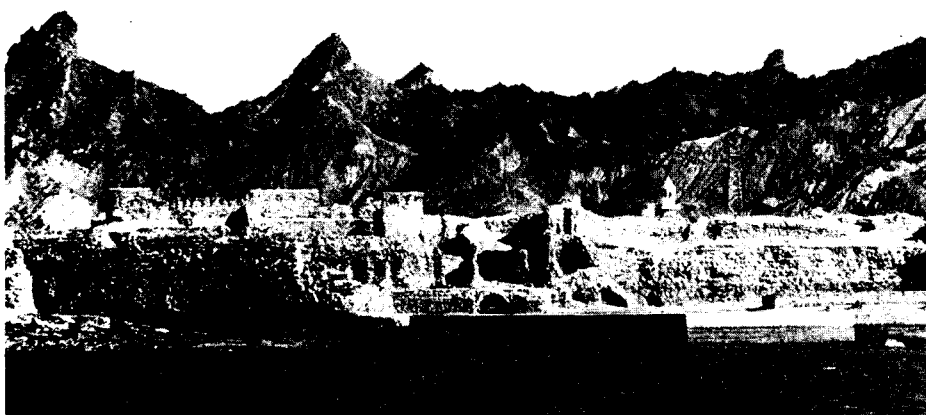


Forte Quíloa

Continuando a navegar no Oceano Índico, vamos entrar no Golfo Pérsico. Logo à entrada, em território que é hoje o **Irão**, chegamos à ilha de **Ormuz**, que domina estrategicamente a entrada do Golfo. Em Março de 2001, a Fundação recebeu um pedido das autoridades da República Islâmica do Irão no sentido de a Fundação reabilitar a fortaleza começada a construir em Ormuz em 1507 – fez agora 500 anos – por Afonso de Albuquerque. No pedido incluía-se também o restauro do pequeno forte construído mais tarde (cerca de 1521) na ilha de **Keshm** (que os Portugueses da época chamavam Queixome) – como ponto de apoio logístico, nomeadamente para garantir a segurança dos poços de água que abasteciam Ormuz. O Arquitecto João Campos, com todo o seu vastíssimo conhecimento de historiador e arquitecto, falar-vos-á a seguir do projecto, detalhadamente. Sem de modo algum me sobrepor, nem sequer me antecipa, limitar-me-ei a alguns breves apontamentos.

Ormuz foi, juntamente com Goa e Malaca, um dos pontos-chave do plano político-estratégico de Albuquerque para a criação do império português no Oriente. Símbolo mítico da presença histórica portuguesa, a construção, em calcário e arenito avermelhados, é impressionante pela sua grandeza.

Os portugueses estiveram em Ormuz 107 anos, até que, em 3 de Maio de 1622 (sob a ocupação filipina), as nossas reduzidas forças foram obrigadas a capitular perante uma armada persa com mais de 3.000 homens, apoiada por seis navios ingleses. Dentro da fortaleza, encontram-se ainda em bom estado



Fortaleza de Ormuz

de conservação duas estruturas essenciais: o que seria uma capela manuelina e a cisterna, construída em 1550, de vastíssimas dimensões. Nesta cisterna existe uma galeria circular que permitia que os habitantes da fortaleza passeassem para gozar um pouco da relativa frescura da água que continha. A água, trazida de barco da vizinha ilha de Keshm, era efectivamente o bem mais precioso para os portugueses de Ormuz. Muita coisa mudou ou desapareceu em Ormuz desde o século XVI, mas há uma que se mantém inalterável: o calor. O padre jesuíta Gaspar Barzeu contou numa carta que os habitantes passavam as noites de verão *“metidos em gamelas de água, com uma almofada na mesma água, de maneira que só o rosto têm fora de água; as noites são aqui mais quentes que os dias da Mina e S.Tomé e Melinde”*. É muito conhecida a pintura da época, em que vemos dois casais de Portugueses jantando em Ormuz e procurando um pouco de fresco dentro de um tanque de água. Imagine-se o que custaria o trabalho dos construtores do forte, em que se incluíam os próprios capitães que Afonso de Albuquerque obrigava a acarretar pedras e argamassa. Adoecia e morria muita gente com calor. E tendo chegado ao conhecimento de Albuquerque que os médicos da expedição não só não visitavam os doentes como, quando o faziam, lhes cobravam dinheiro, o Governador mandou chamá-los e, segundo Gaspar Correia, disse-lhes o seguinte: *“Vós levais ordenados de físicos e não sabeis conhecer a doença dos homens que servem El-Rei nosso senhor. E posto que assim é, eu vos quero ensinar de que doença morrem”*. Mandou-lhes carregar às costas grandes pedras e que as levassem acima ao muro, onde os fez trabalhar todo o dia até à noite. Então lhes disse: *“Os que escreveram os livros das medicinas, pelos quais vós aprendestes a levar dinheiro, não souberam da doença do trabalho; e pois vo-la ensinei hoje, daqui em diante curai a gente desta doença e dai-lhe do vosso dinheiro, que ganhais folgando. E isto vos encomendo como amigos, porque vos não queria ver metidos a banco naquelas galés”*. E Gaspar Correia conclui o episódio explicando que, depois daquela lição prática de “medicina do trabalho”, os médicos passaram a cumprir as suas obrigações... À vista destas ruínas, ainda grandiosas, não é difícil imaginar o imenso esforço e os pesados sacrifícios que a obra implicou para todos quantos nela trabalharam – a começar pelo próprio Afonso de Albuquerque que era o primeiro a dar o exemplo aos seus capitães e soldados, tornados pedreiros e carpinteiros.

Atravessemos agora o Golfo de Bengala, para chegar ao actual **Bangladesh**, que nunca foi colónia portuguesa, mas recebeu missionários e comerciantes de Portugal, que ali se estabeleceram. A **Igreja do Santo Rosário**, em **Dhaka**, é um testemunho eloquente dessa presença.



Igreja do Santo Rosário

Erigido em 1677 por frades Portugueses da Ordem de Santo Agostinho, o edifício sofreu modificações ao longo dos séculos. Mas foi possível, graças às descobertas arquitectónicas feitas durante os trabalhos de recuperação, recuperar a sua traça original, que é uma surpreendente mistura da arquitectura religiosa cristã com os motivos e cores característicos da arte muçulmana e mogol. O resultado, pode dizer-se, é o de uma peça de arquitectura pós-moderna.

Retomando a nossa navegação para Sul, chegamos à Índia.

O primeiro grande projecto da Fundação na Índia, foi a instalação numa das alas do **Seminário de Rachol**, em **Goa**, de um Museu de Arte Sacra Indo-Portuguesa. O imponente edifício do Seminário foi construído no século XVI, em tempos do Rei D. Sebastião. Inaugurado em Janeiro de 1994 com a presença do Presidente da Índia, o Museu de Rachol foi criado para guardar um valiosíssimo acervo de objectos de arte sacra indo-portuguesa (imagens religiosas, móveis, ourivesaria, etc.) que corriam o risco não só de dispersão mas sobretudo de desaparecimento.

As peças conservadas no Museu provêm, na sua grande maioria, de igrejas de Velha Goa e da região de Salcete, embora o Museu tenha também recebido, em oferta ou depósito, peças de colecções particulares locais. Entre as peças



Museu de Rachol

provenientes da Basílica do Bom Jesus, em Velha Goa, avulta a extraordinária custódia de prata, em forma de pelicano, uma das mais originais criações da ourivesaria indo-portuguesa. Por decisão unilateral das autoridades religiosas locais, o acervo do Museu de Rachol foi transferido em 2001 para outras instalações, achando-se hoje no Convento de Santa Mónica, em Velha Goa.

Se o Museu de Rachol foi instalado num edifício já existente, o **Museu Indo-Português de Cochim** foi construído de raiz na cerca do Paço Episcopal. A pedido do Bispo Joseph Kureethara, incansável defensor da preservação do passado comum dos dois Países e infelizmente já falecido, a Fundação financiou integralmente e supervisionou a execução deste vasto projecto, no qual foram aplicadas as mais modernas técnicas museológicas. O Museu foi inaugurado em Fevereiro de 2000, na presença das autoridades civis e religiosas do Estado de Kerala, atraindo desde logo um grande número de visitantes.

Gostaria de prestar aqui homenagem à memória desse grande homem da Igreja e grande amigo de Portugal que foi o Bispo Kureethara. Repetia incansavelmente que se não fossem os Portugueses, todo o Sul da Índia teria sido muçulmano. Apaixonadamente devotado à sua Igreja e ao seu Povo, o Bispo de Cochim tinha, entre as suas devoções seculares, a da preservação da memória portuguesa no Malabar. Prova-o a extraordinária decisão de mandar

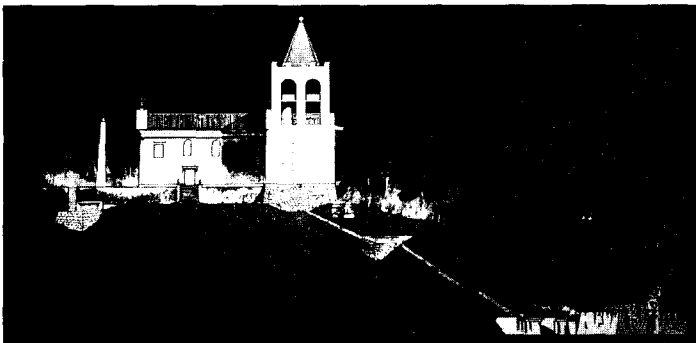


Museu Indo-Português de Cochim

pintar nas paredes da sala de entrada do Paço Episcopal a figura de Pedro Álvares Cabral à sua chegada a Cochim, segurando na mão a bandeira verde-rubra da República Portuguesa. Quando, entre espantado e divertido, lhe chamei a atenção para o anacronismo, respondeu sem hesitar: *“Eu sei muito bem que a bandeira é moderna. Mas, assim, quem olha para a pintura fica logo a saber que Pedro Álvares Cabral era português...”*

A noção de património não se esgota, todavia, em construções de pedra e cal, antes inclui também outro tipo de testemunhos históricos muito mais frágeis: os documentos. Também neste sector houve uma importante intervenção da Fundação Gulbenkian em **Cochim**: a criação e instalação do **Arquivo Histórico da Diocese**, que antecedeu, aliás, a construção do Museu. Tendo-nos o Bispo Kurethara alertado para a situação altamente preocupante em que se encontravam documentos de grande valor não só para a história da presença portuguesa naquela zona mas também para a própria história do Malabar, a Fundação começou por fazer inventariar, por especialistas, todo o acervo. Ao mesmo tempo do inventário, decorriam as obras para a guarda dos documentos em instalações adequadas no edifício do Paço Episcopal, depois de devidamente expurgado e restaurado de acordo com técnicas modernas. Um ano apenas após o início dos trabalhos, tinha lugar a inauguração do novo arquivo – o primeiro, em toda a Índia, a ser totalmente informatizado.

Continuando a navegar para o Sul, entremos no Estreito de Malaca.

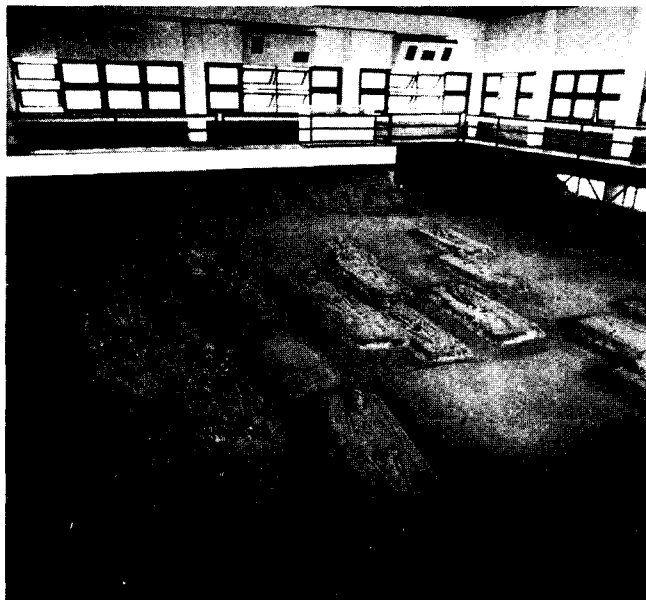


Projecto de
reabilitação
de Malaca

O projecto de reabilitação de **Malaca** integrava a **Porta de Santiago**, único testemunho hoje existente da fortaleza construída por Afonso de Albuquerque em 1511 e quase integralmente destruída por Holandeses em 1641 e pelos Ingleses em 1807. Ainda hoje, no dialecto local, a Porta de Santiago é designada pela expressão "*A Famosa*", exactamente como no século XVI a descreveu o cronista Gaspar Correia.



Porta de Santiago



Adro da antiga Igreja de S. Domingos

O circuito arquitectónico e paisagístico proposto seria culminado pela reabilitação das ruínas da Igreja hoje chamada de S. Paulo. As actuais ruínas nada têm a ver com a primitiva capela construída no local. Foram os Jesuítas que, em 1567, decidiram demolir o pequeno templo e construir, em seu lugar, a grande Igreja de que hoje subsistem, praticamente, apenas as paredes. Encostadas a estas, ainda podem ver-se algumas lápides funerárias portuguesas. Seria este o aspecto geral do restauro da Porta de Santiago e da Igreja, segundo o belo projecto do Arq.^o Viana de Lima.

Por razões que se prendem com a situação política e religiosa na Malásia, não foi possível iniciar até hoje os trabalhos de recuperação.

Se não estiverem cansados desta já longa viagem, proponho a V. Ex.^{as} que, navegando ao largo de Singapura, entremos no Golfo do Sião. Tal como Bengala, o antigo reino do Sião – a **Tailândia** dos nossos dias – nunca foi colónia portuguesa. Mas, além de missionários e comerciantes, acolheu também militares portugueses que ajudaram os soberanos locais a defender-se dos seus inimigos, nomeadamente dos birmaneses. As relações entre Portugal e a Tailândia remontam a 1511 quando Afonso de Albuquerque, após a tomada de Malaca, enviou ao rei do Sião um emissário com a finalidade de lhe propor uma aliança. Em 1516 foi assinado o primeiro tratado de amizade e de comércio entre os dois Reinos, nos termos do qual foram estabelecidas feitorias



Palácio da Água

portuguesas em vários lugares, entre os quais **Ayutthaya**, a antiga capital, onde o *Portuguese Settlement* chegou a contar com cinco Igrejas. Foram as ruínas de uma dessas Igrejas, a de S. Domingos, objecto de uma intervenção por parte das autoridades tailandesas, com a colaboração técnica e financeira da Fundação. As escavações arqueológicas no adro da antiga igreja de S. Domingos revelaram a existência de um cemitério com mais de 250 esqueletos de homens, mulheres e crianças, portugueses e tailandeses

A recuperação do conjunto incluiu um abrigo para o cemitério, a consolidação das ruínas da Igreja e o respectivo arranjo paisagístico, bem como a construção de um cais fluvial que facilita o acesso dos visitantes provenientes de Bangkok.

Proponho-vos, para terminar este périplo asiático, o prolongamento da viagem até ao Mar de Java, na Indonésia.

Foi na cidade de **Jojakarta**, na ilha de Java, que a Fundação recuperou um dos mais invulgares monumentos construídos no Oriente por mãos portuguesas: o **Taman Sari** – Palácio da Água. A história deste monumento é curiosa e misteriosa. No ano de 1755 reinava em Jojakarta o sultão

Hamengku Buwono I, fundador da dinastia ainda hoje reinante. Constan as crónicas locais que as gentes do Sultão encontraram, perdido numa praia ao sul da cidade, um sobrevivente de um navio português naufragado. De nome desconhecido, era versado em arquitectura e o Sultão chamou-o para colaborar no projecto do Palácio de Verão que queria construir. Os trabalhos duraram dez anos, tendo como resultado um vastíssimo conjunto de arquitectura paisagística, com uma área superior a dez hectares. O empreendimento contava com lagos artificiais, piscinas, canais, pavilhões e residências para os convidados do Sultão. Satisfeito com os bons serviços prestados pelo arquitecto, o Sultão concedeu-lhe o título nobiliárquico de “*Demang*” – e, a partir de então, o anónimo construtor foi conhecido pela designação de “*Demang Tugis*”, sendo esta última palavra uma nítida corruptela da palavra “português”.

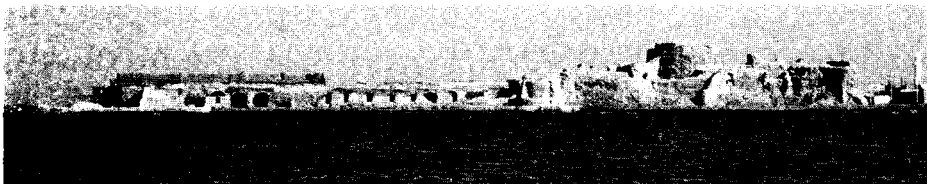
A parte do Palácio da Água que foi recuperada é o complexo das piscinas, que revela uma arquitectura de matriz europeia, aparentada com a tradição portuguesa em palácios e quintas de recreio, aqui inserida num barroco oriental complicado, em que serpenteiam e se entrelaçam símbolos islâmicos e hindus: as “árvores da vida”, as enormes asas da Garuda, a ave mítica e as carrancas ameaçadoras dos “espanta-demónios”.

Senhor Presidente, Minhas Senhoras e meus Senhores.

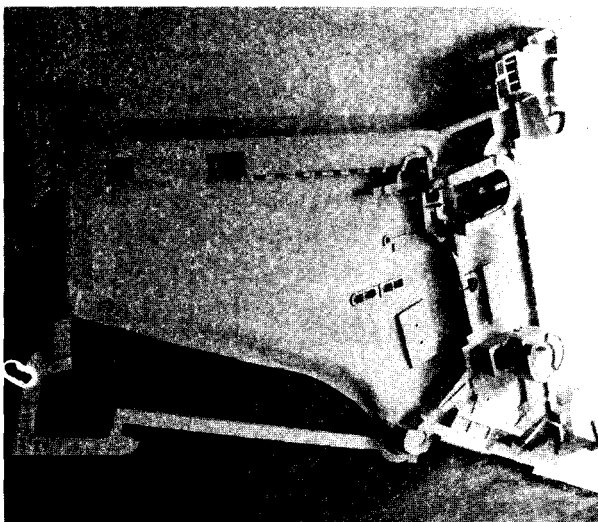
Acabámos de viajar virtualmente por cinco séculos de de encontros de Portugal com povos e civilizações diferentes. Assim recuperada, num contexto moderno de colaboração internacional, a memória do passado é o espírito que nos deve mover para compreender o presente e ajudar a construir o futuro.

A mítica fortaleza de Ormuz e mais dois fortes na entrada do Golfo Pérsico

Arq. João de Sousa Campos



Vista da ruína do lado
Nascente



Modelo da grande fortaleza de
Ormuz, executado para a
Fundação Calouste Gulbenkian

1 – Introdução

A continuidade de um Património que resiste há cinco séculos é tarefa que há muito deveria ter-se constituído como matéria inquestionável. Porém, ao ver-se o estado a que chegou um Monumento como a Fortaleza de Ormuz, verificamos ser ainda preciso apelar à consciência das pessoas responsáveis, no sentido de sublinhar que lhes incumbe salvaguardar tais valores culturais.

A grandeza da obra realizada nas águas de Oman e do Golfo, com particular destaque para a enorme fortaleza de Ormuz, contém elementos da maior importância para se descortinar melhor o conhecimento de um período crucial e fecundo da história da arquitectura portuguesa.

Desde Maio de 2001 e até finais de 2004 processaram-se laboriosos trabalhos de campo e complexas tarefas de restituição desenhada¹ com vista a obterem-se levantamentos arquitectónicos e maquetas das peças subsistentes do triângulo defensivo da entrada do Golfo.

A acção pioneira dos Portugueses no domínio da arquitectura militar do século XVI, levada a efeito de modo substantivo na nova geografia do mundo, está bem plasmada no resultado dos trabalhos elaborados sobre a arquitectura e arqueologia de Ormuz, Keshm e Larak. É desse material que me compete trazer algum resumo a esta reunião, tendo em vista a preocupação pela salvaguarda da Memória que envolve a ancestral relação entre Portugal e a Pérsia. No paradoxal e perigoso mundo que é o nosso, continua a ser imprescindível e urgente consagrar a História e celebrar o Futuro.

2 – O significado de Ormuz

Fruto de uma visão genial e da obstinação de Afonso de Albuquerque, o domínio da entrada do Golfo Pérsico constituía uma das chaves do sucesso da empresa comercial da Índia. Os abastecimentos de que a Europa carecia poderiam passar a ser fornecidos pelos interesses portugueses, enfraquecendo a vantagem do Turco e dos seus aliados de negócios da bacia do Mediterrâneo.

A capacidade de domínio dos mares do Índico, por cujas águas circulavam (das Molucas a Sofala, passando por Malaca, Bengala, Ceilão, Cochim, Goa e Diu) enormes quantidades de artigos da maior cotação internacional, foi a base do século de ouro da Expansão portuguesa.

Para essa soberania dos mares foram necessários estratégicos apoios em terra, implicando um esforço duplo de homens corajosos e de sábia logística, incluindo a criação de modos de vida fixos e estáveis. E, na verdade, muitos portugueses transferiram as suas vidas para essa nova região do mundo, recém-aberta à fruição directa da civilização europeia.

O que hoje se observa será muito próximo da caracterização geográfica que João de Barros nos dá na sua Crónica²: a ilha é “(...) toda muy esterele e a mayor parte hua mineira de sal e enxolfre sem naturalmente ter um ramo ou herva verde”. Mas, ao contrário do exotismo e da opulência com que é meta-

¹ Levados a cabo sob a égide do Serviço Internacional da Fundação Calouste Gulbenkian, na época orientado pelo Administrador Sr. Dr. José Blanco.

² “A cidade de Ormuz está situada em hua pequena ilha chamada Gerum que jaz quasi na garganta do estreito do mar Perseo tam perto da costa da terra de Persia que avera de hua a outra tres leguoas e dez da outra Arabia e terá em roda pouco mais de tres leguoas: toda muy esterele e a mayor parte hua mineira de sal e enxolfre sem naturalmente ter um ramo ou herva verde” (*Décadas da Ásia*, II, L.2, Cap. 2).

foricamente descrito o ambiente urbano da Ormuz de Quinhentos (“o mundo é um anel e Ormuz uma pedra preciosa engastada nele”), hoje confrange-nos a ruína abandonada duma Fortaleza europeia com uma pobre povoação asiática a seu lado, esquecida esta do Mundo e ela também divorciada do Monumento³.

A Fortaleza começou a construir-se em 24 de Outubro de 1507⁴, tendo-se interrompido em Janeiro de 1508. Só em 1515 – depois da saga de Goa (1510) e de Malaca (1511), falhada a presúria de Adém e verificada a inviabilidade da submissão dos Otomanos para dominar a via do Suez –, Albuquerque dará forma final à sua ideia de domínio do Golfo Pérsico. À frente de 27 navios e de 1500 Portugueses e 700 Malabares, ocupa Ormuz em 1 de Abril. A Fortaleza é agora chamada de Nossa Senhora da Conceição⁵.

É esta a obra que Gaspar Correia retrata no desenho das suas *Lendas da Índia*, e a que se sucederão importantes reformas posteriores, ampliando-a consideravelmente.

³ Não obstante, continua a espantar a capacidade de afirmação dessa enorme realização, incrustada em ambiente inóspito, como demonstração do apogeu técnico e político atingido. Ormuz constituiu, no contexto geográfico amplo cujos outros apoios centrais foram Goa e Malaca, uma das chaves do Império Marítimo do Oriente.

⁴ Albuquerque chamou-a de Nossa Senhora da Vitória, em vista do “milagre” que a sua conquista representara. O ambiente entre os portugueses não era o melhor. Os capitães das naus (João da Nova, António do Campo, Afonso Lopes da Costa, Francisco de Távora e Manuel Teles) requeariam contra a edificação, acabando por se amotinarem e obrigando a abandonar a obra.

⁵ Até à sua morte, ocorrida à vista de Goa no regresso de Ormuz a 16 de Dezembro daquele ano, Albuquerque apressou a execução do recinto fortificado, “(...) sendo já o muro da fortaleza todo em roda no andar das ameias, e faltando somente erguer as torres e por dentro fazer aposento da gente (...)” Nomeados que estavam o primeiro capitão e demais hierarquia fundamental da fortaleza, “o Governador, tendo todas as cousas de Ormuz assim bem ordenadas, e assim a fortaleza de todo o necessário e muito formosa artilharia portuguesa... e sendo já o muro da fortaleza todo em roda no andar das ameias, e faltando somente erguer as torres e por dentro fazer aposento da gente, o que era já na entrada de Novembro, por ele tomar conselho do Mestre que no mar se acharia melhor, se foi embarcar na nau Frol da Rosa” (Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. II, p. 455, 1975, Ed. Lello & Irmão, Porto), explicitando-se desde já que “(...) em todas as coisas deu grande boa ordem e regimentos a todos os oficiais, e nas cisternas 2000 tonéis de água, e muitos mantimentos, e ordenou que Ayres da Silva ficasse por Capitão-mor de toda a armada e gente que havia de ficar em Ormuz até toda a obra da fortaleza ser acabada (...)” Dispôs o Governador “que somente se arrecadassem de El Rei [dos “mourous”] os 15 000 xerafins de párias de cada ano que bastava para pagamento de todos os ordenados e soldo e mantimento de 400 homens, que ordenou à fortaleza, com dois xerafins de mantimento por mês e ainda sobejava. E deu ao capitão 50 000 xerafins, que tivessem tesouro para o que cumprisse; e em todas as coisas deu grande boa ordem e regimentos a todos os oficiais, e nas cisternas 2 000 toneis de água, e muitos mantimentos, e ordenou que Ayres da Silva ficasse por Capitão-mor de toda a armada e gente que havia de ficar em Ormuz até toda a obra da fortaleza ser acabada...” (id., ib., p. 454).

3 – A fortaleza de Ormuz como campo experimental de vanguarda

A importância da realização das centenas de máquinas de guerra que foram levantadas pelos portugueses em todo o mundo é impressionante. Segundo Francisco Bethencourt⁶, a contagem, só até ao ano de 1700, “revela-se esmagadora: 244 (...) das quais 20 na costa oriental africana e no Golfo Pérsico, 47 na Índia e no Ceilão, 11 no Extremo Oriente. Deste cálculo estão excluídos os baluartes e a maior parte dos fortins de apoio que participavam das estruturas de defesa de muitas regiões”⁷.

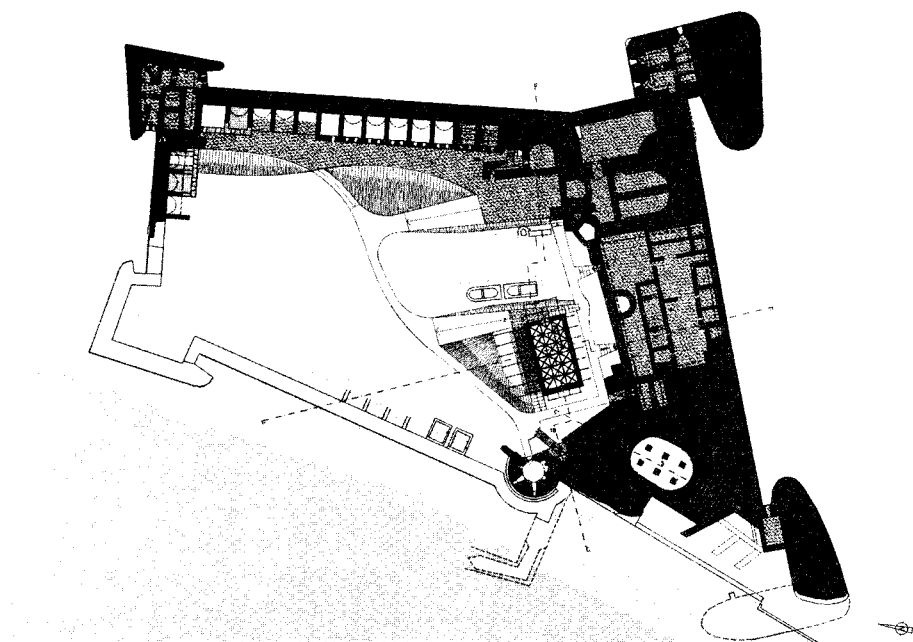
Poderá talvez afirmar-se que, depois de Safi, a fortificação da entrada do Golfo Pérsico era a obra militar mais importante da época manuelina fora de Portugal. O bom estado de conservação relativo das estruturas iniciais (por razão de terem ficado envolvidas pelas grandes obras da reforma dos anos de 1558-60) transforma o monumento numa fonte única de interesse historiográfico. A leitura detalhada do levantamento arquitectónico permite progressos na compreensão da obra inicial⁸, e bem assim no que se refere às fases seguintes será possível avançar, nomeadamente sobre as subseqüentes obras de reforço do cubelo da praia junto da porta (em 1525-28), ou dos trabalhos realizados pelo Capitão Martim Afonso de Melo, em 1540⁹ – o que representa uma fase

⁶ Francisco Bethencourt, *História da Expansão Portuguesa*, vol. I, p. 404, 1998, Círculo de Leitores, Lisboa.

⁷ Salientando a importância de algumas delas, o citado autor esclarece-nos que no “caso de Ormuz, por exemplo, saíam dos cofres régios os ordenados para o capitão, alcaide-mor, meirinho da fortaleza, meirinho da fazenda, sobrerrolda, ouvidor, feitor, almoxarife dos armazéns, mestre da ribeira, mestre da ferraria, língua, armeiro, mocadão, cordoeiro, serralheiro [o que já perfaz 15 quadros, a que se juntavam], 400 soldados, 102 servidores, criados e ajudantes, 30 guardas, 15 bombardeiros, oito marinheiros, três escrivães, três carpinteiros – ou seja, um total de 557 dependentes, segundo o orçamento de 1574 do Estado da Índia. Mas era ainda sustentada pelos cofres do Estado a estrutura eclesiástica (o vigário da igreja, o tesoureiro, o tangedor de órgão, dois moços do coro e quatro beneficiados) e a própria estrutura da alfândega do rei de Ormuz (com ordenados para o guazil, o xabandar, os dois línguas, os quatro escrivães, o juiz do peso, o porteiro e os dois sacadores)” – Francisco Bethencourt, *História da Expansão Portuguesa*, vol. I, p. 404-405, 1998, Círculo de Leitores, Lisboa.

⁸ O primeiro Arquitecto da Índia, “Mestre das obras de pedraria”, foi Tomás Fernandes, o qual intervindo certamente na segunda fase do empreendimento de Afonso de Albuquerque.

⁹ Sobre outros intervenientes anotem-se os primitivos nomes dos bombardeiros João de Flandres e Fernão Álvares, em 1507, referenciados por Rafael Moreira (*A Época Manuelina / História das Edificações Portuguesas no Mundo*, p. 110, 1989, Pub. Alfa, Lisboa, remetendo para o capítulo 37 dos *Comentários do Grande Afonso de Albuquerque*) e, para além de Tomás Fernandes (“deve ter partido para a Índia em 1505 [com D. Francisco de Almeida?], pois já no ano seguinte se distingue na defesa de Cananor. Em finais de 1509 era “mestre dos pedreiros” de Cochim, e terá sido como homem de confiança de Afonso de Albuquerque que alcançou toda



Planta Geral do piso térreo do estado actual da Fortaleza, com indicação das principais medidas de salvaguarda propostas em projecto elaborado em 2004

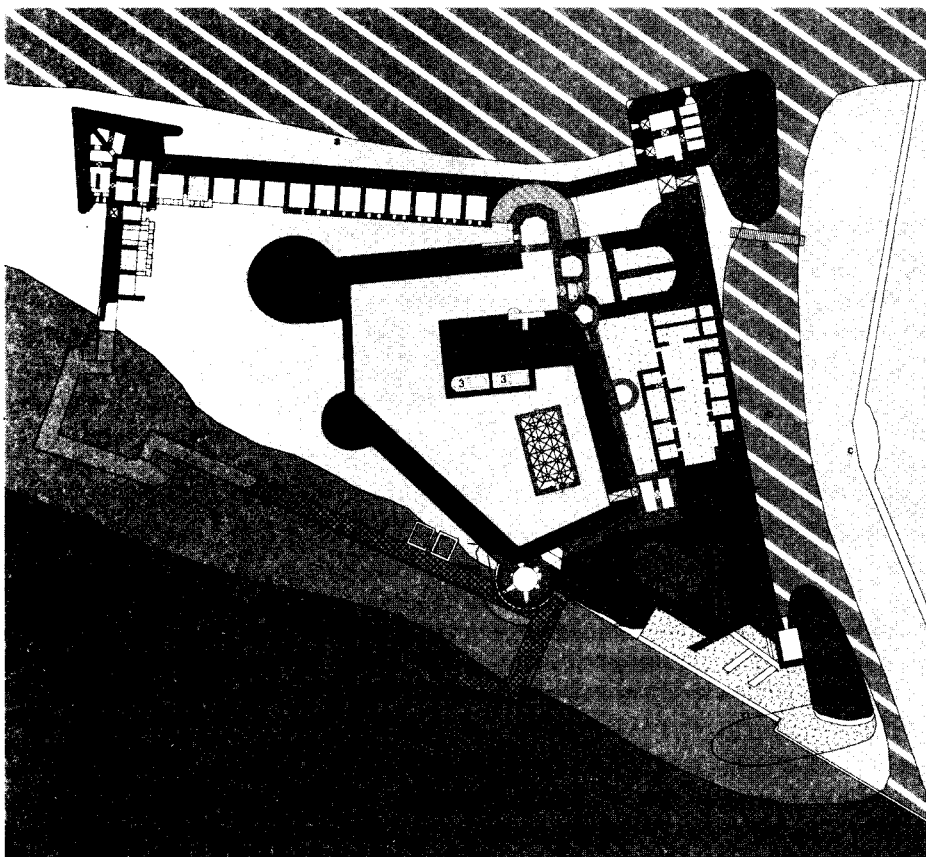
intermédia, até que pontuou como Mestre das Obras da Índia o celebrado Francisco Pires¹⁰. Este foi substituído por Inofre de Carvalho, enviado em 1551 para a Índia¹¹.

O novo mestre das obras veio a desenvolver uma importante acção no Oriente, principalmente no Golfo Pérsico, informando-nos Diogo do Couto que no governo de D. Antão de Noronha, já na época de D. Sebastião, se

a sua projecção, tendo regressado ao Reino a seguir à morte deste”, in R. Moreira, op. cit., p. 114.), o mesmo autor avança com o nome de Cristóvão Fernandes (em 1533, “fazendo uma cisterna”, que não identifiquei) e o do capitão Martim Afonso de Melo, erguendo o “baluarte novo” e o “baluarte redondo”, em 1540.

¹⁰ A existência de projectos precisos para as grandes realizações “apenas surgem na geração seguinte, com os alvares do renascimento” (...) “Iriam do reino instruções genéricas que se adaptavam localmente, e só depois de iniciada a obra se enviavam as plantas para aprovação: projectos precisos, como o da “fortaleza que trazia já pintada e ordenada por El Rey em 1546 o mestre Francisco Pires (...)” (R. Moreira, op. cit., p. 110).

¹¹ A informação de Frei João dos Santos na *Ethiopia Oriental*, quando refere a nomeação de um sobrinho de Frei Bartolomeu dos Mártires, “o qual architecto sendo mancebo se foi a Flandres, donde tornou grande oficial de arquitectura”, reformulando e dirigindo a construção da fortaleza de Moçambique, in Sousa Viterbo, *Dicionário Histórico e Documental dos Architectos, Engenheiros e Construtores Portuguezes*, vol. I, p. 530, cf. Diogo do Couto, *Década VII*, L. 7, p. 19.



INTERPRETAÇÃO DA EVOLUÇÃO PRINCIPAL DO SÍTIO MONUMENTAL NOS ÚLTIMOS 500 ANOS.

- 1ª FASE - TOMÁS FERNANDES, AFONSO DE ALBUQUERQUE (1507 E 1515).
- a - LINHA DE PRAIA NOS SÉC. XVI, XVII, ...
- 2ª FASE - ADAPTAÇÃO CONSTRUTIVA (1525 -1528).
- 3ª FASE - NOVOS BASTIÕES , CAPITÃO AFONSO DE MELO (1540).
- 4ª FASE - GRANDE REFORMA , ARQ. INOFRE DE CARVALHO (1558 -1560).
- b / c - FOSSE E OBRA AVANÇADA DE DEFESA .
- d - PONTE .
- MOLHE EM BETÃO SOBRE ESTRUTURAS ARQUEOLÓGICAS, DEPOIS DE KLEISS, 1977.
- RECONSTRUÇÃO INTERROMPIDA DE PARTE DAS ABÓBODAS, 2002.

- 1 - TORRE DE MENAGEM, HIPÓTESE
- 2 - LIMITES DO NÚCLEO INICIAL, SEGUNDO KLEISS (1977)
- 3 - CISTERNA (?ARQ. CRISTOVÃO FERNANDES, 1533?)

Evolução histórica da fortificação

encontrava a reformular a fortaleza de Ormuz e “ordenou uma máquina de madeira sobre rodas altas, para de cima pelejarem alguns homens e lhe pôs algumas peças de artilharia...”¹². Foram de autoria de Inofre de Carvalho as reformulações das fortalezas de Ormuz, do Bahrein (construída entre 1559 e 1560), de Soar (também por volta de 1560), etc.. “Curiosamente a fortaleza do Bahrein revela um conhecimento perfeito das concepções de Pietro Cataneo, cujo tratado foi editado em Veneza, em 1554, colocando assim este fortificador a par dos princípios mais avançados da fortificação da época”¹³.

Segundo Rui Carita¹⁴ na introdução ao Códice de S. Julião da Barra, “a fortaleza de Ormuz tinha sido reformulada em 1559 e 1560 por Inofre de Carvalho e, ainda segundo alvará do vice-rei D. Jerónimo de Azevedo, foi determinado ao novo Governador D. Luís da Gama, em finais de 1613 que se efectuassem o espigão que o ex-engenheiro-mor Cairato tinha projectado”.

Por um lado, espanta a capacidade de realização, coincidindo estaleiros importantes e rápidos como, por exemplo, os de Ormuz e o de Bahrein, dirigidos pelo mesmo técnico. E, provavelmente ainda com outras obras em curso na zona, quicá na adaptação de Quexome ou na erecção de Laraque...

Por outro lado, ressalta a capacidade teórica, acompanhada de grande inovação tecnológica. O campo experimental alargava-se à aplicação cuidada de um saber-fazer adaptado às circunstâncias locais¹⁵.

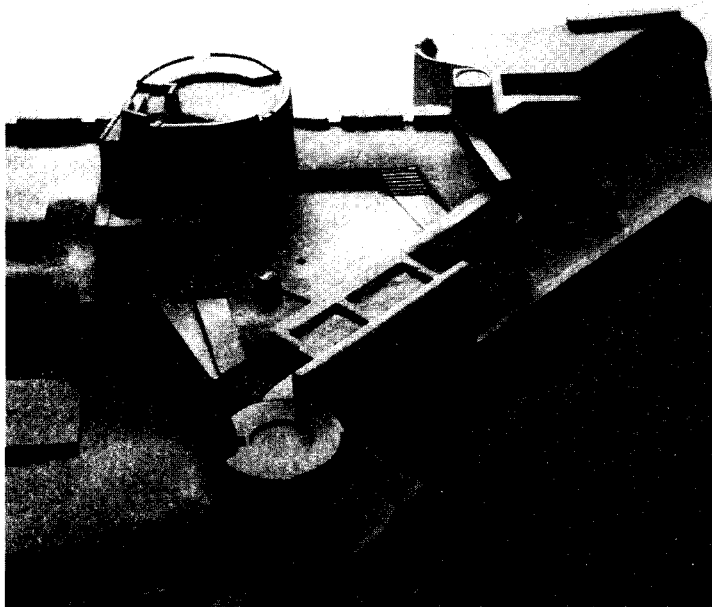
¹² A propósito da tomada da fortificação do Bahrain, in op. cit..

¹³ Rui Carita, O Conjunto do Álbum de São Julião da Barra / *O Lyvro de Plantaforma das Fortalezas da Índia da Biblioteca da Fortaleza de S. Julião da Barra*, pp. 21-22, 1999, Min. da Defesa Nacional / Ed. Inapa, Lisboa.

¹⁴ Rui Carita, O Conjunto do Álbum de São Julião da Barra / *O Lyvro de Plantaforma das Fortalezas da Índia da Biblioteca da Fortaleza de S. Julião da Barra*, p. 26, 1999, Min. da Defesa Nacional / Ed. Inapa.

¹⁵ Importa por isso ter em conta os princípios construtivos em que assentou a elevação das alvenarias, tanto mais quanto se imporá pensar no tipo de acção a propor para as obras de reabilitação do Monumento. Gaspar Correia informa sobre o método empreendido em 1507: “E logo ordenou manter-se no trabalho do fazimento da fortaleza e repartiu os bateis, que cada dia foram cinco carregar de pedra e descarrega-la na praia, e gente da terra, que era bem paga pelo feitor, que arrancava a pedra. (...) E ordenou dois navios que andassem a acarreto da pedra de gesso que coziavam em fornos como cal, e era pisado e feito em pó, e assentada a pedra na parede em seco, e o pó em bacias feito polme, que deitavam por entre as pedras que logo em continente secava, tão forte que se cortava com picões. Logo repartiu mestres pedreiros e começaram a medir alicerces que logo se começaram a abrir. (...) E porque muitos alicerces haviam de ser dentro de água, que haviam de ser feitos com um barro pisado e peneirado, cozido, que posto na obra a água do mar o não desfazia mas ficava como própria terra, no que se deu grande aviaamento que os mestres da terra com os trabalhadores o faziam com muita abundância e tudo o que faziam no próprio dia se gastava porque amassado, se ficava para outro dia já se não podia lavar.” (Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. II, p. 438, 1975, Ed. Lello & Irmão, Porto).

Pormenor
da maqueta
da Fortaleza

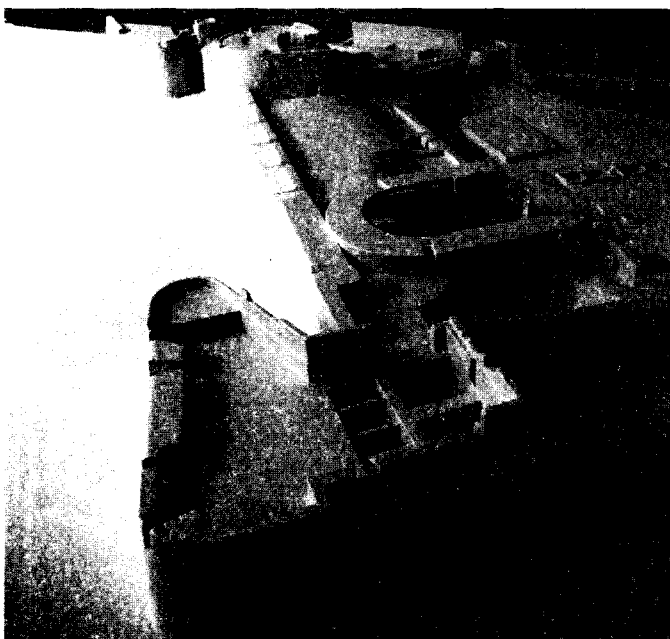


4 – Evolução da fortificação de Ormuz

Para uma melhor compreensão da evolução histórica da Fortaleza foi produzida uma peça desenhada que condensa a informação pertinente à interpretação dos dados coligidos. Estes decorrem primordialmente das gravuras de Gaspar Correia, nas *Lendas da Índia*, e de Manuel Godinho de Erédia, bem como do registo do arqueólogo Wolfram Kleiss (e, naturalmente, do levantamento produzido).

É certo que, desde a primitiva ideia de Albuquerque terá existido um fosso (o qual entrou em reparação e/ou correcção nas adaptações que o “mestre de obras de Ormuz”, talvez já Francisco Pires, fez no final do primeiro quartel de Quinhentos). E quando se dá a grande reforma de Inofre de Carvalho (1558-60), transformando a posição defensiva numa praça-de-armas à italiana, por maioria de razão terá sido construída a ligação aquática de uma a outra banda, incluindo obras complementares avançadas para defesa¹⁶.

¹⁶ Várias fontes iconográficas certificam esta circunstância. Ficam, por isso, as expectativas dos resultados de uma campanha arqueológica a levá-la cabo – e que traga a percepção da massa do alçado abaluartado da Fortaleza voltado à cidade, numa nova visão da importância do monumento na sua inteira escala.



Pormenor
da maqueta
da Fortaleza

Conclui-se que existem discrepâncias assinaláveis no levantamento de Kleiss em relação à realidade, bem como se afigura legítima a pré-conclusão de que terá sido realizado o molhe de protecção das águas das marés sobre as fundações da linha de muralhas Poente (perdendo-se assim partes constitutivas do Monumento que ainda estariam no local há um quarto de século).

Percebe-se também claramente que o torreão redondo Poente foi muito afectado, numa configuração exterior que terá sido concomitante com a realização do referido molhe¹⁷.

Como contributo interpretativo, e em confronto com o desenho perspectivado de Gaspar Correia, ficam referências a traçados que fecham o perímetro inicial da fortificação¹⁸.

¹⁷ Aliás, o torreão em causa foi igualmente sujeito a uma forte desfiguração interior, com a produção de uma cúpula que não se coaduna com as características da arquitectura portuguesa, e postergando toda a integração do piso superior, do qual restam parte das paredes e a marca da porta do caminho de ronda, sobre o vão do pavimento térreo.

¹⁸ Optei por deixar as indicações de W. Kleiss, na pressuposição de que os trabalhos de campo empreendidos pelo arqueólogo alemão na primeira metade dos anos de 1970 tê-lo-ão autorizado a desenhar dois torreões redondos – um deles de enorme proporção mas muito semelhante, em dimensão planimétrica, ao que o Capitão Martim Afonso de Melo terá construído em anexo à torre quadrangular inicial (juntamente com a enorme barbacã semicircular que passou a proteger a porta da Fortaleza).

A preciosa representação gráfica que Gaspar Correia incluiu nas *Lendas da Índia*, contém algumas componentes que não são coincidentes com certas passagens do relato escrito e, comprovadamente, não se confirmam na realidade observada. É o caso do cubelo sextavado virado à praia, o qual, por via da afectação produzida pelas águas do mar, fora entretanto objecto de obras posteriores.

Com os vestígios da parede da antiga torre de menagem e de uma cisterna (talvez com dois tanques) agora inscritos no levantamento efectuado, abalançámo-nos na inscrição dos contornos da primitiva torre, coincidindo com a gravura e com a descrição de Gaspar Correia.

Incluiu-se ainda na peça desenhada com a evolução histórica da circunstância construtiva, um apontamento quanto às alterações que a ponta da ilha onde se implanta a Fortaleza sofreu no seu contorno¹⁹.

(Finalmente observam-se as intervenções desajustadas que foram produzidas em 2002, aliás na expectativa de serem anuladas proximamente, enquadrando-se em projecto de intervenção a propor.)

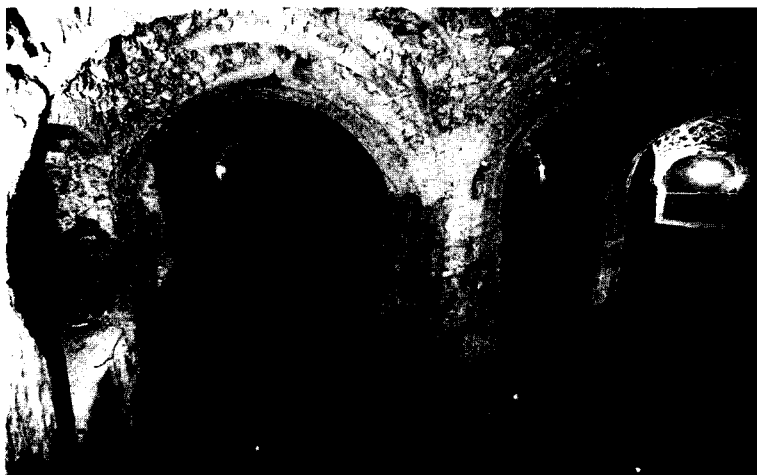
5 – Água: o mais precioso bem

Sendo a ilha de Ormuz desprovida de qualquer fonte de água, só a sua excepcional situação estratégica justificaria que sobre ela recaísse a escolha para implantação de uma fortaleza. É por isso significativo que, desde o início até hoje, sejam as cisternas os factos arquitectónicos cuja atenção mais ressalta no conjunto da imensa e arruinada construção.

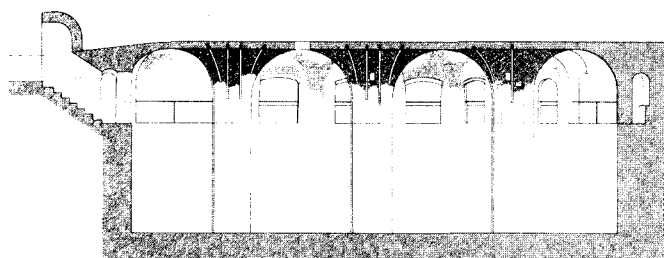
A provisão inicial foi de 8 tanques²⁰ através dos quais se reservariam 480 pipas de água (240 m³ ?), instalados no piso térreo da torre de menagem (que teria cerca de 6 metros livres de largura, visto os alicerces terem sido abertos para 20 pés de largo), notando-se que os reservatórios típicos das naus swahilis foram introduzidos no compartimento antes de ser concluído o vão de

¹⁹ Decerto fruto de modificações do regime de correntes que retiraram areia, a ponto de terem feito colapsar todo o extenso flanco Poente.

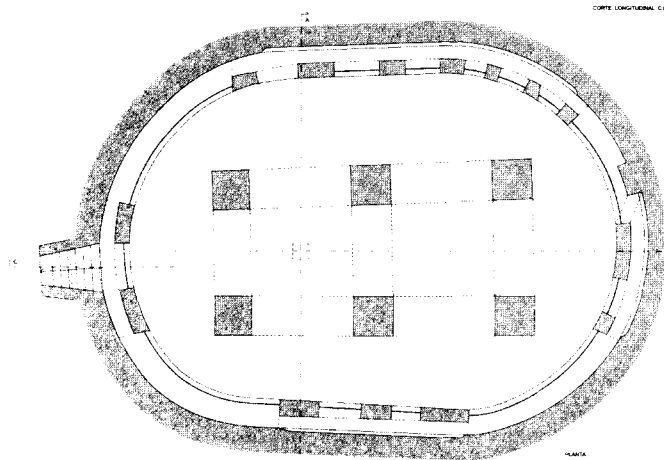
²⁰ “Do que de todo o Capitão mór tinha aviso, e com muyta dessimulação tudo guardava em sy, trabalhando, quanto podia, por dar auimento a pôr a fortaleza em estado que, com duzentos homens, que nella meteria, e com boa artelharia, se podesse defender de todo o poder da cidade; então elle com ‘armada polo mar lhe faria muy crua guerra. E como homem auisado, antes que çarrasse o portal da torre, madou meter dentro oito tanques de madeira, em que as naos dos Mouros trazem agoa, como já tenho dito, que erão os que se fazião em Melinde, os quaes tomou das naos dos Mouros, que lhes bem pagou, e os assentarão dentro na logea da torre, que em cada hum cabião sesenta pipas d’agoa, que o Capitão mór logo mandou encher de muyto boa agoa, que se trazia em terradas da Ilha de Queixome, que era daly a tres legoas” (Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. II, p. 848, 1975, ed. Lello & Irmão, Porto).



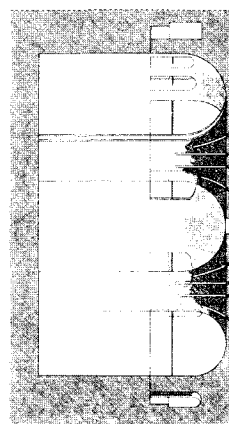
Aspecto do interior da Cisterna Grande de Inofre de Carvalho



CORTE LONGITUDINAL C-D



PLANTA



CORTE TRANSVERSAL A-B

Planta e Cortes da Cisterna Grande

acesso (decorrendo da previsão da sua instalação e por causa das respectivas dimensões)²¹.

A questão da água, o mais precioso bem, mereceu continuada atenção, tendo originado a concretização de especificidades arquitectónicas subsistentes no recinto de Ormuz.

Dessa componente da preocupação de Afonso de Albuquerque, ao retomar as obras em 1515, assevera Gaspar Correia²² que foram realizadas duas cisternas subterrâneas, com enorme capacidade de armazenamento²³.

Na última fase dos trabalhos de campo (Novembro de 2002), após limpezas efectuadas que aplainaram a área próxima da entrada da fortificação albuquerqueana, apareceram vestígios do que poderão ser duas cisternas, bem como parte da parede da torre de menagem (na sua ligação com a porta da primeira fase da construção).

Finalmente, uma terceira fase das preocupações com o armazenamento de água²⁴ está plasmada na fantástica cisterna levada a cabo no volume interior

²¹ Se admitirmos que tais tanques tivessem dois metros de altura (o que talvez seja demais), significaria tal que a área da “loja” da torre teria que ter, à justa, uma dimensão mínima de 20 metros de comprimento pelos já assinalados 6 metros de largura. Nestas circunstâncias, a serventia dos depósitos far-se-ia por cima dos mesmos – não havendo qualquer espaço de circulação entre eles. (Será curioso vir a certificar a quanto corresponderia o valor da pipa, e confirmar a provável existência de marcas das fundações da torre de menagem para se poder aquilatar da própria compleição da sua existência efectiva.)

²² “Estando assim o Governador em seu trabalho fazendo a fortaleza e mui agastado porque lhe eram já mortos do trabalho 300 homens portugueses e quase todos os malabares e a obra não era ainda meia feita da que cumpria deixar feita antes que se partisse de Ormuz, e mormente para a água, mandou abrir dentro da fortaleza duas cisternas, que levassem quatro mil pipas de água, que era a quantidade que havia mister a gente que havia de ficar na fortaleza, havendo cerco de guerra, em que cada dia os homens haviam mister de duas jarras de água de dois almudes cada uma, uma de água boa para beber e outra só para gastar, a qual água toda se comprava a dinheiro, que os mouros trazem a vender à cidade, da terra firme, e de bom preço por cada jarra. E para esta tão certa necessidade conviu fazer estas cisternas, feitas debaixo do chão, com muito grossos alicerces e paredes de pedra e barro, cobertas com abóbadas, com suas portas fechadas. No que o Governador deu muito aviamento no trabalho com gente da terra” (Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol II, p. 446, 1975, ed. Lello & Irmão, Porto).

²³ Verifica-se, pois, que seriam duas cisternas, e não somente uma – acaso pretendesse ver-se na edificação isolada, de três naves e abóbadas de arestas, um reservatório. Essa construção deve corresponder à igreja, apesar de posteriormente à função o espaço ter sido adaptado para guardar água, como hoje se constata.

²⁴ Detectou-se ainda a transformação em cisterna do torreão semi-circular albuquerqueano, a meio da cerca virada à cidade, desconhecendo-se quando tal adaptação terá tido lugar. Mas não é despreciable a hipótese de ela ter ocorrido aquando da última fase referida, pois tal corresponderia a uma adaptação dos sistemas de captação das águas pluviais através dos terraços da nova edificação promovida por Inofre de Carvalho, e que deu origem à realização da monumental ampliação onde se inclui a enorme cisterna que hoje admiramos.

do enorme e complexo baluarte que Inofre de Carvalho realiza no ângulo Sul/Poente.

Com esta “catedral” da água, mais a captação eventual do torreão feito cisterna e a manutenção dos reservatórios manuelinos (de autoria de Cristóvão Fernandes?), ao lado da torre de menagem – penso que o programa de aprovisionamento de água poderá ter-se completado aquando da concretização da máquina de guerra na compleição cuja ruína hoje se nos oferece.

6 – Sobre a construção isolada no interior da fortaleza

A qualidade formal do interior da peça arquitectónica que se acha no terreiro da praça-de-armas de Ormuz requer atenção especial, a começar pela questão da atribuição funcional original da edificação, muitas vezes designada por “cisterna manuelina”.

Em socorro deste epíteto diz-se que fará lembrar as grandes cisternas de Mazagão ou de S. Julião da Barra. Ora, quer esta, quer aquela não são manuelinas, posto que ambas pertencem ao reinado de D. João III: a primeira, obra de João Castilho, foi realizada em 1541 (na transformação do pátio de armas de um fortim costeiro manuelino) e só finalizada em 1547 por Lourenço Franco; a segunda, iniciada em 1559, sob projecto do arquitecto Miguel de Arruda, apelará talvez àquela anterior realização na costa marroquina.

Sendo estes exemplares motivo de especial referência nos manuais da história da nossa arquitectura militar, é de estranhar o olvido da “cisterna” de Ormuz, tanto mais que esta lhes seria anterior, para ser manuelina...

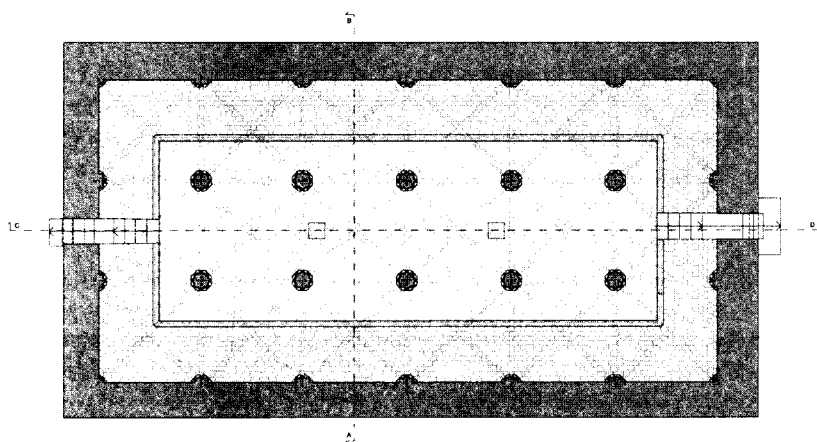
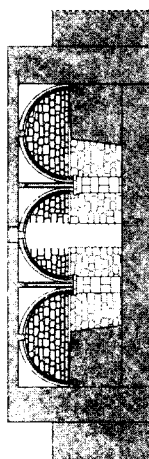
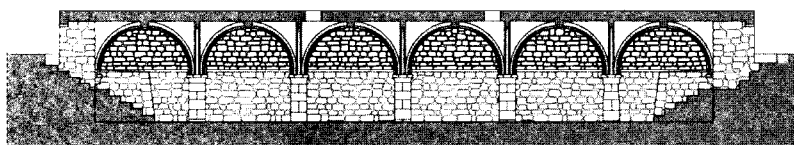
Mas, mais estranha ainda é a absoluta ausência de indicações por parte dos Cronistas – a não ser que não se tratasse de uma cisterna. Porém, a estranheza ganha ainda foros de estupefacção por não detectarmos também notícias quanto à realização daquela construção... acaso ela se tivesse destinado a igreja.

O desenho de Gaspar Correia (meados do século XVI), bem como a descrição que faz do sistema defensivo de Ormuz, não contém menção da igreja²⁵.

²⁵ Diz apenas que num dos cubelos oitavados (na verdade são hexagonais, tal como o seu desenho mostra...) que foram inicialmente construídos, logo se armou altar e foi feita Igreja de invocação de N. Sra. da Conceição. Apenas o fôlio 63 do *Códice de S. Julião da Barra* (Manuel Godinho de Erédia, *O Lyvro de Plantaforma das Fortalezas da Índia da Biblioteca da Fortaleza de S. Julião da Barra*, 1999, Min. da Defesa Nacional / Ed. Inapa, Lisboa) faz referência escrita a uma *matrix*, à *caza da mizaricordia e hospital* e a uma *caza da ordem de Santo agostinho*. E é ainda Erédia (segundo Luís Silveira, *Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar*, vol. III, Est. 515, s/d, Min. Ultramar / Junta de Inv. do Ultramar, Lisboa, a carta pertence a este cartógrafo) que inscreve, na planta seiscentista da Fortaleza, a existência de construções no interior da praça de armas, as quais, eventualmente, poderão reportar-se a esses edificios notáveis, sendo que um deles ocupa a posição aproximada da implantação que hoje subsiste.



Aspecto do interior da provável Igreja da Fortaleza



Planta e Cortes da provável antiga Igreja

É bem certo que a água é o elemento vital do aquartelamento. Mas também não se perceberia – para mais no contexto da época – que não fosse dado relevo construtivo ao edifício representativo do alimento da alma, e que era motivação intrínseca da aventura da Expansão. Além do mais, Ormuz era a retaguarda da Missão do Preste João e uma espécie de posto avançado para o afrontamento de Meca, salvos os interesses da trama político-diplomática luso-persa.

O que se observa na construção subsistente é uma cisterna. Porém, adaptada do edifício original, verificando-se facilmente que as paredes que sobem até à altura dos capitéis das colunas são independentes das do perímetro do volume da edificação²⁶. Conclui-se também que os degraus são uma adaptação moderna para facilitar o percurso dos visitantes²⁷, percebendo-se igualmente que a cota do pavimento foi alterada em data próxima²⁸. A entrada do lado Nascente é de fábrica recente, em tudo idêntica ao que se repete na fachada oposta.

²⁶ Entendi solicitar, em Novembro de 2002, a execução de duas prospecções, uma junto a uma das colunas (que não foi feita, continuando-se à espera de “autorização”), e outra para observar a nascente das nervuras das abóbadas, numa das paredes laterais. Esta segunda foi realizada parcialmente, tendo-se confirmado a existência do capitel de recepção de 4 nervuras (meio sistema, igual ao das colunas das naves). Por dificuldades operacionais não foi possível convencer os executantes a progredir mais fundo, pelo que desconheço se existem meias colunas cilíndricas adossadas à alvenaria das paredes originais, ou se os capitéis nascem directamente destas. Acaso se tivesse confirmado a existência das colunas laterais, poderíamos dizer que a confirmação da igreja seria maior. Mas também não se detectaram rebocos impermeabilizantes, próprios para a contenção da água (embora a sua evidência pudesse ocorrer abaixo da zona dos capitéis).

²⁷ Informações do Sr. Yadegari (Nov. 2002), guarda do Monumento, sobre a passagem do lado Poente: o vão do lado Poente não existia, tendo sido feita uma padieira utilizando os blocos de pedra talhados em coral que pertenciam às nervuras das abóbadas próximas, e deixando a altura até à cota do encontro do quarto da abóbada na parede do topo; o degrau situado a 45 cm da face interior da parede pertencia à alvenaria de um nicho (“uma espécie de mirab”, no dizer do guarda, quer dizer, um rebaixamento para encaixe do altar) mais largo do que o vão aberto (de facto parecem existir linhas de ombreiras a 40 cm do arranque das nervuras das abóbadas) e que rematava em arco abaixo da superfície da abóbada (admito, segundo observação feita, que se situasse paralelamente, a 65 cm do topo); os outros degraus desse vão, bem como todos os do vão oposto (Nascente) são novos. Fosse como fosse, não faria sentido construir, a meio do espaço das naves de contorno, uma grossa parede para conformação do reservatório quando seria mais fácil reparar alvenarias ou rebocos que se tivessem deteriorado, sobre os mesmos realizando novas camadas, aproveitando as bases pré-preparadas – em vez do esforço de organizar um novo volume que obrigou ao manuseamento de centenas de metros cúbicos de alvenaria. Ainda para mais reduzindo, dessas centenas de metros cúbicos, a capacidade da edificação pré-existente, acaso ela fosse já cisterna...

²⁸ De acordo com o mesmo informante, as obras levadas a cabo pelo Gabinete do Património de Bandar-Abbas (que também desvirtuaram o bastião redondo, reconstruído à

Por sua vez, observámos a existência de linhas de fissurações (algumas muito expressivas), todas com um desenho de baixo para cima – o que representa a hipótese de se tratar anomalias após avaria de padieiras (eventualmente curvas). Tal indicia a existência de um ritmo de vãos de janelas muito regular²⁹.

7 – As fortificações complementares de Ormuz: Keshm e Laraque

7.1 – O caso de Keshm

O Forte de Keshm, conjuntamente com Ormuz, Laraque e Bandar-e-Cong, do lado do Irão, somados às obras que polvilham as margens do Mar de Oman, integra um importante núcleo da historiografia da arquitectura portuguesa. Trata-se de um repositório da arte da construção militar dos séculos XVI e XVII, com uma concentração equivalente ao que sucedeu em outras zonas de grande densidade de realizações patrimoniais levadas a cabo por Portugal – designadamente em Marrocos, na Índia ou, até, no território nacional no seu conjunto.

Sendo uma fortificação de dimensões modestas, Keshm tem uma característica comum com Ormuz: detectam-se duas fases construtivas essenciais, sendo a primeira do período manuelino, guardada pelas camadas dos reforços e das formas que a reconstrução posterior lhe trouxe. A importância daquele período advém, para além da sua cronologia, do facto de estar mais bem preservado do que o posterior. Embora não tenha confirmação segura sobre a data da

maneira iraniana), tiveram lugar há uma dúzia de anos; reduziram em cerca de 2 metros a altura do interior, fixando uma nova cota de pavimento (realizado com alvenaria de cimento industrial) que facilitasse o percurso longitudinal dos visitantes.

²⁸ Uma fotografia antiga (Augusto Pereira Brandão, *O Oriente*, in “*História das Fortificações Portuguesas no Mundo*”, Rafael Moreira, dir., 1989, ed. Alfa, Lisboa. O cliché está publicado de forma invertida), documenta uma fase mais degradada do estado da ruína, deixando sugerir um arco de volta inteira, com largura muito superior à da passagem actual. A observação no local permitiu especular sobre a hipótese de as linhas das ombreiras da porta de entrada se situarem a cerca de 50 cm da nascente das nervuras da abóbada. Tal circunstância resulta numa configuração sensivelmente paralela à da forma do nicho na parede oposta, tal como se refere na nota de rodapé 27.

²⁹ As aberturas quadrangulares existentes no terraço (servindo apenas para comodidade de observação do interior) indicam pouca longevidade. Aliás, dada a configuração e o tipo de aparelho e de argamassas do terraço, é plausível que a edificação dispusesse de cobertura em duas águas.



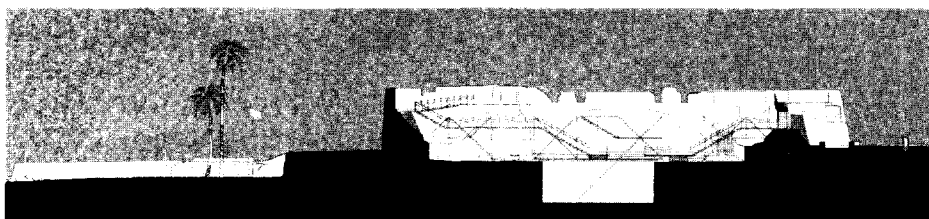
Alçado da ruína do Forte de Quexome (Keshm) voltado à praia (Poente)

construção do forte de Keshm³⁰, o que é certo é que se trata de uma arquitectura militar “prática”, a qual serve neste momento de testemunha à teoria de uma época de transição arquitectónica, e de cujos exemplares construídos poucos restam na sua compleição dos inícios do século XVI.

O monumento hoje subsistente em Keshm contém ainda outros elementos importantes, sobressaindo a questão da cisterna central rectangular subterrânea³¹, no centro do quadrilátero, bem como restos de compartimentação abobadada

³⁰ 1521, cf. F. Bethencourt, *História da Expansão Portuguesa*, vol. 1, pp. 387-411, 1997, C. Leitores, Lisboa. Não encontrei referências à direcção directa das obras do Forte de Keshm: o projecto poderá ser, precisamente, um caso típico de modelo acertado previamente para a arquitectura militar de pequena expressão, constituído por um quadrilátero com dois torreões redondos nos cantos opostos.

³¹ A cisterna era coberta por uma abóbada de berço, a qual colapsou há cerca de meio século. Medida a altura da cisterna obtivemos 4,60 metros até à linha de nascença da abóbada que a cobria, da qual existe ainda o arranque com uma ou, por vezes, duas fiadas de pedras. A cubicagem deste reservatório atinge assim, com os seus 13 metros de comprimento por 3,60 metros de largura, um total de 215 metros cúbicos – o que representa uma capacidade notável, apropriada para fazer a aguada de toda uma armada. Aliás, lembremo-nos que, no desenho de Herédia (fólio 63 do *Códice de S. Julião da Barra*) está escrito “Y dequexime: onde fas A agoada”. A capacidade do reservatório parece coincidir com a cubicagem das reservas dos 8 tanques de madeira comprados por Afonso de Albuquerque e que foram metidos na “loja” da torre de menagem da fortaleza.



Corte longitudinal do projecto de salvaguarda elaborado em 2002

junto do pano de muralha que corre paralelo à praia. A captação da precipitação pluviométrica seria um aspecto muito importante para a função do Forte. Por isso observámos rebocos e argamassas quinhentistas de extraordinária qualidade, incluindo nas zonas de terraço de caminhos de ronda³².

A reforma renascentista – quando da forma circular dos torreões se evolui para pequenos baluartes de orelhões (mais ou menos incipientemente repetidos em todos os ângulos da fortificação, e fazendo lembrar Inofre de Carvalho pelas formas arredondadas) –, apresenta igualmente um interesse particular. A ruína apresenta uma evolução arquitectónica bastante contida durante um século, isto é, incluindo a reforma concluída sob o comando do General Freire de Andrade, nas vésperas do abandono do Forte.

No primeiro momento (com uma cêrcea mais reduzida³³ e de óbvia espessura menor) encontra-se uma metodologia construtiva que consistiu na elevação das faces das paredes com pedras vulcânicas da ilha de Ormuz (não existem noutro lado), aparelhadas numa das faces para formar os planos verticais com pequeno jorramento³⁴.

O tipo construtivo da segunda fase³⁵, consistindo sobretudo no considerável aumento da espessura das muralhas (bastiões incluídos) e no alteamento da cêrcea (com a consequente disponibilização de um parapeito mais

³² Anota-se a observação de alvanéis conduzindo ao topo da cisterna, designadamente do lado Sul, onde os trabalhos arqueológicos de 2002 puseram a descoberto bocas cilíndricas (pelo menos duas, uma delas já totalmente escavada), as quais deveriam receber água das chuvas. Além dessas entradas à cota da praça de armas, existe um ducto no canto do bastião Nascente / Sul, o qual poderá eventualmente ser um condutor da água, desde o nível do caminho de ronda.

³³ A cêrcea dos panos de muralha da primeira edificação era bastante baixa (são visíveis registos de pavimentos do caminho de ronda, com argamassa vermelha da terra de Ormuz).

³⁴ As argamassas dessa primeira fase, de muito boa qualidade, utilizaram parcialmente a terra vermelha de Ormuz (não existe noutro lado), ainda bem visível em alguns troços da elevação das alvenarias, mas particularmente nos níveis do caminho de ronda primitivo.

³⁵ A ligação do segundo tipo de alvenaria não cuida de uma fixação particularmente eficaz com a do tipo anterior, dando a sensação de que o conjunto se comporta autonomamente – como uma “carapaça” de um esqueleto – que, por tal via, se apresenta ainda bastante bem conservado.

elevado e, sobretudo, com maior área para manobras das peças de artilharia), foi executado por camadas sucessivas travadas obliquadamente em certo número de fiadas das pedras. Estas são sempre do tipo sedimentar (existente em Keshm), idênticas às do interior do aparelho de preenchimento dos muros da 1.^a fase³⁶.

A aparência do Forte, fruto de uma vasta reforma empreendida pouco tempo antes do abandono das possessões na entrada do Golfo Pérsico (1622), consistiu num alteamento geral e no aumento substancial das espessuras das alvenarias do recinto muralhado, talvez com reconstrução do pano de muralha Nascente³⁷.

Na sua compleição final, sendo alterados os panos de muralha para a cota dos bastiões, o Forte surge com uma imagem “actualizada”, pretendendo corresponder a uma actualização de acordo com a teoria dos ângulos de tiro, “corrigindo” alguns alinhamentos na nova configuração abaluartada.

7.2 – *A pequena fortaleza, moderna e quase inteira, de Laraque*

Quando Afonso de Albuquerque negociou o sítio para a erecção da fortaleza com o representante do Xá, Cogear, a ilha de Laraque (bem como Quexome ou o lugar de Turumbaque, na costa oposta à cidade na ilha de

³⁶ Com a restituição desenhada que foi possível executar confirmaram-se alguns dados de grande interesse, possibilitando estabelecer algumas conclusões tendentes a uma definição tipológica desta arquitectura militar. A construção do Forte de Keshm – uma meia dúzia de anos após a conclusão da 2.^a fase da obra de Albuquerque em Ormuz (1515) – permite extrair que a tecnologia e os princípios da arquitectura militar (embora de “transição”) estão já mais evoluídos que os exemplares de Castro Marim (início do séc. XVI) ou os casos “práticos”, como por exemplo Aguz (1519) ou os pioneiros – Sofala e Quíloa (1505) –, isto é, do primeiro regimento arquitectónico de D. Francisco de Almeida. Datando de 1521, poderá classificar-se o Forte dentro de uma “arquitectura de transição”, embora com apontamentos que introduzem já as novas tendências renascentistas, depois reforçadas na reforma de 1621. A planta não apresenta uma configuração de quadrilátero regular, antes se assistindo a uma “maturação” dos princípios do projecto face às questões muito específicas da sua implantação cuidadosa. Não obstante, o esquema de Aguz ou de Quíloa (peças arquitectónicas regimentais, de programa pré-estabelecido, preparado para rápida execução) tem ainda algumas reminiscências no caso de Keshm: há um desenvolvimento concentrado em dois pontos opostos da diagonal, mostrando porém uma evolução do torreão para bastião no dispositivo da porta, com antecâmara abobadada, antes da viragem em ângulo recto para o interior da praça de armas. A admitir-se que o esquema renascentista da entrada tenha já pertencido ao traçado original, tal confere à arquitectura de Keshm um acrescido significado.

³⁷ Já que não existem sinais explícitos de parede da 1.^a fase, nem detectei níveis de pavimento relativos ao primeiro caminho de ronda.



Interior da ruína do Forte da ilha de Larak, com o lado do quadrilátero virado à praia, vendo-se os dois níveis dos aquartelamentos abobadados (já sem a parede exterior dos compartimentos) e o caminho de ronda (com alteamentos posteriores)

Ormuz), aparecem citados nas Crónicas, fazendo parte do jogo de “dissimulação” que conduziu à decisão final.

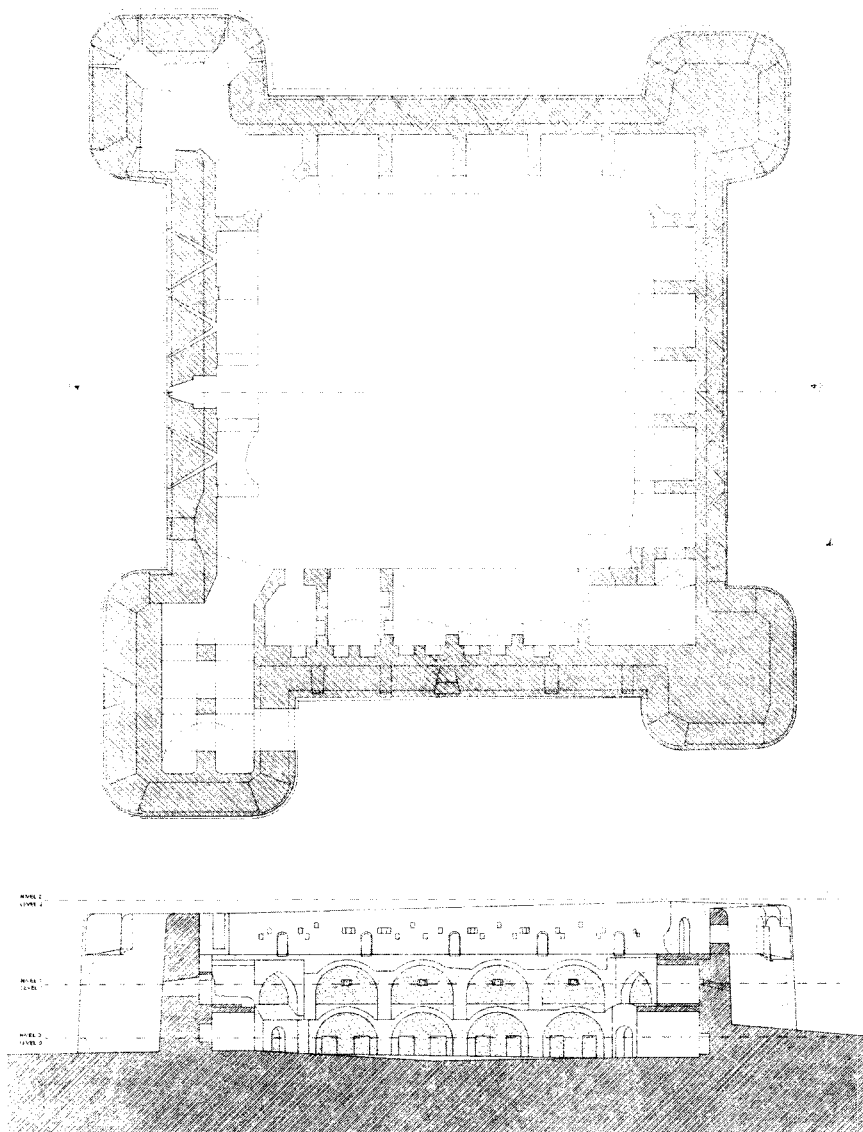
Laraque era um ponto de apoio compreensivelmente importante na organização do controlo da navegação e defesa, conjugada com Keshm e com Comoran (este no Continente), para a posição principal de Ormuz.

De resto, a pequena ilha de Laraque servira, já no tempo inicial de Afonso de Albuquerque, como fornecedora de água para Ormuz, devido a esta ilha ser completamente desprovida de água e a de Keshm ter sido sabotada naquela altura³⁸.

Decorrendo dos princípios da tratadística do Renascimento, a pequena fortaleza de Laraque terá sido edificada de uma só vez, provavelmente nos finais da década de 1550. As alvenarias são de tipo semelhante à da fase de alargamento da grande fortificação de Ormuz, assim contribuindo para a atribuição da data e da autoria. Assim sendo, e pela segurança que o seu risco demonstra, poderá ser atribuída a Inofre de Carvalho.

Trata-se de uma peça de planta quadrangular quase perfeita, implantada a escassas dezenas de metros da praia. Possui quatro bastiões de configuração igualmente quadrangular com as arestas expressivamente boleadas, o que é muito característico naquele autor e acompanha o princípio da resposta arquitectónica aos desenvolvimentos da balística.

³⁸ “Os poços de Quéixome encontraram-se cheios de sardinha podre, mas a esquadra abastecia-se de água da ilha de Laraque. As quatro naus [de Albuquerque, no cerco de 1507] tomaram posições em volta de Ormuz, mas cada uma tinha de estar de guarda por sua vez aos poços de Laraque” (Elaine Sanceau, *O Sonho da Índia / Afonso de Albuquerque*, 1939, Liv. Civilização, Porto, pág. 104).



Planta do piso térreo e Corte do Levantamento Arquitectónico do Forte de Laraque

A dimensão da fortificação teve em conta a concepção das casamatas em dois pisos. No nível da cobertura desenvolvia-se um largo caminho de ronda, na continuação das plataformas dos bastiões -- o que garantia um eficiente manejo do equipamento militar por uma guarnição razoavelmente grande.

Todos os espaços eram abobadados (talvez com excepção de três pavimentos intermédios na muralha Norte / Nascente, em que poderia ter havido soalhos).

A fortaleza provavelmente teria cisterna central, tendo sido impossível averiguar devido ao volume de escombros que entulham o interior da edificação.

Pela dimensão contida e pela inteireza da tecnologia construtiva que corresponde ao seu tempo de execução (por certo curto), estamos perante um exemplar arquitectónico que apresenta de raiz uma configuração que se autonomizou totalmente da hibridez de procedimentos das fortificações do período de transição. A regularidade e complexidade do desenho tornam este exemplar da arquitectura militar portuguesa de Quinhentos num caso do mais alto interesse.

NOTA: As fotografias e os desenhos apresentados pertencem ao Autor

2.ª SESSÃO

Martim Afonso de Sousa e Garcia de Orta

Prof. Doutor Justino Mendes de Almeida

Num Colóquio onde são discutidos essencialmente temas de administração, estratégia e de política ultramarina, terá lugar relacionar uma figura de proa nesse domínio com uma grande autoridade científica portuguesa que todo o mundo culto reconhece? Respondo que sim. Refiro-me a Garcia de Orta, sábio naturalista físico de El-Rei, e aos seus *Colóquios dos Simples e Drogas de Cousas Medicinais da Índia* (...), publicados em Goa em 1563. É significativo transcrever o primeiro parágrafo da dedicatória do Naturalista ao Capitão-Mor do Mar:

“Ao muito ilustre Senhor Martim Afonso de Sousa, do Conselho Real, Senhor das vilas de Alcoentre e do Tagarro, seu criado, o doutor Orta lhe deseja perpétua felicidade com imortal fama para seus decendentes.”

E logo a seguir:

“Do autor, falando com o seu livro e manda-o ao Senhor Martim Afonso de Sousa:

Seguro livro meu, daqui te parte
que com ãa causa justa me consolo
de ver-te oferecer o inculto colo,
Ao cutelo mordaz, em toda parte.
Este é, que daqui mando examinar-te
Por um Senhor, que de um ao outro polo
Só nele tem mostrado o douto Apolo
Ter competência igual co duro Marte.
Ali acharás defesa verdadeira,
Com força de razões ou de ousadia,
Que ãa virtude a outra não derroga,
Mas na sua frente a Palma e a Oliveira
Te dirão que ele só, de igual valia
Fez co sanguino arnês a branca toga.”

Trata-se, como se sabe, do vizo-rei D. Francisco Coutinho, conde do Redondo, elogiado com igual ênfase por Luís de Camões.

Natural de Castelo de Vide – tudo indica –, se bem que tenha havido quem defendesse o nascimento em Elvas, pelo facto de existirem ali pessoas que usaram o apelido *Orta*. Refiro-me sobretudo a António Tomás Pires, sábio etnógrafo elvense, injustamente esquecido. O que se pôde provar foi que se tratava de membros da família do Naturalista. Também se pôs de parte, e com razão, a origem castelhana de Orta. Os argumentos linguísticos aduzidos em defesa desta, são afinal comprovativos da origem portuguesa do primeiro estudioso europeu da medicina tropical e pioneiro da farmacognosia.

Há, sobre Orta, uma biobibliografia portuguesa e estrangeira, que, não sendo vasta, é contudo rica de conteúdo. Não vou mencioná-la aqui em pormenor; limito-me a citar o trabalho que considero, de todos, o mais importante: Augusto da Silva Carvalho, *Garcia d'Orta* (Coimbra, Imprensa da Universidade, 1934).

Mas, o que tem a ver Martim Afonso de Sousa com Garcia d'Orta? Antes de mais, diga-se que só em 1963, quando a Junta de Investigações Científicas do Ultramar promoveu a publicação de um volume consagrado ao sábio naturalista, se ficou a conhecer o seu verdadeiro nome e a ortografia correcta, deixando de lado os erros que até então se praticavam. Em parecer que ficou arquivado na Junta, o sábio linguista Prof. Francisco Rebelo Gonçalves estabeleceu, com base documental autêntica, que o nome e a grafia do médico de D. João III só poderia ser *Garcia de Orta*, forma que desde então passou a ser usada.

Descendente de uma família de judeus, expulsos de Espanha pelos Reis Católicos, pelo famigerado edicto de 31 de Março de 1482, Fernão de Orta veio da sua terra, Valência de Alcântara, para Castelo de Vide. Trouxe consigo uma castelhana, que lhe deu um filho, Jorge de Orta, origem dos Ortas de Elvas. Entretanto, de novo casamento em Castelo de Vide, de Fernão de Orta com Violante Gomes, que Fernão foi buscar a Espanha, nasceram quatro filhos: Garcia de Orta, Violante, Catarina e Isabel.

*

* *

Martim Afonso de Sousa foi protector de Garcia de Orta, uma vez que na dedicatória dos *Colóquios* o Naturalista intitula-se *seu criado*. Senhor de Alcoentre, alcaide-mor de Bragança e de Rio Maior, Martim Afonso de Sousa era natural de Vila Viçosa, fruto de famílias senhoriais, servidores de casas régias. Não teve dificuldades em encontrar patronos para frequência das universidades de Alcalá e de Salamanca e, sob a sua égide, pôde Garcia de Orta, ainda muito novo, como se impunha, conhecer portugueses ilustres que ali se encontravam, como André de Resende, Jerónimo Osório e os médicos Luiz Nunes Francisco Botelho. Outros, como Pedro Nunes, Tomaz Rodrigues da Veiga, Amato Lusitano, António Luiz, Luiz de Lemos e Henrique Jorge Rodrigues são posteriores a Garcia de Orta.

Terminada a primeira fase de estudos, Orta regressa à sua terra natal por volta de 1523, depois de ter estudado em Salamanca com António de Nebrija, Pedro Margalho, entre outros, embora em Salamanca não florescessem ainda os estudos de botânica e de matéria médica, o que ainda acontecia, anos depois, quando ali frequentou Amato Lusitano, o que não impediu que despertasse a sua atenção para uma ciência tão útil ao médico, como deve ter acontecido com Orta. Em Alcalá, como em Valladolid, havia professores que por terem estado em Itália, de lá trouxeram o mais adiantado método de interpretar as obras de Hipócrates e de Galeno.

Não foi demorada a sua estada em Castelo de Vide. A insegurança dos judeus, que viam aproximar-se o drama da Inquisição e a procura de um lugar que lhe desse segurança determinam a saída para Lisboa, onde já se encontrava em 1526, a residir na casa de Martim Afonso de Sousa, na casa dos Senhores de Alcoentre, entre a Rua da Cordoaria Velha e a Calçadinha de S. Francisco. Começam as tentativas para entrar no Estudo Geral, mas só ao quinto concurso foi eleito para a cadeira de Filosofia Moral, vaga pela saída de Pedro Nunes, tendo-lhe sido confiada depois a regência de Filosofia Natural, devida à protecção de Pedro Nunes e de Pedro Margalho e, uma vez mais, de Martim Afonso de Sousa, que tanto valimento tinha na Corte e que preparava a sua ida para a Índia como capitão-mor do mar. Foi por seu intermédio que conseguiu a nomeação de “físico” de D. João III. A aproximação da Inquisição, já prevista em 1531, o espírito de aventura, a ânsia de ver novas terras, a curiosidade científica de explorar o Oriente magnífico e misterioso que fascinava nacionais e estrangeiros, tudo contribuiu efusivamente para que a 12 de Março de 1534, Garcia de Orta seguisse na armada comandada pelo seu amigo e protector Martim Afonso de Sousa, que na nau capitânia *Rainha* levava o homem que, a par dos heróis dos nossos Descobrimentos e Conquistas, ia conquistar e descobrir para a Ciência e para a sua Pátria tão valioso tesouro.

Em Lisboa, discípulo do cosmógrafo Pedro Nunes, destaca-se, como igualmente se destaca na Índia na guerra de Cambaia e no governo da Índia (1542-1545). Toda a sua acção na Índia foi posterior ao seu regresso do Brasil (1533).

Preferindo servir a El-Rei na Índia, parte no ano de 1534, na armada capitaneada por Martim Afonso de Sousa, de cinco naus, com estes capitães, de acordo com o famoso códice MEMORIA DAS ARMADAS:

Graça – Simão Guedes;
Santo António – Tristão Gonçalves da Mina;
Rainha – Martim Afonso de Sousa;
S. Miguel – António de Brito;
Santa Cruz – Diogo Lopes de Sousa.

Em 2003 comemoraram-se 470 anos sobre a partida de Garcia de Orta para a Índia. Portanto, vinte anos antes do embarque de Camões, que viria a colaborar na edição dos *Colóquios* com uma ode lindíssima, em que solicita o apoio do Vizo-Rei para Garcia de Orta. Dizem os dois últimos versos do poema:

Ajudai quem ajuda contra a morte
E sereis semelhante ao Grego forte.

D. Francisco Coutinho é comparado a Aquiles, o herói máximo da *Iliada* de Homero, que tinha aprendido do “semíviro mestre e douto velho Quíron”, que só ele pôde curar Télefo; reunindo em si o exercício da milícia com que pôde matar Heitor.

Também D. Francisco vencedor do sanguinolento e taprobânico Achém, tinha agora na Índia um velho, carregado de anos, que ensinado pelas gangéticas Musas, dará na Medicina um novo lume / E descobrindo irá segredos certos / A todos os antigos encobertos.

E agora os últimos versos:

Assi que não podeis
Negar (como vos pede) benina aura,
Que, se muito valeis
Na polvorosa guerra Índica e Maura
Ajudai quem ajuda contra a morte
E sereis semelhante ao Grego forte.

Quem melhor que Camões pediria apoio para o velho Garcia de Orta? E com que sensibilidade, engenho e arte o fez!

*
* *

Voltemos atrás para recordar que ficámos a dever a Martim Afonso de Sousa a existência dos *Colóquios*. A amizade que o grande capitão do mar consagrou ao futuro naturalista, tendo conseguido que o Rei o nomeasse “físico de El-Rei”, podendo embarcar na nau capitânia *Rainha*, leva-nos a concluir que, se devemos a D. João III *Os Lusíadas* que temos, ao mandar libertar, por carta de perdão de 1553, o poeta Luís de Camões, preso na prisão do Tronco mas que precisava de viver a aventura dos navegadores, como se fossem situações por si vividas, depois de escritas no Poema. Foi com essa intenção que embarcou em 26 de Março de 1553 na nau S. Bento, da armada de Fernão de Álvares Cabral.

Os Lusíadas, o poema máximo da Lusitanidade, que assombrou o mundo; os *Colóquios* de Garcia de Orta publicados em 1563, vinte anos antes do Poema nacional, contribuíram decisivamente para projectar na Europa culta o nome de Portugal. Nunca duas obras de objectivos aparentemente tão diversos - Humanidades e Tecnologias Científicas - se aproximaram tanto para valorização do Homem. E na origem de tudo isto é justo que se coloque o nome de D. João III, monarca constantemente vilipendiado. Homens que na vida terrena foram heróis, acabam por vezes por ter um fim triste. Se na Terra sofrem amarguras, a parte substancial sobe às alturas e é lá que são julgados, porque o último juízo pertence só a Deus.

*
* *

Não se estranha por certo que eu não tenha falado da extraordinária acção de Martim Afonso de Sousa como governador do Brasil, tema sobre o qual há uma bibliografia infindável: a colonização da capitania de S. Vicente, a actividade colonizadora no Brasil, as feitorias, o trabalho dos quatrocentos colonos e tripulantes das cinco naus, destinadas a combater os traficantes franceses, penetrar nas terras na direcção do Rio da Prata foram dois anos (1530-1532) de intensa actividade, com o apoio do Caramurú, de João Ramalho, de António Rodrigues. Mas não foi disto que pensei falar hoje; outros o fizeram com grande mestria. Preferi recordar um aspecto de que até hoje, que eu saiba, ninguém falou. Em minha opinião, uma comunicação, aos aspectos já conhecidos deve adicionar alguma coisa de inédito.

Vila Viçosa, terra natal de Martim Afonso de Sousa, terá por certo orgulho, porque, ao longo dos séculos, o espírito de Garcia de Orta permanece intocável.

Do descobrimento da Ilha de São Lourenço

Prof. Doutor António Manuel Lázaro

*Verás defronte estar do Roxo Estreito
Socotorá, co amaro aloé famosa;
Outras ilhas, no mar também sujeito
A vós, na costa de África arenosa,
Onde sai do cheiro mais perfeito
A massa, ao mundo oculta e preciosa.
De São Lourenço vê a Ilha afamada,
Que Madagáscar é dalguns chamada.*

Luis Vaz de Camões, *Os Lusíadas*, X, 137

A primeira notícia que se refere à presença de um qualquer navio português na ilha de São Lourenço diz respeito a uma rocambolesca viagem, em 1500-1501, cujos contornos nos fazem, inevitavelmente, lembrar a saga da Nau Catrineta¹. Sobre esta viagem, protagonizada por um navio da armada de Pedro Álvares Cabral, Avelino Teixeira da Mota, num seu trabalho menor, afirma o seguinte: “Diogo Dias, que escapou à fúria do temporal, passou o Cabo sem o ver, foi descobrir, quando procurava Moçambique, o extremo norte da ilha de Madagáscar, atingiu depois a costa oriental africana com o navio em mau estado, e, atacado por mouros hostis, chegou a Zeilá. Sem o querer foi assim o primeiro europeu a realizar o périplo da África oceânica, de Gibraltar ao Babel-Mandeb, fazendo-o nos dois sentidos, pois conseguiu regressar a Portugal, só em cabo Verde voltando a encontrar outros navios que lhe forneceram gente para reforçar a desfalcada guarnição”².

Mas, antes de tratarmos do descobrimento da ilha de São Lourenço, debrucemo-nos sobre o que a historiografia contemporânea e as fontes quinzentistas nos dizem sobre o dito navegador e sobre esta sua viagem.

¹ Cf. Manuel da Costa Fontes, Israel J. Katz e Samuel G. Armistead, *Portuguese and Brazilian Balladry: A Thematic and Bibliographic Index*, vol. I, Madison, 1997, p. 323.

² A. Teixeira da Mota, *Bartolomeu Dias – Descobridor do Cabo da Boa Esperança*, Lisboa, Secretaria de Estado das Comunidades Portuguesas, 1988, pp. 32-35 (note-se que este texto, cumprindo propósitos de divulgação, tal como a sua versão em inglês, reproduz um outro com o mesmo título publicado em 1955).

*
* *

Se observarmos tudo aquilo que sobre a viagem de Diogo Dias³ escreveram Abel Fontoura da Costa, António Banha de Andrade, Avelino Teixeira da Mota, Duarte Leite, Armando Cortesão, Jaime Cortesão e Damião Peres – entre muitos outros –, podemos concluir que a historiografia contemporânea, de uma forma quase unânime, aceita sem reservas e enaltece o intrépido feito de Diogo Dias – o de ter sido o primeiro europeu a concretizar o périplo de África⁴.

Curiosamente, o que a historiografia quinhentista nos diz sobre esta viagem – e refira-se que quase todos os autores quinhentistas, nomeadamente Damião de Góis, João de Barros, Fernão Lopes de Castanheda, Gaspar Correia e o autor da *Relação do Piloto Anónimo* deixaram algum testemunho sobre o assunto – afigura-se, à partida, verdadeiramente desconcertante por serem muitas as divergências entre os testemunhos, conforme já notou, por exemplo, Damião Peres⁵.

Face a estas divergências – e não tendo sido possível encontrar outras fontes que, de uma forma clara, corroborem as informações de um dos teste-

³ Como veremos um pouco mais à frente, as fontes narrativas divergem quanto ao nome do protagonista desta viagem, umas chamam-lhe Diogo Dias e outras Pêro Dias, cf. Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 2.^a edição, Coimbra, 1960, p. 230. A este propósito, não me parecendo neste momento oportuno debruçar-me sobre tal detalhe, guardando essa discussão para uma outra ocasião, convirá apenas assinalar que tudo indica que o referido navegador, sem dúvida um irmão de Bartolomeu Dias, se chamava Diogo Dias e, por isso mesmo, o passaremos a tratar desse modo.

⁴ Cf. Abel Fontoura da Costa, “O descobrimento do Brasil”, in António Baião, Hernani Cidade e Manuel Múrias (dir.), *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, vol. II, Lisboa, Editorial Ática, 1939, p. 366; António Alberto Banha de Andrade, *Mundos Novos do Mundo-Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses*, vol. I, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1972, p. 243; Avelino Teixeira da Mota, *A África no Planisfério Português Anónimo “Cantino” (1502)*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1977, p. 11 e, do mesmo autor, *Bartolomeu Dias – Descobridor do Cabo da Boa Esperança*, Lisboa, Secretaria de Estado das Comunidades Portuguesas, 1988, pp. 32-35; Duarte Leite, “O mais antigo mapa do Brasil”, in Carlos Malheiro Dias, Ernesto de Vasconcelos e Roque Gameiro (dir.), *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. II, Porto, Litografia Nacional, 1923, p. 236 (ou *História dos Descobrimentos: Colectânea de esparsos*, organização, notas e estudo final de Vitorino Magalhães Godinho, volume II, Lisboa, Edições Cosmos, 1960, p. 29, onde o mesmo texto também foi publicado); Armando Cortesão, *The Mistry of Vasco da Gama*, Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, 1973, pp. 107-110; Jaime Cortesão, *A expedição de Pedro Álvares e o descobrimento do Brasil*, “Obras Completas de Jaime Cortesão”, Lisboa, Portugália, p. 91; e Damião Peres, *op. cit.*, p. 451.

⁵ Damião Peres, *op. cit.*, p. 289.

munhos em particular – seríamos conduzidos a uma de duas soluções: ou considerar apenas o denominador comum entre as várias fontes (e dessa forma ficaríamos reduzidos a muito pouca informação) ou adoptar a versão de um dos autores como base, integrando nesta informações contidas noutros testemunhos que com aquela não entrem em contradição. Contudo, como é evidente, esta última metodologia envolve alguns riscos, o maior dos quais tem a ver com a definição dos critérios de selecção adequados.

Aliás, as consequências do que acabei de afirmar – o dilema suscitado por aquilo que as fontes nos dizem – são evidentes na generalidade da produção historiográfica contemporânea: tratando-se de dizer algo vago – como, por exemplo, cuidando de enaltecer a proeza de Diogo Dias ao realizar o périplo de África –, existe uma clara unanimidade; tratando-se de discorrer com alguma profundidade sobre um ou outro pormenor da sua viagem, designadamente o descobrimento da ilha de São Lourenço, já o mesmo não se pode dizer, tornando-se evidente a opção, mais ou menos arbitrária, de cada autor por uma ou outra fonte narrativa.

Sem dúvida que qualquer esforço de reconstituição da viagem de Diogo Dias com aquilo que nos dizem as poucas fontes disponíveis, sendo estas portadoras de algumas divergências, passa efectivamente pelo recurso a uma utilização selectiva do conteúdo dessas fontes. Como é evidente, isto não significa que tal opção possa assentar em pressupostos cuja fragilidade é manifesta, por exemplo, a mais antiga ou a mais fidedigna das fontes narrativas. Em meu entender, isto quer dizer que perante as fontes disponíveis quer o critério de antiguidade quer o da idoneidade constituem esteios muito discutíveis como sustentáculo de qualquer opção. O primeiro porque se trata de fontes de idêntica natureza, todas elas produzidas na primeira metade do século XVI, ou seja, a uma curta distância entre si e face aos acontecimentos; o segundo porque, na falta de estudos biográficos e, em particular, de estudos aprofundados sobre cada uma das referidas obras, os exemplos pontuais que confirmam ou desmentem a informação veiculada por estas não são definitivamente elucidativos. Assim – repito –, nenhum destes critérios deverá pois servir de suporte a qualquer opção. Na verdade, a opção por esta ou por aquela versão, por esta ou por aquela fonte narrativa, deverá passar por colocá-las à partida em situação de clara paridade, procedendo-se a uma leitura atenta daquilo que cada uma nos diz, da forma como o faz e, finalmente, a uma leitura comparada que permitirá submeter os vários testemunhos a uma análise da verosimilhança de cada episódio.

Então, vejamos o que nos diz a historiografia quinhentista sobre a viagem de Diogo Dias, começando em primeiro lugar (sem que para isso haja alguma razão) por observar aquilo que sobre o assunto nos diz João de Barros. A propósito do regresso da armada de Cabral, depois de se referir ao descobri-

mento de Sofala por Sancho de Tovar, num longo e interessante texto, afirma o seguinte:

Espedido Sancho de Toar, partiu-se Pedrálvares pera êste reino, e a primeira terra que tomou foi a Ilha do Cabo Verde, onde achou Pero Dias, que era desaparecido, como acima dissemos. O qual, entre muitas cousas que contou a Pedrálvares dos trabalhos que teve em sua navegação, foi ir ter ao porto da cidade Magadaxó, contra o Cabo de Guardafu, onde achou duas naus carregadas de especearia, que ali eram vindas de Cambaia. Os mouros das quais e assi os da cidade, temendo que podiam receber algum dano dêle pola artelharia que lhe ouviram quando os salvou, foi de todos mui bem recebido, dando-lhe muitos mantimentos e refrêsko da terra. Porém, depois que tiveram as naus descarregadas da fazenda que tinham, ordenaram de o tomar; e pera o poderem fazer mais a seu salvo, dilataram isto pera um certo dia em que êle, Pero Dias, quis fazer aguada, dizendo os mouros da cidade que a água vinha de longe pela terra dentro, que pera isto se fazer mais em breve, mandasse tal dia o batel com as mais vasilhas que pudesse, e assi gente pera as encher; e chegando ao qual lugar, com a confiança do bom gasalhado que lhe tinham feito nos dias passados, não tiveram resguardo em si, com que o batel e êles ficaram em poder dos mouros. Os quais mouros, logo em continente mui armados em alguns zambucos da terra, vieram sôbre êle; na qual chegada, êle, Pero Dias, se viu em tanta pressa por não ter consigo mais de sete pessoas, que lhe conveo cortar as amarras e fazer-se à vela via dêste reino, a Deus misericórdia, sem pilôto nem pessoa que soubesse per onde vinham, té Deus o trazer àquele lugar onde o achara⁶.

Sobre o mesmo assunto, mas menos conspícuo nas palavras, também a propósito do regresso de Cabral, Fernão Lopes de Castanheda afirma:

E continuando daqui sua nauegação foy aferrar ho cabo verde, onde achou Diogo Diaz hum dos capitães que partio coele de Portugal que se apartou dele com a tormenta com que çoçobrarão as quatro naos, & este lhe contou como por erro do seu piloto se metera no mar roxo, & hi andou muyto perdido, & perdera ho batel, & lhe morrera muyta gete. E não se atreuendo ho seu piloto ao leuar aa India, se tornou pera Portugal, & no caminho lhe morrera tanta gente de fome & de sede que lhe não ficarão viuas mais de sete pessoas que auia muytos dias que milagrosamente mareauão a nao, & a trouuerão ali com ajuda de nosso senhor, porque doutra maneyra não podera ser, & daqui se partio pera Portugal, &

⁶ João de Barros, *Ásia de João de Barros. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Década I, edição actualizada na ortografia e anotada por Hernâni Cidade e com notas históricas finais por Manuel Múrias, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1945, p. 215.

chegou a Lisboa ho derradeiro de Julho de mil & quinhentos & hum & foy recebido com grande solenidade”.

Igualmente sobre esta matéria, compreensivelmente moderado nas palavras – tratando-se da *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, uma obra de âmbito diferente das fontes anteriores –, Damião de Góis, depois de descrever o descobrimento do Brasil e a tempestade no Atlântico Sul em que desapareceram quatro navios, diz o seguinte: “ha de Pero Diaz foi ter aho estreito Darabia, & à çidade de Magadaxó, donde tornou a este Regno com sós seis homes, depois de ter passados muitos perigos, & trabalhos”⁸. Um pouco mais à frente, descrevendo o regresso da armada, acrescenta: “Feita aguoadá, & conçertadas has naos Pedralurez cabral se fez à vela, & dobrou ho cabo, ahos vinte, & dous dias do mes de Maio, dia do Spiritu sancto, & dalli veo ter aho Cabo verde, ode achou Pero Diaz que lhe desapareçera quando iha perà India quomo fica dito”⁹.

Por seu turno, a *Relação do Piloto Anónimo*, a propósito do regresso da referida armada, diz-nos:

Giungemmo al Capo di Buona Speranza il dí di pasqua fiorita, e di lí ne dette buon tempo, col quale attraversassemo e venissemo alla prima terra giunta col Capo Verde, detta Beseneghe, dove trovammo tre navili che'l nostro re di Portogallo mandava a discoprire la terra nuova, che noi avevamo trovata quando andavamo a Calicut. E cosí ne dette nuova d'una nave che perdemmo di vista quando andavamo in là, la quale fu alla bocca dello stretto della Mecca, e stette ad una città donde li tolseno il batello com tutta la gente che avea. E cosí veniva la nave solamente com sei uomini, la maggior parte ammalati, e non beveano se non acqua che coglievano nella nave quando pioveva. E cosí venimmo e giungemmo in questa città di Lisbona nella fine di luglio¹⁰.

Finalmente, observando agora a pormenorizada descrição de Gaspar Correia, vejamos o que este autor nos conta sobre as atribuladas andanças de

⁸ Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, vol. I, Porto, Lello & Irmão, 1979, pp. 94-95.

⁹ Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, nova edição conforme a primeira de 1566, Parte I, Coimbra, Acta Universitatis Conimbricensis, 1949, p. 138.

¹⁰ Damião de Góis, *op. cit.*, I, p. 151.

¹¹ “Navigazion del capitano Pedro Alvares scritta per un piloto portoghese e tradotta di lingua portoghese in la italiana” in Giovanni Battista Ramusio, *Navigazioni e Viaggi*, ed. a cura di Marica Milanese, vol. I, Turim, Giulio Einaudi Editore, 1978, p. 652 (cf. tradução portuguesa com o título “A Relação do Piloto Anónimo” in William Brooks Greenlee, *A Viagem de Pedro Álvares Cabral ao Brasil e à Índia pelos Documentos e Relações coevas*, tradução de António Alvaro Dória, Porto, Livaria Civilização Editora, s.d., p. 189).

Diogo Dias, desde que se separou da armada de Cabral até que a voltou a encontrar, mais de um ano depois, junto do cabo Verde. Diz-nos o autor das *Lendas da Índia* que, depois da tormenta, Diogo Dias “nom sabendo per onde hia, nom se chegou a terra como deuera, e foy ter por fóra da ilha de sam Lourenço, e porque a virão em seu dia lhe pozerão o nome; e chegandose a ella crendo que era a costa de Moçambique, correrão de longo com boa vigia, buscando Moçambique, até que forão dar no cabo da ilha, que foy fazendo volta até lhe dar o vento pola outra banda, que lhe ficou em contrario, polo que então conhecerão que era ilha e vinhão errados”¹¹. Dedicar então alguma atenção a esta ilha, dando uma breve notícia da terra, do modo de vida dos seus habitantes e dos primeiros contactos com os autóctones, encontro que podemos dizer amistoso, expresso por uma troca de produtos, nomeadamente galinhas, inhames e fruta do mato por facas, machados, coisas de ferro, continhas pintadas, cascavéis e espelhos¹². A seguir conta como, depois de terem permanecido na ilha de São Lourenço durante alguns dias “a gente começou adoecer de febres e morrião, polo que então se partirão e forão pola bolina quanto puderão por tomar a costa de Moçambique, e tomárão a costa alem de Melinde, e correrão a costa buscando Moçambique polos sinaes que trazia o piloto no regimento, e correrão tanto que passárão por Çacotorá, e forão ter no cabo Guardafû, que nom sabião onde estauão, e forão correndo ao longo delle polo estreito dentro até chegar á cidade de Barbora, que he de fóra das portas do estreito pera a parte da terra do Preste”¹³.

Descreve ainda Gaspar Correia esta cidade e o seu porto dizendo que era “fermosa de casas brancas e muytas janellas, e bom porto em que estauão as naos e zambucos, e sorgirão fóra das naos, mas espantados de ver tão nobre cidade de casaria, e os da terra assi ficárão espantados vendo tal nao que nunca virão”¹⁴. Ainda a propósito deste assunto, o mesmo autor acrescenta outras informações que contribuem para definir o perfil desta cidade dizendo-nos que possuía um bom porto, do qual não era possível sair com as velas içadas a partir do fim da tarde por o vento vir do mar; que tinha um rei muçulmano, o qual, através de um seu feitor, cuidava do comércio; que estava inse-

¹¹ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, publicadas de ordem da classe de Sciencias Moraes, Politicas e Bellas Lettras da Academia Real das Sciencias de Lisboa e sob a direcção de Rodrigo José de Lima Felner, tomo I, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1858, *op. pp.* 153-154. Refira-se, um pouco a propósito que a mesma confusão também parece ter sido cometida por Fernão Soares, na sua torna-viagem, em 1506, cf. Fernão Lopes de Castanheda, *op. cit.*, I, p. 258; e por Francisco Correia, um dos capitães da armada de João de Sousa de Lima, em 1513, cf. Fernão Lopes de Castanheda, *op. cit.*, I, p. 778.

¹² Cf. Gaspar Correia, *op. cit.*, I, p. 154.

¹³ *Ibidem.*

¹⁴ *Ibidem.*

rida numa rede de comércio a longa distância, o que está implícito não só na referência à presença de mouros tratantes que tinham estado em Calecute, como na menção a pimenta, canela, sedas e outros produtos vendidos ao preço ~~de ouro~~; que os seus habitantes usavam almadias e zambucos e combatiam com arcos e zagunchos¹⁵.

Mas, ao mesmo tempo que dá informações sobre esta cidade, Gaspar Correia não se esquece de identificar a origem de todos os males que se irão seguir: “Mas estauão hi Mouros tratantes que estiuerão em Calecut quando lá fora Dom Vasco da Gama, e tinham muyto contado das cousas que em Calecut se passarão, e logo disserão que estas naos erão como as outras. Polo que ElRey da cidade cobiçou de tomar a nao, polo que nella esperaua tomar, e armou manha que logo mandou hum barco a perguntar que gente era, ou o que alli buscauão em seu porto”¹⁶. Aliás, logo desde o início e depois ao longo da sua pormenorizada descrição, este autor – dando conta do que foi dito de um lado e de outro, das trocas de presentes e do estabelecimento das regras que iriam tornar possível as transacções comerciais – parece ter sempre presente o desfecho final de toda a história. Na verdade, conhecendo tudo o que aconteceu desde o início, Gaspar Correia parece claramente interpretar todos os gestos de boa vontade e todos os sinais de amizade dos autóctones, eventualmente genuínos, como expressão da traição que, sustentada pela cobiça e pelo reconhecimento da fraqueza do inimigo, esta cidade e o seu rei armavam contra os portugueses e que terá o seu desfecho com o ataque perpetrado contra estes.

Depois de registar pormenorizadamente a sequência de episódios que, estabelecendo a confiança, levaram um escrivão e outros seis homens a terra a fim de trocar alguma fazenda, o mesmo autor descreve com grande realismo o ataque e captura do batel utilizado por estes, uma tentativa de assalto ao navio e termina, enfim, com a descrição da sua fuga precipitada¹⁷.

Finalmente, Gaspar Correia encerra a descrição desta saga, referindo-se à viagem de regresso:

E feitos assi á vela com tamanho mal de tanta gente morta, e fazenda e batel perdido, que era o mór mal, chorando todos, pedindo a Deos misericordia, que os saluasse do risco da morte em que ficauão, hauendo seus conselhos, e vendo que erão tão poucos que se amainassem a vela a nom poderião tornar a hiçar, então fizeram arratadura abaixo das vergas pera nunca amainarem, nem

¹⁵ Cf. Gaspar Correia, *op. cit.*, I, pp. 155-157.

¹⁶ Gaspar Correia, *op. cit.*, I, p. 154.

¹⁷ Cf. Gaspar Correia, *op. cit.*, I, pp. 156-157.

lhe cairem se as adriças quebrassem, e se metterão em caminho de sempre correrem á popa, e quartel que lhe seruissem todas as velas, e fossem per onde a Nosso Senhor aprouesse os leuar: e quando lhe daua algum vento rijo, largauão as escotas, que com muyto trabalho as tornauão a caçar com o cabrestante, nauegando sempre ao som do vento, com o que entrou nos doentes tamanho desmayo, que começárão a morrer que nenhum ficou, e assi nauegando sem nunca verem terra, aproue á piedade de Nosso Senhor mostrar sua grande misericórdia, que em tres mezes os aportou no Cabouerde, nom sendo já mais que treze homens, onde chegando, largárão as ancoras, e as escotas das velas sem as amainarem que nom hauia quem fosse acima tirar as rataduras. O que vendo a gente dos nauios que hi estauão acodirão nos bateis, e tomárão as velas, e sabendo o que era metterão gente na nao, que a leuárão a Lisboa, onde ainda nom era tornada nenhuma nao d'armada; que estes contaũão a ElRey todo o desastre das naos perdidas, de que ElRey houve muyto sentimento, e da saluação desta nao se prégou por milagre¹⁸.

Como já referi anteriormente — e como é evidente através de uma leitura, mesmo rápida, dos diversos testemunhos —, o denominador comum das informações contidas nos vários testemunhos é muito reduzido. Na verdade, se seleccionarmos exclusivamente as informações comuns sobre esta viagem de Diogo Dias só é possível dizer que se perdeu durante ou depois de uma tempestade no Atlântico Sul, que navegou pelo Índico Ocidental, perdeu o batel algures na costa oriental africana e, depois de uma viagem muito difícil, com uma tripulação reduzida, conseguiu alcançar o cabo Verde, donde voltou a Portugal. Muito pouca informação, na verdade. Daí que, como já o disse, se imponha uma leitura crítica dos diversos testemunhos, particularmente atenta à verosimilhança de todos em conjunto e de cada testemunho *per se*. Só assim será possível ultrapassar algumas discrepâncias e reunir para cada episódio, como é o caso, por exemplo, do descobrimento da ilha de São Lourenço, a maior quantidade possível de informação.

*

* *

Voltando à viagem de Diogo Dias. Depois da referida tormenta, este navegador ultrapassou o cabo da Boa Esperança, penetrando no Índico e, segundo Gaspar Correia, não se chegando tanto a terra como devia, foi ter à ilha de São Lourenço¹⁹. Sobre o descobrimento desta ilha por Diogo Dias, outrossim sobre toda a viagem deste navegador desde o cabo da Boa Esperança

¹⁸ Gaspar Correia, *op. cit.*, I, pp. 157-158.

¹⁹ Cf. Gaspar Correia, *op. cit.*, I, p. 153.

até ao seu ponto de regresso, todas as outras fontes quinhentistas são omissas. É exactamente em torno deste episódio, o descobrimento da ilha de São Lourenço por este navegador, que algumas dúvidas se levantam e que uma controvérsia deflagrou. Em primeiro lugar, pelo facto de Gaspar Correia ser o único que sobre o assunto diz alguma coisa – aparentemente, na minha opinião, contrariado por outras fontes quinhentistas – e, em segundo lugar, porque aquilo que o próprio cronista nos diz sobre a referida ilha e sobre os seus habitantes é particularmente vago²⁰. Independentemente do uso que até agora se fez – quiçá incongruente – de tudo o resto que Gaspar Correia nos conta sobre esta viagem, sobre o seu testemunho paira, pois, uma sombra de desconfiança que decorre justamente daquilo que só ele nos revela sobre o descobrimento da ilha de São Lourenço.

Duarte Leite, num valioso estudo sobre o *Planisfério de 1502*, a propósito da viagem de Diogo Dias e do descobrimento de Madagáscar, é peremptório ao afirmar:

De *Magadoxo* em diante aparecem 8 ou 9 designações quasi ininteligíveis na fotografia de Stevenson de que nos servimos; há a notar a ilha de *Çacotorá* e *Barborá* (?), próxima do estreito de Bab-el-Mandel onde abre o Mar Roxo. Nesta cidade está afixada a legenda *he descoberta por el-Rey de portugall*. Até lá foi, efectivamente, a nau de Diogo Dias, pertencente à frota de Cabral e desgarrada nos últimos dias de Maio de 1500 quando da terrível tormenta em que se afundaram quatro unidades e com elas seu irmão, o extremado nauta do cabo Tormentoso; foi Diogo Dias que, na era de Cristo, pela primeira vez circundou por oceanos o continente africano. A espantosa odisseia dêste navio que regressou a Portugal depois do capitão-mór, carregado de especiarias e pratos mas com seis ou sete tripulantes apenas, reduzidos a mitigar a sede com água da chuva espremida das velas, é sumária e diversamente narrada pelos nossos cronistas, sendo Gaspar Corrêa o único a conceder-lhe a descoberta, pelo lado oriental, da ilha de S. Lourenço ou Madagascar. O mapa de Cantino vem tirar tôda a verosimilhança a tal pretensão. Não há dúvida de que êle assinala os feitos de Diogo Dias, pois nenhum outro europeu antes de 1502 percorreu as costas da Abissínia até Magadoxo; entretanto Madagascar está figurada muito a sul da sua verdadeira posição, sob o nome *Cormobunam*, e as ilhas Mascarenhas, a leste, são

²⁰ Efectivamente, aquilo que Gaspar Correia nos diz sobre esta terra e sobre os seus habitantes – incluindo uma alusão a um “bom porto”, a “aldeas de casas de palha”, a “gente preta e nua” e, finalmente, a “galinhas e inhames, e frutas do mato boas de comer” – poderia ajustar-se a muitos outros lugares, cf. Gaspar Correia, *op. cit.*, I, p. 154. Contudo, note-se que, sobre a mesma matéria, a descrição de Duarte Barbosa não é manifestamente diferente, cf. *O Livro de Duarte Barbosa*, edição crítica e anotada por Maria Augusta da Veiga e Sousa, volume I, Lisboa, Ministério da Ciência e Tecnologia e Instituto de Investigação Científica Tropical, 1996, pp. 77-79.

designadas por *curamorare*, *diva a Robi*, *diba mangabim*, que são evidentes indicações de origem moura (*dib*, ilha) e não de cartas de marear portuguesas²¹.

Um pouco mais à frente, em nota de rodapé, acrescenta peremptório: “Em qualquer caso, se Diogo Dias tivesse descoberto Madagáscar, a ilha constaria seguramente do mapa como portuguesa”²².

Efectivamente, este autor – na esteira de Franz Hümmerich²³ e recorrendo não apenas ao testemunho de Barros, Castanheda, Góis e do *Códice Valentim Fernandes* mas também a uma leitura do *Planisfério de 1502* – pronunciou-se claramente sobre aquilo que Gaspar Correia nos diz, classificando-o de pouco credível. Com efeito, Duarte Leite – seguindo Hümmerich – sugere que o descobrimento de Madagáscar teve lugar em dois momentos distintos: a costa oriental, descoberta a 1 de Fevereiro de 1506 por Fernão Soares, capitão-mor da torna-viagem desse ano; e a costa ocidental, descoberta no mesmo ano por um navio da armada de Tristão da Cunha²⁴, muito provavelmente o de Rui

²¹ Duarte Leite, “O mais antigo mapa do Brasil”, in Carlos Malheiro Dias, Ernesto de Vasconcelos e Roque Gameiro (dir.), *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. II, Porto, Litografia Nacional, 1923, p. 236.

²² *Ibidem*.

²³ Cf. Franz Hümmerich, *Quellen und Untersuchungen zur Fahrt der ersten Deutschen nach dem portugiesischen Indien 1505/6*, Munique, Editora da Academia Real das Ciências da Baviera, 1918.

²⁴ As fontes aduzidas por Duarte Leite, como já o notaram outros autores, divergem em relação ao nome do navegador responsável pelo descobrimento da costa ocidental: João de Barros aponta o de Rui Pereira Coutinho; Damião de Góis alude ao capitão mencionado antes e, num outro momento, a Diogo Lopes de Sequeira; e Fernão Lopes de Castanheda identifica-o como João Gomes de Abreu, cf., sobre tudo aquilo que a generalidade das fontes registam no que toca ao descobrimento da ilha de São Lourenço, Duarte Leite, “A exploração do litoral do Brasil na cartografia da primeira década do século XVI” in Carlos Malheiro Dias, Ernesto de Vasconcelos e Roque Gameiro (dir.), *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. II, Porto, Litografia Nacional, 1923, p. 397 (ou *História dos Descobrimentos: Colectânea de esparsos*, organização, notas e estudo final de Vitorino Magalhães Godinho, volume II, Lisboa, Edições Cosmos, 1960, pp. 168-169, onde o mesmo texto também foi publicado); Humberto Leitão, *Os dois descobrimentos da ilha de São Lourenço mandados fazer pelo vice-rei D. Jerônimo de Azevedo nos anos de 1613 a 1616*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1970, pp. 22-31; e F. Bandeira Ferreira, “Os Portugueses no Índico Ocidental: o problema do achamento da ilha de S. Lourenço” in *Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos*, vol. III, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da morte do Infante D. Henrique, 1961, pp. 167-176. Como é evidente, são precisamente as divergências entre as fontes narrativas que explicam que Góis diga que foi Diogo Lopes de Sequeira que lhe chamou ilha de São Lourenço ou que Castanheda afirme que tal designação se deve a Tristão da Cunha, cf. Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, vol. II, Porto, Lello & Irmão, 1979, p. 278; e Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, nova edição conforme a primeira de 1566, Parte II, Coimbra, Acta Universitatis Conimbrigensis, 1949, p. 70.

Pereira Coutinho²⁵. Ainda a propósito do descobrimento da costa ocidental, Duarte Leite – contrariando agora o referido autor – não só considera improvável que Rui Pereira Coutinho aí pudesse ter chegado a 10 de Agosto – dia de São Lourenço –, como entende que não é certo que o nome dado a esta ilha tenha alguma coisa a ver com o calendário litúrgico²⁶. Finalmente, corroborando esta sua última asserção, este autor acrescenta uma contribuição inédita ao referir que as fontes cartográficas apontam para que “parece ter sido S. Vicente o primeiro santo invocado no baptismo da ilha e não S. Lourenço”²⁷.

Posteriormente, envolvendo-se nesta mesma controvérsia, Abel Fontoura da Costa, ao invocar um trecho do rascunho do regimento de Cide Barbudo, cuja armada partiu de Lisboa a 19 de Novembro de 1505, tendo provado que a “terra de Sam Lourenço”²⁸ já era conhecida antes de 1506, terá – tal como também o entendeu Damião Peres²⁹ – dissipado todas as dúvidas. A este propósito afirma o referido autor: “Se D. Manuel a designava por S. Lourenço em 1505, é porque já anteriormente tinha sido descoberta e denominada. Gaspar Correia tinha razão: foi Diogo Dias, com sua gente, quem descobriu e baptizou a Ilha de S. Lourenço em 10 de Agosto de 1500”³⁰.

Efectivamente, mais não será necessário dizer. Ao dar conta do referido documento, este autor deitou por terra as propostas de Franz Hümmerich e Duarte Leite – no que concerne à identificação dos aludidos navegadores como protagonistas do primeiro descobrimento da ilha de Madagáscar –, desvalorizou implicitamente o testemunho das fontes aduzidas por estes e ainda fixou a designação de São Lourenço – assunto discutido por Duarte Leite³¹ – como o mais antigo nome dado a essa ilha. Escusado será também dizer que aquilo que esse interessante documento nos diz – como notou posteriormente Duarte Leite, Humberto Leitão e, mais recentemente, Luís Filipe Thomaz – não resolve o pleito – expressão de Fontoura da Costa – a favor de Diogo Dias, mas apenas exclui os alegados litigantes³².

²⁵ Cf. Duarte Leite, *op. cit.*, p. 397.

²⁶ Cf. *ibidem*.

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ Cf. Raimundo António de Bulhão Pato (dir.), *Cartas de Affonso de Albuquerque segundas de documentos que as elucidam publicadas de ordem da Classe de Sciencias Moraes, Politicas e Bellas-Lettras da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, tomo II, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1898, p. 350.

²⁹ Cf. Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 2.^a edição, Coimbra, edição do autor, 1960, p. 541.

³⁰ A. Fontoura da Costa, *A Marinharia dos Descobrimentos*, 3.^a edição, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1960, p. 327.

³¹ Cf. *Ibidem*.

³² Cf. Duarte Leite, “O primeiro périplo africano “in *História dos Descobrimentos: Colectânea de esparços*, organização, notas e estudo final de Vitorino Magalhães Godinho, volume II, Lisboa, Edições Cosmos, 1960, p. 318 e Humberto Leitão, *op. cit.*, pp. 23-24.

De facto, as informações aduzidas por Luís Filipe Thomaz, ao comentar um trecho de uma carta anónima de 16 de Setembro de 1504, epístola inserida no *Códice Vaglianti* da Biblioteca Riccardiana de Florença, mostram-nos, de forma definitiva, que a asserção de Fontoura da Costa foi um pouco precipitada³³. Mais concretamente, Luís Filipe Thomaz – numa nota de rodapé – demonstra que, já antes de Cide Barbudo, a armada de Afonso de Albuquerque, na sua torna-viagem, avistara e percorrera uma parte da costa oriental da ilha de Madagáscar³⁴. Como é evidente, ao fazê-lo, retira desde logo ao referido rascunho parte do seu valor de prova, tal como foi usado por Fontoura da Costa, apontando para uma identificação de Diogo Dias como protagonista do descobrimento de Madagáscar. Conclui Luís Filipe Thomaz que se a armada de Albuquerque avistou esta ilha não na viagem de ida mas indubitavelmente na torna-viagem, a 26 de Fevereiro de 1504 – portanto, largos meses antes ou depois do já referido dia de São Lourenço – então o descobrimento da mesma só pode ter sido realizado por Diogo Dias³⁵. Uma diferença significativa distingue, no entanto, a identificação a que chegara Fontoura da Costa daquela que é apontada por este autor. Este último não se limita a fazê-la por exclusão de partes – rejeitando explicitamente a possibilidade do primeiro descobrimento ter sido feito por Albuquerque e implicitamente pelas armadas de 1501 ou de 1502 – e não se vale apenas de um reconhecimento da verosimilhança do testemunho de Gaspar Correia. Reforça tal identificação reavaliando uma outra fonte, o planisfério dito de Cantino.

Na verdade, o recurso ao *Planisfério de 1502* para contrariar ou sustentar o primeiro descobrimento da ilha de Madagáscar por Diogo Dias, não constitui uma novidade. Pelo contrário, trata-se de uma prática recorrente: Duarte Leite e Humberto Leitão usaram-no como prova para refutar o testemunho de Gaspar Correia; Albert Kammerer, o visconde de Lagoa e Fernando Bandeira Ferreira para sustentar precisamente o contrário.

O primeiro destes autores, Duarte Leite, argumenta que esta ilha está representada de forma incorrecta no referido planisfério (muito a sul da sua verdadeira posição), que não ostenta a sua designação portuguesa, pois apre-

³³ Cf. *Viagens portuguesas à Índia (1497-1513) – Fontes italianas para a sua história: O Códice Riccardiano 1910 de Florença*, transcrição e apresentação de Carmen M. Radulet, prefácio, tradução e notas de Luís Filipe F. R. Thomaz, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002, pp. 225-227.

³⁴ Em rigor, a possibilidade da ilha de Madagáscar ter sido avistada por Afonso de Albuquerque fora já sugerida por Humberto Leitão, sustentando tal asserção numa carta que D. Manuel enviou ao arcebispo de Braga, de Alcochete, a 19 de Junho de 1508, cf. Humberto Leitão, *op. cit.*, p. 24 e, no que diz respeito à referida carta, cf. Raimundo António de Bulhão Pato (dir.), *op. cit.*, tomo II, pp. 419-425.

³⁵ Cf. Luís Filipe Thomaz, *op. cit.*, pp. 226-227.

senta-se sob o nome de *Cormobunam* (tal como *curamorare*, *diva a Robi* e *diba mangabin*, para o mesmo autor nomes exóticos), e finalmente, que não inclui a bandeira das quinas. Conclui destes factos que o dito *Planisfério de Cantino* contraria a possibilidade de o referido descobrimento ter sido feito por Diogo Dias³⁶. No mesmo sentido, precisando a incorrecção já apontada -- uma excessiva deslocação desta ilha para sul, com um erro superior a 11° para o extremo norte e excedendo 9° no extremo sul³⁷ -- e referindo-se também à ausência das armas portuguesas³⁸, Humberto Leitão deixa claro que em caso algum um “piloto ou navegador português que soubesse utilizar um astrolábio ou um quadrante náutico poderia ter cometido erros tamanhos em cálculos da altura”³⁹. Em consequência, este autor afirma que a “ilha de Madagáscar – outrora de São Lourenço – e as do Mascarenhas, devem pois ter sido postas no planisfério com elementos que fossem tirados dum padrão árabe”⁴⁰, concluindo que Diogo Dias “nunca esteve na ilha nem a descobriu”⁴¹.

A propósito do mesmo assunto – como disse, adoptando uma posição contrária à destes autores, a qual sustenta a verosimilhança do testemunho de Gaspar Correia –, Albert Kammerer, num notável artigo sobre o descobrimento de Madagáscar e suas representações cartográficas ao longo dos séculos XVI e XVII, começa desde logo por reconhecer o iniludível, isto é, a relevância historiográfica do *Planisfério de 1502*: “Jusqu’à Juan de la Cosa inclus (1500), aucune carte portant les cotes orientales d’Afrique et Madagascar ne connaît leur configuration réelle. Il en est différemment de la mappemonde dite de Cantino (1502). Les côtes de l’océan Indien y sont assez exactes”⁴². Depois, identificando as dúvidas levantadas por Duarte Leite e Franz Hümmerich sobre a valia do referido testemunho à luz da mencionada fonte cartográfica, acrescenta: “Or cette carte, imitée d’assez près par le Génois Canerio vers 1505-1506, place au Sud-Est de la cote du Mozambique (il est vrai trop au sud) une grande île ayant la forme presque schématique d’un rectangle vertical, décoré à la fois du nom déjà connu de Madagascar et du nom à moitié arabe de Comorbimam,

³⁶ Cf. Duarte Leite, “O mais antigo mapa do Brasil”, in *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. II, Porto, Litografia Nacional, 1923, p. 236; e, do mesmo autor, “O primeiro périplo africano” in *op. cit.*, pp. 317-318.

³⁷ Cf. Humberto Leitão, *op. cit.*, p. 18.

³⁸ Cf. Humberto Leitão, *op. cit.*, p. 17.

³⁹ Humberto Leitão, *op. cit.*, p. 18.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ *Ibidem*.

Albert Kammerer, “La découverte de Madagascar par les Portugais et la cartographie de L’île (1500-1667)” in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 67.^a série, n.º 9/10, Setembro e Outubro de 1949, p. 534.

⁴² Albert Kammerer, *op. cit.*, pp. 534-535.

manifestement tiré de Komor, la Lune. C'est l'absence du pavillon portugais sur cette île qui a créé des doutes sur la réalité du passage de D. Diaz le long de sa cote orientale"⁴³. Por último, carreando argumentos em prol de uma outra interpretação, afirma: "Cette argumentation ne serait convaincante que si Madagascar manquait complètement sur la carte de Cantino ou continuait à y garder un trace fantastique comme chez Martin Behaim ou J. de la Cosa. Du moment qu'on retient – à juste titre – la partie de l'exploration de D. Diaz au golfe d'Aden, le rejet de la partie concernant Madagascar apparaît arbitraire. Corrêa dit expressément que le navigateur ne savait où il était en doublant le cap d'Ambre. N'ayant pas poussé sa reconnaissance sur la côte occidentale de Madagascar, il ne pouvait donner de croquis de l'île entière. Cela explique que le cartographe ait dû se contenter de représenter l'île sous une forme schématique. Sa carte montre tout de même un progrès sur les précédents, car, malgré une localisation trop méridionale, elle est sensiblement en place et d'une grandeur proportionnée"⁴⁴. Finalmente, e desta feita encerrando a discussão sobre a primazia do descobrimento da ilha de São Lourenço, assevera: "Toutes les données du récit sont vraisemblables; il n'est contesté par les contemporains, ni en contradiction avec aucune autre narration; il faut donc l'accepter jusqu'à preuve contraire. C'est Diogo Dias qui le premier a vu et longé la côte orientale de Madagascar. C'est lui qui y a fait la première escale, tout cela par nécessité, sans effectuer aucun relevé scientifique, sans attribuer aucune nomenclature aux côtes et sans faire faire de progrès appréciable à la géographie"⁴⁵.

Algum tempo depois, num aprofundado estudo sobre o *Planisfério de 1502*, o visconde de Lagoa, sem utilizar o supracitado artigo de Albert Kammerer, chegou a conclusões muito semelhantes⁴⁶, curiosamente seguindo um caminho análogo. Reconhecendo claramente como verosímil o testemunho de Gaspar Correia, o visconde de Lagoa dissecou o referido planisfério e concluiu que este o corrobora. Efectivamente, não obstante reconhecer que aquele planisfério insere a referida ilha demasiado deslocada para o austro, entende que o faz, indiscutivelmente, com maior acerto de configuração e mesmo de localização do que em representações cartográficas anteriores, evidenciando

⁴³ Albert Kammerer *op. cit.*, p. 535.

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ Visconde de Lagoa, "Acerca do mapa-múndi dito de Cantino" in *Estudos de História da Geografia da Expansão Portuguesa (Anais da Junta de Investigações do Ultramar*, vol. VIII, tomo I), s. I., Junta das Missões Geográficas e de Investigações do Ultramar, 1953, pp. 35- 105. Aliás, este autor vai mais longe, recorrendo justamente ao *Planisfério de 1502*, atribui também ao referido navegador o avistamento das Mascarenhas, ou pelo menos da Reunião, Maurícia e dos ilhéus Cargados Garaios, fazendo corresponder estas ilhas às mencionadas *diua morare*, *diua aRaioi (?)* e *diba maigabim*, cf. Visconde de Lagoa, *op. cit.*, p. 57 e pp. 61-62.

⁴⁶ Cf. Visconde de Lagoa, *op. cit.*, pp. 58-59 e p. 61.

um notável progresso⁴⁷. Depois, assinalando que *Madagascar*, em letra diversa da restante, constitui um acréscimo ao primitivo planisfério, reduz a remanescente toponímia – conferindo-lhe, em minha opinião, uma relevância portadora de significado – ao que vislumbra como *Coniorbunam* ou *Coniorbimam*⁴⁸.

É justamente a propósito deste topónimo que o visconde de Lagoa se pronuncia de uma forma verdadeiramente inédita. Entende este autor – que, recorde, desconhecia a proposta de Kammerer – como inaceitável que o construtor do *Planisfério de 1502* tivesse adoptado toponímia tão *abstrusa* para designar uma ilha que os portugueses – entenda-se Diogo Dias – haviam baptizado com o nome de São Lourenço⁴⁹. O autor infere ainda, valendo-se do testemunho de Gaspar Correia e daquilo que entrevê no referido mapa como uma pequena reentrância costeira, que o geónimo em questão se refere à enseada onde o dito navegador tomou abrigo, mais concretamente, a baía que identifica com a actual de Antongil⁵⁰. E conclui, de uma forma clara, “que a representação da ilha na citada carta obedeceu ao exame directo da sua costa nordeste e nor-nordeste, feito no decurso da viagem imposta à nau de Diogo Dias”⁵¹.

Por último, e antes de voltarmos à explicação de Luís Filipe Thomaz, vejamos ainda o que sobre este assunto nos diz Fernando Bandeira Ferreira⁵². Este autor começa, desde logo, por deixar nítido que o seu trabalho corresponde ao desenvolvimento de uma conferência proferida em 1950. A conferência, portanto, não só precede a obra de visconde de Lagoa – o que poderá explicar o desconhecimento deste último – como também – o que é dito pelo próprio autor⁵³ – desconhece o extenso artigo de Albert Kammerer, a que acaba por recorrer de forma pródiga apenas na versão publicada. Na verdade, este infortúnio de Bandeira Ferreira – o de ter acabado por publicar o seu texto largos anos depois de Kammerer e do visconde de Lagoa – reduziu, de um modo drástico, a relevância do seu contributo sobre esta matéria. Assim, o seu trabalho parece ter ficado reduzido apenas a mais uma síntese da bibliografia e das fontes disponíveis, adornada aqui ou ali por algumas questões, cuja pertinência sugere uma notável perspicácia, e por algumas hipóteses explicativas, nem sempre completamente consistentes.

Efectivamente, Fernando Bandeira Ferreira, recorrendo ao testemunho de Gaspar Correia e ao *Planisfério de 1502*, pouco mais faz do que reafirmar argumentos já apresentados por Kammerer que corroboram a possibilidade do

⁴⁷ Cf. Visconde de Lagoa, *op. cit.*, p. 58 e p. 61.

⁴⁸ Cf. Visconde de Lagoa, *op. cit.*, pp. 60-61.

⁴⁹ Cf. Visconde de Lagoa, *op. cit.*, p. 59 e pp. 60-61.

⁵¹ Visconde de Lagoa, *op. cit.*, p. 61.

⁵² Cf. F. Bandeira Ferreira, *op. cit.*, pp. 163-196.

⁵³ Cf. F. Bandeira Ferreira, *op. cit.*, p. 179.

achamento da ilha de São Lourenço ter sido protagonizado por Diogo Dias (referindo-se, designadamente, ao notável progresso que o dito planisfério evidencia no que toca à representação da ilha de Madagáscar ou aludindo a *Comorbimam* ou *Comorbunam* como a designação “árabe” enxergada por Diogo Dias para essa ilha no seu contacto com os autóctones⁵⁴) ou atribuir a este navegador – tal como o visconde de Lagoa – o descobrimento das ilhas Mascarenhas⁵⁵. Poucas são as propostas diferentes que apresenta. Entre estas, impõe-se destacar: o entendimento de que a grande deslocação desta ilha para sul, evidenciada no *Planisfério de 1502*, constitui “o argumento de maior valor em prol da ida de Diogo Dias a Madagáscar”⁵⁶ e o reconhecimento de que a ausência da bandeira das quinas na representação da dita ilha “não constitui argumento, só por si”, suficiente para contrariar o seu efectivo descobrimento em 1501⁵⁷.

A propósito da primeira asserção, este autor começa por observar que tal desvio condiz plenamente com aquilo que Gaspar Correia nos diz sobre a referida viagem e corrobora-o notando que este cronista deixa claro que não só Diogo Dias, ao atingir Madagáscar, pensava encontrar-se muito mais para sul do que realmente estava como, depois de ter alcançado a costa africana, rumando ao norte em busca de Moçambique, continuava a manter a mesma convicção⁵⁸. Depois, parte do pressuposto de que o cálculo da latitude, na época, “estava muito simplificado e qualquer piloto, por menos apto que o fosse, o saberia efectuar”⁵⁹, parecendo-lhe inexplicável que o referido piloto pudesse ter cometido semelhante erro, não obstante também ter assinalado que Castanheda diz ter esse mesmo indivíduo cometido erros no golfo de Adém e se ter mostrado incapaz de levar o dito navio à Índia⁶⁰. Reconhecendo que o *Planisfério de 1502* circunscreve esse desacerto a Madagáscar e ao que identifica como as ilhas Mascarenhas – não atingindo, em seu entender, o Corno de África – Bandeira Ferreira engendrou uma explicação não só algo *sui generis* como manifestamente frágil: “a inutilização temporária do piloto, por doença ou por desastre ou por ambas as coisas”⁶¹, finda a qual, nas proximidades do cabo Guardafui, já restabelecido, o desafortunado piloto havia podido levar o seu navio a bom porto⁶².

⁵⁴ Cf. F. Bandeira Ferreira, *op. cit.*, pp. 183-186.

⁵⁵ Cf. F. Bandeira Ferreira, *op. cit.*, p. 183 e pp. 186-187.

⁵⁶ Cf. F. Bandeira Ferreira, *op. cit.*, p. 184.

⁵⁷ Cf. F. Bandeira Ferreira, *op. cit.*, p. 186.

⁵⁸ Cf. F. Bandeira Ferreira, *op. cit.*, p. 184.

⁵⁹ F. Bandeira Ferreira, *op. cit.*, p. 185.

⁶⁰ Cf. *ibidem*.

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² *Ibidem*.

No que diz respeito à aludida ausência da bandeira das quinas sobre Madagáscar, o autor procura uma explicação para um caso que, induzido por Duarte Leite, assume como singular, e começa por assinalar que “não constitui argumento capaz, só por si, de anular tantas provas de que a ilha foi avistada por portugueses, antes dos meados de 1502”⁶³. Conclui notando que o pavilhão das quinas se mantém igualmente ausente em várias representações cartográficas nas quais esta ilha já aparece com a designação portuguesa⁶⁴.

Como disse anteriormente, no âmbito desta discussão sobre a primazia no descobrimento de Madagáscar, Luís Filipe Thomaz também recorre ao *Planisfério de 1502* para reforçar a atribuição deste descobrimento a Diogo Dias. Por um lado, na senda de alguns dos investigadores já referidos, Luís Filipe Thomaz começa por assinalar que este planisfério apresenta, de facto, a referida ilha debuxada “relativamente bem quanto às dimensões”⁶⁵, o que corrobora, indubitavelmente, o testemunho de Gaspar Correia. Por outro, identificando as dúvidas içadas por outros estudiosos, reconhece que o referido planisfério a exhibe excessivamente deslocada para sul⁶⁶. Do facto da ilha não constar com o nome de São Lourenço, mas com uma designação “que parece derivar do nome mais comum de Madagascar e ilhas circunvizinhas em árabe”⁶⁷, este autor infere – tal como Humberto Leitão – que “a representação de Madagascar em Cantino pode assim ser, como é a do Sueste Asiático na mesma carta, resultado de informações colhidas pelo cartógrafo ou seus informadores junto de pilotos árabes”⁶⁸. E assim conclui: “De qualquer modo uma coisa não exclui a outra, e pode muito bem ter Diogo Dias avistado uma parte da costa da ilha e ter o cartógrafo completado o seu debuxo com informações fornecidas por pilotos mouros”⁶⁹.

Na verdade, não obstante entender que esta conclusão, tão singela – a de que o *Planisfério de 1502* constitui uma projecção do conhecimento do cartógrafo ou de quem o informou e que, como tal, não sendo incontestável que confirma o primeiro descobrimento de Madagáscar por Diogo Dias, não pode servir como prova definitiva para o desdizer –, resolve de uma forma indesejável os problemas sugeridos pelo aludido planisfério, parece-me, contudo, que contém um manifesto inconveniente, o de o retirar do âmbito da discussão. Como é evidente, este é um inconveniente tão grande quanto é sabido que,

⁶³ Cf. F. Bandeira Ferreira, *op. cit.*, p. 186.

⁶⁴ Cf. *ibidem*.

⁶⁵ Luís Filipe Thomaz, *op. cit.*, p. 226.

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ Luís Filipe Thomaz, *op. cit.*, pp. 226-227.

⁶⁹ Luís Filipe Thomaz, *op. cit.*, p. 227.

tratando-se de um documento coevo, inclui uma alusão clara à viagem de Diogo Dias. Nestas circunstâncias, reconhecendo como inelutável que as possibilidades de leitura de um documento são inesgotáveis, creio que é de todo razoável voltar a proceder a uma análise do referido planisfério e dos problemas por este suscitados.

Recordemos uma vez mais que o recurso ao *Planisfério de 1502* suscitou, por não o confirmar de forma incontestável, algumas dúvidas sobre a veracidade do testemunho de Gaspar Correia ao atribuir a Diogo Dias a primazia no descobrimento da ilha de Madagáscar. Como também já foi dito, estas dúvidas foram induzidas pela representação desta ilha no referido mapa, mais concretamente, por quatro aspectos dessa representação: a sua exagerada deslocação para sul, a sua forma esquemática, a ausência da bandeira das quinas sobre esta e, finalmente, o obscuro nome que ostenta, aquele a que o visconde de Lagoa chama “abstruso”⁷⁰.

No que diz respeito ao primeiro problema, a representação de Madagáscar excessivamente deslocada para sul, parece-me, desde logo, que muito do que se tem dito e escrito sobre o assunto, assenta num lamentável equívoco. Senão vejamos. Referindo-se ao caminho tomado pelo navio de Diogo Dias depois da já tão falada tempestade, Gaspar Correia diz-nos que este navegador “nom sabendo per honde hia, nom se chegou a terra tanto como deuera, e foy ter por fôra da ilha de sam Lourenço”⁷¹. Acrescenta depois que, tendo percorrido a costa leste e alcançado o seu cabo, e percebendo então que de uma ilha se tratava “forão pela bolina quanto puderão por tomar a costa de Moçambique, e tomãrão a costa alem de Melinde, e correrão a costa buscando Moçambique polos sinaes que trazia o piloto no regimento”⁷². A ser assim – como aliás já notou Bandeira Ferreira –, se Gaspar Correia nos diz que Diogo Dias, partindo do extremo norte de Madagáscar (c. 11° 57' S) e tendo tomado a costa além de Melinde (3° 13' 0" N), continuou a velejar para norte em busca de Moçambique (15° 2' S), então este autor não só reconhece que esta tão penosa viagem teve origem num ou vários erros de navegação, como nos diz, implicitamente, que este navegador, estando em Madagáscar, pensava estar bem mais a sul. Sendo assim, podemos afirmá-lo, a excessiva deslocação da referida ilha no *Planisfério de 1502* afigura-se nitidamente resultante dessa errónea percepção.

Nestas circunstâncias, parece-me então notório que aquilo que alguns autores escreveram sobre este assunto (nomeadamente, Duarte Leite, Humberto Leitão ou Bandeira Ferreira) não passou de um lamentável equí-

⁷⁰ Cf. Visconde de Lagoa, *op. cit.*, p. 61.

⁷¹ Gaspar Correia, *op. cit.*, I, p. 153.

⁷² Gaspar Correia, *op. cit.*, I, p. 154.

voco. Este equívoco, não só confundiu, inadvertidamente, aquilo que as fontes dizem com aquilo que estes desejariam que dissessem, como identificou uma contradição onde, ostensivamente, esta não existe. Na verdade, a única contradição que existe é entre aquilo que as fontes nos dizem – distinguindo claramente um ou sucessivos erros de navegação na origem de tão atribulada viagem – e a insistência de alguns autores em não reconhecer esta evidência. Sendo exógena ao que as fontes nos dizem sobre esta viagem e perturbando nitidamente a sua análise, esta insistência tem origem numa explícita resistência destes autores em aceitar que um navegador português, ao tempo da gloriosa gesta dos Descobrimentos, pudesse ter cometido tamanhos erros. Ora, tal resistência afigura-se-me portadora de uma inaceitável fragilidade.

Uma dúvida vimos ser suscitada pela forma esquemática como Madagáscar é representada no *Planisfério de 1502*. Seria desnecessário afirmá-lo que esta dúvida esquece tudo aquilo que outras fontes nos dizem sobre esta viagem, revelando-se portanto completamente abstrusa. Efectivamente, parece-me pouco razoável se considere insólita tal representação, por duas razões: por um lado, sabendo que Diogo Dias percorreu apenas a costa oriental de Madagáscar, não se pode esperar que o debuxo da outra parte da ilha não seja conjectural e, por isso mesmo, esquemático; por outro, mesmo no que diz respeito à costa leste, atendendo às circunstâncias em que tal descobrimento poderá ter ocorrido – e recorde que, muito embora a maioria das fontes não faça referência a esse descobrimento, existe um claro consenso em relação às condições penosas sentidas por todos aqueles que viveram essa viagem –, também me parece completamente desajustado esperar que o referido navegador tivesse feito um reconhecimento dessa costa. Se ao que acabei de afirmar juntarmos ainda aquilo que o autor das *Lendas da Índia* nos diz sobre o assunto, então esse reconhecimento surge nitidamente inverosímil. Com efeito, diz-nos esse autor que Diogo Dias, depois da desditosa tempestade em que naufragaram tantos navios, desgarrado e sem saber por onde ia, acabou por alcançar, quase três meses depois, a costa leste de Madagáscar. Depois, prossegue o autor, percorrendo-a até ao seu extremo norte, apercebeu-se aí (e só então) que de uma ilha se tratava e não, como era sua convicção, da costa africana. Pergunto-me se persuadido de que percorria a costa avistada por Vasco da Gama – e recorde-se que Diogo Dias pensava estar bem mais a sul – e, que se saiba, sem que lhe tivesse sido atribuída qualquer missão de reconhecimento dessa terra, se faria algum sentido que esse navegador cuidasse de a descobrir...

Mas, se tudo isto não bastasse para explicar a ausência de uma representação mais rigorosa dessa ilha, muito embora seja inegável que o referido planisfério a projecta correctamente quanto às proporções, não deixa de ser interessante notar que, no que diz respeito à costa oriental, a realidade talvez

não seja assim tão diferente do dito debuxo. Na verdade, tal como Raymond Decary nos diz e qualquer representação cartográfica actual, usando a mesma escala, nos revela claramente, com excepção da região para norte da baía de Antongil, a costa oriental de Madagáscar é *absolument rectiligne*⁷³.

No que diz respeito à ausência da bandeira das quinas sobre Madagáscar, também se impõe tecer algumas considerações. Desde logo, salta aos olhos de qualquer observador atento que a dispersão de bandeiras portuguesas pelo *Planisfêrio de 1502*, sendo no seu todo e para alguns casos portadora de significado – como seja nas margens do semi-meridiano de Tordesilhas ou na Índia, pela novidade e por razões de natureza política facilmente identificáveis –, não obedece em todos os casos a um qualquer critério claro e, muito menos, rigoroso.

Na verdade, concentrando-se nas margens do Atlântico e do Índico Ocidental e distinguindo este espaço, na sua generalidade, como um espaço de intervenção portuguesa, as bandeiras das quinas dispersam-se, de forma irregular, por cidades, ilhas ou acidentes naturais, sem que possamos perceber, em muitos casos precisos, qual foi a razão que levou o cartógrafo a privilegiar exactamente essa localização. Analisemos em pormenor os lugares onde se encontram posicionadas as referidas bandeiras: duas na Gronelândia, duas na Terra Nova, uma no arquipélago dos Açores, uma no território metropolitano, duas na costa brasileira (uma junto do *cabo de Sam Jorge* e outra ao sul de *Porto Seguro*), uma sobre a ilha da Ascensão, nove na costa ocidental africana (uma no estreito de Gibraltar, uma no arquipélago de Cabo Verde, uma nas garras de um leão, na Serra Leoa, quatro a sobrepujar torres do castelo de São Jorge da Mina, uma no *rio do Corisco*, uma no rio Congo e uma na *Terra de Santa Barbora*), seis na costa oriental africana (em Sofala, Moçambique, Quíloa, Melinde, Mogadoxo e, uma outra, na margem sul do golfo de Adém, nas proximidades do Bab-el-Mandeb⁷⁴) e, finalmente, duas na costa ocidental indiana (uma em *Caliquit* e outra, aparentemente, em *Amgidiba*). Curiosamente, o arquipélago da Madeira, São Tomé e Príncipe, a costa ocidental africana entre o estreito de Gibraltar e a Serra Leoa, incluindo

⁷³ Raymond Decary, “Madagascar et Dêpendances” in Raymond Decary et alii, *La France de l’océan Indien: Madagascar, les Comores, la Réunion, la Côte Française des Somalis, l’Inde Française*, com prefácio de Robert Barques, Paris, Société d’Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1952, p. 9.

⁷⁴ A propósito da presença de uma bandeira das quinas nas proximidades do Bab-el-Mandeb parece-me oportuno assinalar que talvez seja precisamente essa a origem da identificação, protagonizada por Avelino Teixeira da Mota, de Zeila como o último lugar atingido por Diogo Dias na sua viagem, cf. A. Teixeira da Mota, *Bartolomeu Dias – Descobridor do Cabo da Boa Esperança*, Lisboa, Secretaria de Estado das Comunidades Portuguesas, 1988, p. 35.

Arguim, ou ainda, por exemplo, Cochim, não a ostentam, não obstante existir espaço para isso⁷⁵.

Uma observação mais ou menos atenta do *Planisfério de 1502* retira, pois, pertinência a qualquer asserção em torno da ausência da referida bandeira sobre a ilha de Madagáscar, mostrando que essa falta não é portadora de qualquer significado.

Finalmente, talvez a questão mais interessante, a ausência, sobre essa ilha, do nome São Lourenço, substituído, pela presença de três inscrições: *Madagascar*, *Em esta ilha ha muito ouro e prata e seda e aljofar e perlas âmbar*⁷⁶ e – aquela que mais fez correr tinta e à qual, mais à frente, dedicarei particular atenção –, uma legenda a que alguns autores, refiro-me a Duarte Leite e ao visconde de Lagoa, chamaram *exótica ou abstrusa*⁷⁷.

Como notou o visconde de Lagoa, a primeira destas inscrições foi lavrada em letra diferente da restante e constitui um acréscimo ao primitivo planisfério⁷⁸. Tal denominação, *Madagascar*, é indissociável do *Livro de Marco Polo*⁷⁹, tendo começado por ser de uso frequente na cartografia pelo menos desde o crepúsculo do século XV⁸⁰ até ao princípio do século XVI⁸¹. Foi a partir de então remetida para um uso erudito e quase olvidada⁸², para ressurgir apenas

⁷⁵ Cf. Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, reprodução fac-similada da edição de 1960 com apresentação e introdução de Alfredo Pinheiro Marques, vol. I, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987, pp. 7-13 e Ernesto Milano, *La Carta del Cantino e la rappresentazione della Terra nei codici e nei libri a stampa della Biblioteca Estense e Universitaria*, Modena, Il Bulino, 1991.

⁷⁶ Cf. Ernesto Milano, *op. cit.*, p. 139 e p. 146.

⁷⁷ Cf. Duarte Leite, “O primeiro périplo africano” in *op. cit.*, p. 318 e visconde de Lagoa, *op. cit.*, p. 61.

⁷⁸ Cf. visconde de Lagoa, *op. cit.*, p. 58.

⁷⁹ Cf. G. Ferrand e P. Vérin, “Madagascar”, in C. E. Bosworth, E. van Donzel, H. A. R. Gibb, W. P. Heinrichs, J. H. Kramers, G. Lecomte, E. Lévi-Provençal, B. Lewis, V. L. Menaje, Ch. Pellat, J. Schacht, *The Encyclopaedia of Islam*, nova ed. em cd-rom, V, Leiden, Brill, 2002, p. 939a.

⁸⁰ Albert Kammerer, a outro propósito, alude a duas representações cartográficas dos finais do século XV nas quais consta uma ilha que, tendo contornos e uma localização muito longe da realidade, ostenta o referido nome: o globo de *Martin Behaim* (1492) e a carta de *Juan de la Cosa* (1500), cf. Albert Kammerer, *op. cit.*, quadro extra-texto.

⁸¹ O mesmo autor identifica o seu uso em *Cantino* (1502), *D. Hamy* (c.1505), *Caverio* (c.1505), *Contarini* (1506), *Hunt-Lenox* (c.1506), *Waldseemüller* (1507) e *Waldseemüller* (1516), cf. *ibidem*.

⁸² O referido autor, Albert Kammerer, para os demais anos do século XVI e para a primeira metade do século XVII, distingue o seu uso unicamente em *P. Desceliers* (1550 e 1553) e em *P. Berthelot* (1635), e em todos eles, tal como em *Cantino*, *Caverio* e *Waldseemüller* (1516), partilhando o seu papel com um outro nome, cf. *ibidem*. Aos casos apontados pelo referido autor, sem que isso altere o que foi dito, podemos ainda acrescentar o *Planisfério de*

a partir do século XVII, impondo-se, definitivamente, com a fixação francesa⁸³. A propósito exactamente do nome Madagáscar, designação que hoje ostenta, não deixa de ser interessante notar que este nome, tendo um significado ambíguo no *Livro de Marco Polo* e correspondendo a uma outra realidade geográfica (claramente imprecisa, em Behaim ou Juan de la Cosa) só alcançou uma existência real precisamente a partir da sua fixação no *Planisfério de 1502*, ou seja, curiosamente, depois desta ilha ter recebido um outro nome, o de São Lourenço.

A segunda inscrição, uma legenda de carácter económico (*Em esta ilha ha muito ouro e prata e seda e aljofar e perlas ambar*), afigura-se-me, desde logo, muito semelhante a tantas outras que podemos encontrar no mesmo planisfério, como por exemplo, junto de Calecute, Cambaia, Ceilão ou Taprobana (Samatra), ou seja, em terras ao tempo já reconhecidas ou ainda por reconhecer, fruto de um contacto directo ou em segunda mão⁸⁴. Na realidade, isto quer dizer que, à partida, a presença destas informações no referido planisfério não corrobora nem desmente o testemunho de Gaspar Correia. Aliás, curiosamente, o autor das *Lendas da Índia*, a propósito dessa viagem, não faz qualquer alusão aos produtos supracitados⁸⁵. Ainda assim, sabendo-se que de entre os produtos referidos, o único que surge insistentemente mencionado nas fontes do século XVI e XVII como existindo em Madagáscar – para além de uma ou outra menção a âmbar cinzento – é a prata⁸⁶, parece-me inte-

Apianus (1520) e o de Francesco Roselli (1532), cf. Visconde de Santarém, *Atlas*, reprodução fac-similada da edição de 1848 com prefácio e organização de Martim de Albuquerque, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, 1989.

⁸³ É interessante notar como já na carta de Madagáscar de Étienne de Flacourt (1656), dos primórdios da presença francesa, surge uma expressiva legenda, na qual se pode ler o seguinte: "Isle de Madagascar autrement dicte Isle St. Lavrens", cf. Étienne de Flacourt, *Histoire de la Grande Isle de Madagascar*, edição anotada e apresentada por Claude Allibert, Paris, Éditions Inalco-Karthala, s.d., extra-texto entre as pp. 288-289. Aliás, isso mesmo, uma clara preferência pelo nome que lhe fora atribuído por Marco Polo – sustentada por uma reputada origem nativa do termo, muito embora circunscrito a um reino local, cf. G. Ferrand e P. Vérin, "Madagascar", in C. E. Bosworth *et alii*, *op. cit.*, V, p. 939a. –, é também evidenciada pela mesma opção, patente no título de inúmeras obras produzidas em França desde o século XVII, nomeadamente, nas obras de F. Cauche (1651), E. Flacourt (1658), Du Bois (1674) ou V. Souchu de Rennefort (1668), cf. Étienne de Flacourt, *op. cit.*, pp. 615-620.

⁸⁴ Cf. Luís de Albuquerque e José Lopes Tavares, "Algumas observações sobre o Planisfério 'Cantino' (1502)" in *Estudos de História*, volume IV, Coimbra, Acta Universitatis Conimbrigensis, 1976, pp. 212-213.

⁸⁵ Gaspar Correia, *op. cit.*, I, p. 154.

⁸⁶ Cf. Duarte Barbosa, *O Livro de Duarte Barbosa*, edição crítica e anotada por Maria Augusta da Veiga e Sousa, volume I, Lisboa, Ministério da Ciência e Tecnologia e Instituto de Investigação Científica Tropical, 1996, p. 79.

ressante assinalar que a *Copia de una littera del Re de Portogallo mãdata al Re de Castella del viaggio et successo de India* afirma explicitamente, referindo-se à viagem de Diogo Dias, que este trouxe “Bona suma de vasi de argento: quali hanno comparate in quelle parte”⁸⁷. Seja como fôr, se nada confirma que estas informações tivessem sido veiculadas por Diogo Dias também nada obsta a que isso tivesse acontecido.

No que diz respeito à aludida *abstrusa* ou *exótica* legenda impõe-se assinalar, desde logo, uma situação algo singular: são quase tantas as leituras desta quantos os autores que sobre o *Planisfério de Cantino* se debruçaram. Assim, dependendo dos autores, podemos distinguir as seguintes leituras: *Cormobunam*⁸⁸, *Comorbimam*⁸⁹, *Coniorbunam* ou *Coniorbimam*⁹⁰, *Comorbunam*⁹¹ e, por último, *Carmoboram*⁹². A isto acresce que outras cartas do princípio do século XVI, algumas delas claramente inspiradas no *Planisfério de 1502*, ou reproduzem uma das leituras deste, como é o caso de *Caverio* (c.1505) onde Kammerer leu *Comorbimam*⁹³, ou denunciam ainda uma outra, tal é o caso de *Kunstmann III* (c. 1506) que exhibe *Cormororniam*⁹⁴, do *Planisfério de Ruych* (1508) onde podemos ler *Camaeocada* ou ainda de Ptolomeu (1508) que aduz *Camorocada*⁹⁵. Seja como fôr, não obstante a diversidade de leituras, alguns autores, nomeadamente Albert Kammerer, Fernando Bandeira Ferreira, Armando Cortesão e Luís Filipe Thomaz, reconhecendo uma clara proximidade entre as aludidas designações, são unânimes em considerar que, pelo menos, parte dessa palavra corresponde ao árabe *al-Kumr*⁹⁶.

Efectivamente, é sabido que esse é o nome dado à ilha de Madagáscar – muito antes de passar a ser usado exclusivamente para as ilhas Comores –

⁸⁷ Carta de El-Rei D. Manuel ao Rei Catholico narrando-lhe as viagens portuguezas à Índia desde 1500 até 1505, reimpressa sobre o prototypo romano de 1505, vertida em linguagem e anotada por Prospero Peragallo, Lisboa, Typographia Real das Sciencias, 1892, p. 18 (tradução portuguesa na p. 21).

⁸⁸ Cf. Duarte Leite, “O mais antigo mapa do Brasil” in Carlos Malheiro Dias, Ernesto de Vasconcelos e Roque Gameiro (dir.), *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. II, Porto, Litografia Nacional, 1923, p. 237.

⁸⁹ Cf. Albert Kammerer, *op. cit.*, p. 535, tal como, Ernesto Milano, *op. cit.*, p. 146.

⁹⁰ Cf. Visconde de Lagoa, *op. cit.*, p. 61, tal como, no que diz respeito à sua segunda proposta, Armando Cortesão, *The Mystery of Vasco da Gama*, Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, 1973, p. 111.

⁹¹ Cf. Fernando Bandeira Ferreira, *op. cit.*, 167.

⁹² Cf. Humberto Leitão, *op. cit.*, p. 17, tal como, Luís Filipe Thomaz, *op. cit.*, p. 226.

⁹³ Cf. Albert Kammerer, *op. cit.*, quadro extra-texto.

⁹⁴ Cf. Armando Cortesão, *op. cit.*, p. 111.

⁹⁵ Cf. Visconde de Santarém, *op. cit.*

⁹⁶ Cf. Albert Kammerer, *op. cit.*, p. 535; F. Bandeira Ferreira, *op. cit.*, pp. 164-166 e p. 186; Armando Cortesão, *op. cit.*, p. 111; e Luís Filipe Thomaz, *op. cit.*, p. 226.

quer pelos geógrafos árabes, desde o século XII (como al-Idrīsī, Yākūt ou Ibn Saʿīd), quer por experientes homens do mar, no século XV, como Ibn Mādjīd ou Sulayman al-Mahrī⁹⁷. Esta designação, podemos ainda acrescentar, foi assimilada e transformou-se – através de um fenómeno que se pode explicar pela particularidade de o árabe usar uma escrita defectiva – numa outra coisa. Dada a similitude, *djazīrat al-Kumr* converteu-se, do ponto de vista semântico, em *djazīrat al-Kamar*, a ilha da Lua⁹⁸. A este propósito, convém dizê-lo, trata-se de um uso que, tendo sido identificado na historiografia portuguesa quinhentista e seiscentista e, até ao fim do século XIX, entre os mareantes do Sul da Arábia, não só não se circunscreve a um simples equívoco veiculado pelas fontes portuguesas como também parece ser nitidamente comum⁹⁹. Aliás, a confirmar o seu uso generalizado, parece-me interessante referir a presença de uma ilha, justamente, com o nome de *Camar*, em dois planisférios de Marino Sanuto (1320 e 1321) junto à *India Magna*¹⁰⁰, tal como no célebre *Mapa-mundo Catalão Estense*, de c. 1450, junto à costa oriental africana¹⁰¹.

Como disse, existe uma clara unanimidade entre alguns autores ao reconhecerem que parte dessa palavra corresponde ao árabe *al-Kumr*. No que diz respeito à outra metade, com excepção de Armando Cortesão que sugere uma explicação algo singular e cuja fragilidade é evidente¹⁰², todos os restantes, implícita ou explicitamente, assumem que se trata de um problema irresolúvel. Como veremos um pouco mais à frente, contudo, é possível tornar esta parte da designação claramente inteligível.

Na *Relação da Jornada e Descobrimento da Ilha de S. Lourenço que o Vice-Rei da India D. Jeronymo de Azevedo Mandou Fazer por Paulo Rodrigues da Costa, Capitão e Descobridor*, texto do início do século XVII, atribuído ao Padre Luís Mariano, a propósito do nome dessa ilha, o seu autor não podia ser mais claro: “Os nomes de Madagascar e de S. Lourenço ambos são estrangeiros, que entre os naturais até agora não há achar nome geral a toda a ilha, contentando-se cada um com o nome próprio da sua terra e da dos vizinhos, sem tratar do comum”¹⁰³. Aliás, muito embora de uma forma pouco clara, o

⁹⁷ Cf. G. Ferrand e P. Vérin, “Madagascar”, in C. E. Bosworth *et alii*, *op. cit.*, V, p. 939a. e G. Rotter, “Kumr”, in C. E. Bosworth *et alii*, *op. cit.*, V, 379b.

⁹⁸ Cf. G. Ferrand e P. Vérin, in C. E. Bosworth *et alii*, *op. cit.*, V, p. 939a.

⁹⁹ *Ibidem*.

¹⁰⁰ Cf., Visconde de Santarém, *op. cit.*

¹⁰¹ Cf. *Mapa-Mundo Catalão Estense*, c. 1450 (Biblioteca Estense e Universitaria, Módena).

¹⁰² A este propósito, depois de elucidar que ilha, em sânscrito, se diz *diva*, afirma este autor: “Coniorbimam, the name given to Madagascar, may be a misreading of comor diva, the ‘Island of the Moon’, as Covilhã reported”, cf. Armando Cortesão, *op. cit.*, p. 111.

¹⁰³ Humberto Leitão, *op. cit.*, p. 201.

mesmo nos diz um dos manuscritos do *Livro de Duarte Barbosa*, no qual se pode ler: “Os reis daquela ilha não teem o nome salvo dos rei[nos] principaes daquela terra de que são reis”¹⁰⁴. Ainda, no mesmo sentido aponta João de Barros quando, a propósito dos sobreviventes do naufrágio de Manuel de Lacerda e de Aleixo de Abreu, na costa oriental da ilha de São Lourenço, em 1527, nos diz que um destes contou como os outros sobreviventes, tentando alcançar a costa ocidental, “segundo soubera dos negros, se meteram pela terra dentro; mas que lhe não sabiam dar razão onde pararam, porque os negros não costumavam sair das comarcas donde eram naturais”¹⁰⁵. E ainda, no *Roteiro da Ilha de S. Lourenço*, o Padre Luís Mariano, referindo-se aos habitantes do reino de Vavalinta, na costa ocidental de Madagáscar, afirma que estes “não conhecem a contracosta da ilha”¹⁰⁶.

Assim, com base nestes testemunhos, penso ser legítimo afirmar que ao longo de todo o século XVI e, pelo menos, até ao princípio do século XVII, não existe um nome indígena para a ilha de Madagáscar e que, pelo menos uma parte significativa dos seus habitantes não reconhece – o que não é de estranhar, atendendo a que, com cerca de 587,041 km², se trata de uma tão extensa terra – a sua insularidade.

É sabido que Madagáscar sofreu o afluxo de colonizadores oriundos de uma vasta região, tal como é reconhecido na actualidade e, no princípio do século XVII, já notara o Padre Luís Mariano ao afirmar que os seus primeiros habitantes vieram “da parte de Malaca e da Cafraria aos quais seguiram-se alguns mouros naturais da Índia ou Arábia”¹⁰⁷. Esse afluxo, desenrolando-se em alguns casos desde tempos imemoriais, definiu uma identidade cultural afro-asiática que, nos nossos dias, encontra uma das suas expressões maiores no

¹⁰⁴ Duarte Barbosa, *op. cit.*, I, p. 235.

¹⁰⁵ João de Barros, *Ásia de João de Barros, Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Década IV, edição actualizada na ortografia e anotada por Hernâni Cidade e com notas históricas finais por Manuel Múrias, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1946, p. 127.

¹⁰⁶ Humberto Leitão, *op. cit.*, p. 328.

¹⁰⁷ Humberto Leitão, *op. cit.*, pp. 201-202. Sobre esta matéria, no seio da vasta bibliografia existente, podemos distinguir: Michel Mollat, “Les contacts historiques de l’Afrique et de Madagascar avec l’Asie du Sud et du Sud-Est: le rôle de l’océan Indien”, in *Relation historiques à travers l’océan Indien: Compte rendu et documents de travail de la réunion d’experts sur “Les contacts historiques entre l’Afrique de l’Est d’une part et l’Asie du Sud-Est d’autre part, par les voies de l’océan Indien”*, Maurice, 15-19 juillet 1974, Paris, Unesco, 1980, pp. 51-67; Jacques Rabemananjara, “Le peuplement de Madagascar”, in *op. cit.*, pp. 79-90; Charles Ravoanahary, “Le peuplement de Madagascar: tentatives d’approche”, in *op. cit.*, pp. 91-102; Pierre Vérin, “Les apports culturels et la contribution africaine au peuplement de Madagascar”, in *op. cit.*, pp. 103-124.

recurso à língua malgaxe¹⁰⁸. Hoje, a língua malgaxe¹⁰⁹ – incluindo os seus dialectos, entre os quais podemos distinguir, por ordem decrescente do número de falantes, logo a seguir à língua padrão, o malgaxe meridional, o malgaxe *tsimehety*, o *bushi* e o malgaxe *antankarana*¹¹⁰ – define-se como uma língua da família malaio-polinésia, sub-família malaio-polinésia ocidental, muito próxima do *Barito* falado em Bornéu, com inúmeros vocábulos do árabe, do suaíli, das línguas banto e do francês¹¹¹.

Ora, se recuarmos no tempo até ao princípio do século XVII – muito antes do processo de unificação protagonizado pelos *merina* –, podemos afirmar que existem fortes indícios que apontam claramente para que o perfil linguístico de Madagáscar não fosse então significativamente diferente. Nessa época, segundo o Padre Luís Mariano, este já incluía o uso de uma língua universal – aquilo a que o autor chamou a língua *buqua*¹¹² ou *buque*, “tão conforme em toda a ilha que os naturais da ponta S. se entendem com facilidade com os naturais da ponta N., pobre de vocábulos”¹¹³ –, da “língua cafre” (uma língua banto) – a qual, segundo o autor, ao tempo já era de uso limitado¹¹⁴ – e do árabe, circunscrito à comunidade muçulmana, instalada em algumas *ilhotas* ou na *fralda do mar*¹¹⁵.

Aliás, muito embora de uma forma menos nítida, parece-me assaz interessante assinalar que o *Livro de Duarte Barbosa*, ao referir que essa ilha “É povoada de gentios pelo sertão e, pelos portos de mar, tem alguns lugares de mouros”¹¹⁶ e que os seus habitantes “Tem lingua sobre si”¹¹⁷, sugere clara-

¹⁰⁸ Cf. Jacques Rabemananjara, *op. cit.*, p. 79.

¹⁰⁹ A língua padrão, segundo alguns autores, corresponde grosso modo ao malgaxe *merina*, cf. Hubert Deschamps, “Ethnologie de Madagascar”, Jean Poirier (dir.), *Ethnologie Régionale*. vol. I, Paris, Gallimard, 1972, pp. 1421-1422.

¹¹⁰ Conforme os autores, a época e a convenção adoptada é possível falarmos numa língua malgaxe com vários dialectos ou, qualificando estes como línguas, em várias línguas. Mais recentemente, ao lado de uma tendência para reconhecer a sua grande variação, classificar os ditos dialectos como línguas, existe uma outra, personificada por estudiosos malgaxes – subjacente à qual também é possível distinguir uma clara consciência das repercussões políticas internas de cada uma destas opções –, segundo a qual apenas é possível identificar uma língua e vários dialectos, cf. Jacques Rabemananjara, *op. cit.*, pp. 79-81; G. Ferrand e P. Verin, “Madagascar”, in C. E. Bosworth *et alii*, *op. cit.*, V, p. 939a; Hubert Deschamps, “Ethnologie de Madagascar”, in *op. cit.*, p. 1419; e www.ethnologue.com.

¹¹¹ Cf. www.ethnologue.com.

¹¹² Cf. Humberto Leitão, *op. cit.*, p. 260.

¹¹³ Humberto Leitão, *op. cit.*, p. 262.

¹¹⁴ Cf. *ibidem*.

¹¹⁵ Cf. Humberto Leitão, *op. cit.*, p. 263.

¹¹⁶ Duarte Barbosa, *op. cit.*, I, p. 77.

¹¹⁷ Duarte Barbosa, *op. cit.*, I, p. 78.

mente que um cenário algo semelhante ao descrito no século XVII já seria perceptível no princípio do século XVI.

A propósito de *buque*, expressão que o Padre Luís Mariano utiliza para designar a língua geral e aqueles que a falam, num artigo assinado por Gabriel Ferrand e Pierre Vérin, pode ler-se o seguinte: “The term Buki, which denotes Malagasy in Swahili, and Bukini, Madagascar, have been audaciously linked with Bugi (people of the Celebes) by C. Herbert. In Madagascar, the term appears in literature for the first time in 1613, in the writing of the Portuguese Father Luis Mariano”¹¹⁸.

Na verdade, *Buki* ou *Bukini*, em suaíli, corresponde a Madagáscar, e *mbuki*, pl. *wabuki*, corresponde ao nome para o habitante de Madagáscar¹¹⁹. Ora, sabendo que em suaíli o prefixo *ki* é usado para criar o substantivo abstracto que designa algumas línguas – como em *kiswahili*, a língua suaíli¹²⁰, *kiarabu*, a língua árabe¹²¹, *kirumi*, latim (a língua dos romanos)¹²² ou *kireno*, a língua portuguesa (a língua do reino)¹²³ – então dir-se-ia que, nesse mesmo idioma, *kibuki* corresponde ao nome dado à língua malgaxe.

Seguindo este raciocínio, parece-me particularmente interessante notar que, actualmente, *kibuki* – tal como *shibushi*, *kibushi*, *shibushi shimawore*, *sakalava* e *antalaotra* – constitui um dos termos usados para designar o *bushi*, ou seja, o dialecto malgaxe falado, entre outros, pelos *sakalava*, *vezo* e *makhuwa*, ao longo de toda a costa ocidental de Madagáscar¹²⁴. Se a isto acrescentarmos que os *sakalava* constituíram, desde o século XVI até ao século XIX

¹¹⁸ G. Ferrand e P. Vérin, “Madagascar”, in C. E. Bosworth *et alii*, *op. cit.*, V, p. 939a.

¹¹⁹ Cf. Arthur Cornwallis Madan, *A Standard Swahili-English Dictionary*, by the Inter-territorial Language Committee of the East African Dependencies under the direction of the late Frederick Johnson, reimpressão da 1.ª edição, s. l., Oxford University Press, 1967 (1939), p. 40.

¹²⁰ Cf. Arthur Cornwallis Madan, *A English-Swahili Dictionary*, revised by Frederick Johnson, reimpressão da 1.ª edição, New Delhi/ Madras, Asian Educational Services, 2002 (1939), p. 553; e Arthur Cornwallis Madan, *A Standard Swahili-English Dictionary*, by the Inter-territorial Language Committee of the East African Dependencies under the direction of the late Frederick Johnson, reimpressão da 1.ª edição, s. l., Oxford University Press, 1967 (1939), p. 306.

¹²¹ Cf. Arthur Cornwallis Madan, *A English-Swahili Dictionary*, revised by Frederick Johnson, reimpressão da 1.ª edição, New Delhi/ Madras, Asian Educational Services, 2002 (1939), p. 27.

¹²² Cf. Arthur Cornwallis Madan, *op. cit.*, p. 314; e Arthur Cornwallis Madan, *A Standard Swahili-English Dictionary*, by the Inter-territorial Language Committee of the East African Dependencies under the direction of the late Frederick Johnson, reimpressão da 1.ª edição, s. l., Oxford University Press, 1967 (1939), p. 403.

¹²³ Cf. Arthur Cornwallis Madan, *op. cit.*, p. 399.

¹²⁴ Cf. Hubert Deschamps, “Ethnologie de Madagascar”, in *op. cit.*, pp. 1418-1423; e www.ethnologue.com.

(momento a partir do qual a sua área de influência se viu significativamente reduzida em benefício da supremacia *merina*, o que, naturalmente, se poderá ter reflectido numa clara regressão do *kibuki* em proveito do malgaxe *merina*¹²⁵), não só um dos grupos étnicos dominantes em Madagáscar como o interlocutor privilegiado nas relações comerciais com o exterior, então podemos afirmar que o Padre Luís Mariano, ao usar o termo *buque* para designar a língua universal, não faz mais que dar expressão a esse outro cenário linguístico. Seja como fôr, existindo actualmente uma inegável proximidade entre o *kibuki* e o malgaxe *merina*, parece-me razoável presumir que, de igual modo, alguma proximidade existisse entre a dita língua *buque*, no princípio do século XVI, e aquilo que é hoje o malgaxe padrão.

Finalmente, sabemos existir, desde tempos remotos, uma presença árabe e muçulmana cujo impacto se exprimiu não só do ponto de vista económico, sustentando alguma actividade comercial com a costa fronteira, mas também do ponto de vista social e cultural, na fixação de uma comunidade islâmica e na adopção de um alfabeto arábico-malgaxe para lavrar a língua malgaxe¹²⁶. Se a isto acrescentarmos que as fontes portuguesas, desde o princípio do século XVI até ao século XVII, são inequívocas ao afirmarem que o recurso a intérpretes mouros constituiu uma prática comum a inúmeras viagens de exploração¹²⁷, poderemos reconhecer como inegável – mesmo admitindo que a língua usada por estes pudesse ter sido o suaíli e não ao árabe – a presença de uma herança cultural árabe, e em consequência, da

¹²⁵ Cf. Hubert Deschamps, *op. cit.*, pp. 1421-1426.

¹²⁶ O recurso a um alfabeto arábico-malgaxe, cuja mais elevada expressão se concretiza nas *sorabe* – narrativas histórico-míticas de origem que incluem fórmulas mágicas, cf. Hubert Deschamps, *op. cit.*, p. 1445 –, remontando pelo menos ao século XVII, persistiu com um largo uso até ao século XIX, momento a partir do qual, com a adopção do alfabeto latino, a sua utilização se circunscreveu à tradição *sorabe*, cf. *ibidem* e G. Ferrand e P. Vérin, “Madagascar”, in C. E. Bosworth *et alii*, *op. cit.*, V, p. 939a.

¹²⁷ A propósito da presença de intérpretes mouros, oriundos da costa oriental africana, em viagens de exploração da ilha de São Lourenço, veja-se, a título de exemplo, o caso de um tal *Bogimá*, mouro de Moçambique, sobre o qual se diz que sabia a língua deles (dos habitantes de Madagáscar), na viagem empreendida por Tristão da Cunha, em 1506, cf. João de Barros, *Ásia de João de Barros, Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Década II, edição actualizada na ortografia e anotada por Hernâni Cidade e com notas históricas finais por Manuel Múrias, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1945, p. 7; e, largos anos mais tarde, no início do século XVII, o de um outro, chamado *Facabulai*, em companhia de Paulo Rodrigues da Costa, cf. Humberto Leitão, *op. cit.*, p. 145. Mas, sobre o mesmo assunto, talvez mais que estas notícias, veja-se como o Padre Luís Mariano, no princípio do século XVII, regista que o regimento entregue a quem fora incumbido do descobrimento da ilha de São Lourenço, dizendo explicitamente que este deveria tomar línguas em Moçambique, ainda incluía instruções nesse sentido, cf. Humberto Leitão, *op. cit.*, p. 199.

referida língua. Aliás, neste mesmo sentido, o Padre Luís Mariano não podia ser mais elucidativo. Referindo-se aos habitantes da região noroeste da ilha de São Lourenço, afirma: “são mouros e falam as duas línguas, a língua buque e a da costa de Melinde, com a qual mantêm relações comerciais bem como com a Arábia”¹²⁸.

Mas, retomemos novamente a dita legenda no *Planisfério de 1502* e vejamos como à luz deste cenário linguístico ela se torna absolutamente inteligível. Antes de mais, convirá dizê-lo, uma observação atenta de uma reprodução de boa qualidade do aludido planisfério reduz, em meu entender, as inúmeras propostas de leitura apenas a duas: *Comorbunam* ou *Coniorbunam*¹²⁹. Como referi antes, se no seu todo esta palavra é dita *abstrusa*, existe uma clara unanimidade em torno da identificação da sua primeira metade – o que aliás é corroborado, no contexto local, quer pela inexistência de uma designação indígena para a ilha de Madagáscar quer pela presença de uma herança cultural árabe na referida ilha – como correspondendo ao árabe *al-Kumr* (donde, como também já o disse, o seu reconhecimento como “ilha da Lua”). Resta, portanto elucidar o significado da restante, *bunam* ou *bimam*.

Ora, Étienne de Flacourt nota para a língua malgaxe: “Dans la façon de parler l’on y remarque le changement de quelques consonnes, ainsi le vita se change em b latin. Le vau pour les Malgaches se change em Bé, et ce, lorsque le mot précédent se termine par une consonne, ainsi Vohits, signifie Montagne, et pour dire la montagne, il faut dire Ambohits”¹³⁰. Acrescenta ainda que “La lettre o représente le son ou”¹³¹ e, finalmente, que “Les finales ne s’entendent que faiblement”¹³². Tendo em conta estes dados linguísticos, coligidos no século XVII, ressalta como uma desusada coincidência que Lua se registe, na referida língua, precisamente, sob a forma *Vôlana*¹³³, o que, na verdade, se pronunciaria *bulan*. Aliás, curiosamente, em outras línguas da família malaio-polinésia, nomeadamente em malaio (Indonésia), sundanês, balinês, *toraja* (Celebes) e *hiligaynon* (Filipinas), Lua lavra-se exactamente da forma como se pronuncia em malgaxe, *bulan*. Nestas circunstâncias, admitindo que a leitura correcta daquilo que está registado no referido planisfério corresponde a *bunam* e existindo uma óbvia similitude fonética

¹²⁸ Humberto Leitão, *op. cit.*, p. 310

¹²⁹ Cf., por exemplo, Ernesto Milano, *op. cit.*, p. 139.

¹³⁰ Étienne de Flacourt, *op. cit.*, p. 97.

¹³¹ Hubert Deschamps, *op. cit.*, p. 1422.

¹³² *Ibidem*.

¹³³ Cf. Joseph Webber, *Dictionnaire français-malgache rédigé par les missionnaires catholiques de Madagascar, et adapté aux dialectes de toutes les provinces, Isle de Bourbon, Établissement malgache de Notre-Dame de la Ressource*, 1855, p. 471.

entre esta palavra e *bulan*¹³⁴, creio que, com larga razoabilidade, podemos sustentar que *Comorbunam* não é mais que *Kumr* (por *Kamar*) + *Vôlana* (*bulan*), ou seja, que significa de forma redundante “Lua” (Lua + Lua).

Se a nossa interpretação está correcta, esta palavra – em rigor, composta por duas, uma em árabe e outra em malgaxe, e ambas com o mesmo significado – foi obviamente adquirida por outiva. E, sendo assim, não fará sentido evocar esta designação como argumento para afastar o testemunho de Gaspar Correia sobre a primazia de Diogo Dias no descobrimento da ilha de São Lourenço. Esta interpretação do *Planisfério de 1502* vem pois corroborar aquele testemunho e, ao mesmo tempo, retirar alguma da sombra de desconfiança que paira sobre o referido cronista, conferindo ao seu depoimento, no que à viagem de Diogo Dias diz respeito, uma reforçada credibilidade.

Nestas circunstâncias, reconhecendo como indubitável que o descobrimento da ilha de São Lourenço foi protagonizado por Diogo Dias, como se compreende que outras fontes quinhentistas – refiro-me às obras de João de Barros, Damião de Góis, Fernão Lopes de Castanheda e ao *Códice Valentim Fernandes* – atribuam o mérito do feito a outros navegadores?¹³⁵ E mais ainda, como entender e resolver as notórias discrepâncias que, esquecendo agora a obra de Gaspar Correia, as restantes fontes narrativas quinhentistas apresentam entre si, designadamente, por exemplo, ao atribuírem a Tristão da Cunha¹³⁶ ou a Diogo Lopes de Sequeira¹³⁷ a responsabilidade pelo nome dado nos primórdios do século XVI à ilha que hoje chamamos de Madagáscar?

Na verdade, creio que as questões enunciadas, se aparentemente pertinentes, decorrem de um falso problema. Esse problema, contudo, parece diluir-se se fizermos uma leitura das fontes narrativas à luz daquilo que nos dizem as fontes coevas. Efectivamente, uma leitura destas últimas – refiro-me, por exemplo, ao já mencionado rascunho do regimento de Cide Barbudo, anterior

¹³⁴ A propósito desta alegada similitude fonética, convirá assinalar que Rodrigo de Sá Nogueira, num trabalho clássico, depois de enunciar as condições gerais que favorecem o fenómeno de dissimilação – ou seja, de troca de um fonema por outro, cf. José Joaquim Nunes, *Compêndio de Gramática Histórica Portuguesa (Fonética e Morfologia)*, 6.^a edição, Lisboa, Livraria Clássica Editora, s. d., pp. 154-156 –, distinguindo “aqueles que têm um similar, principalmente sob o aspecto articulatório” como os fonemas mais dissimiláveis, regista precisamente que o “n e o l são também similares, pelo ponto de articulação”, cf. Rodrigo de Sá Nogueira, *Elementos para um Tratado de Fonética Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional de Lisboa, 1938, pp. 142-143.

¹³⁵ Cf., sobre aquilo que nos dizem as fontes, por exemplo, Humberto Leitão, *op. cit.*, pp. 22-31 e F. Bandeira Ferreira, *op. cit.*, 167-176.

¹³⁶ Cf. Fernão Lopes de Castanheda, *op. cit.*, vol. II, p. 278.

¹³⁷ Cf. Damião de Góis, *op. cit.*, Parte II, p. 70.

a 19 de Novembro de 1505¹³⁸, e ao regimento de Diogo Lopes de Sequeira, de 13 de Fevereiro de 1508¹³⁹ –, as quais incluem uma menção explícita a que os referidos capitães deveriam proceder ao “descobrimento”¹⁴⁰ da “terra de Sam Lourenço”¹⁴¹, revela que o descobrimento, na acepção que nós fazemos dele, já havia sido levado a cabo, isto é, que a existência da referida ilha era já conhecida. Desta forma, tais documentos mostram claramente que a acepção de “descobrimento” ao longo do século XVI – como já demonstraram João Vidago num artigo injustamente esquecido¹⁴² e, mais recentemente, Vitorino Magalhães Godinho¹⁴³ –, possuía uma amplitude semântica mais vasta do que aquela que lhe atribuímos hoje, significando não só o acto de revelar a existência de uma terra em si mas também o seu reconhecimento mais detalhado.

É assim que, não obstante a ilha de São Lourenço já ter sido identificada nos primórdios do século XVI e, no decurso do mesmo, inúmeras vezes explorada, volvido mais de um século ainda se diz que a “pouca notícia que até estes nossos tempos houve da grande ilha de S. Lourenço, assim no que toca às suas costas, portos e senhorios”¹⁴⁴ levava el-rei de Portugal a “ordenar ao seu vice-rei da Índia, Dom Jerónimo de Azevedo, armar e mandar a caravela Nossa Senhora da Esperança a este descobrimento, encarregando jornada de tanto peso a Paulo Rodrigues da Costa, capitão e descobridor dela”¹⁴⁵. O conceito de “descobrimento”, ao longo dos séculos XVI e XVII, é pois entendido quer como fenómeno pontual quer como “processo”, isto é, como um percurso de conhecimento em contínua construção.

Apesar de persistirem algumas divergências entre aquilo que as fontes narrativas registam, dir-se-ia que á luz daquilo que foi dito muitas destas se diluem. Com efeito, grande parte das discrepâncias no que concerne quer à identificação do momento em que ocorreu quer aos navegadores envolvidos no descobrimento da ilha ou de uma parte da mesma – umas, atribuindo-o a

¹³⁸ Cf. Raimundo António de Bulhão Pato (dir.), *op. cit.*, tomo II, pp.345-354.

¹³⁹ Cf. Raimundo António de Bulhão Pato (dir.), *op. cit.*, tomo II, pp. 403-419.

¹⁴⁰ Raimundo António de Bulhão Pato (dir.), *op. cit.*, tomo II, p. 408

¹⁴¹ *Ibidem*.

¹⁴² Cf. J. Vidago, *Conceito da palavra Descobrimento no século XVI*, Tipografia Atlântida, Coimbra, s. d..

¹⁴³ Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *O Papel de Portugal nos séculos XV-XVI. Que significa Descobrir? Os Novos Mundos e um Mundo Novo*. 1.^a edição portuguesa, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1994.

¹⁴⁴ Humberto Leitão, *Os dois descobrimentos da ilha de São Lourenço mandados fazer pelo vice-rei D. Jerónimo de Azevedo nos anos de 1613 a 1616*. Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos. 1970, p. 199.

¹⁴⁵ *Ibidem*.

Fernão Soares, na torna-viagem da armada de D. Francisco de Almeida, em 1506, outras, ou ainda as mesmas num outro trecho, a um navio da armada de Tristão da Cunha, no mesmo ano, designadamente o de João Rodrigues Pereira, o de Rui Pereira Coutinho ou o de João Gomes de Abreu¹⁴⁶ – tornam-se, entendendo agora descobrimento enquanto processo, simultaneamente irrelevantes e inteligíveis.

Em todo o caso, se o descobrimento da ilha de São Lourenço como acto isolado não pode deixar de ser atribuído a Diogo Dias, os anos que decorrem de 1501 até 1508 constituíram, no seu todo, um período crucial no descobrimento da referida ilha em sentido lato, como se depreende daquilo que são as representações cartográficas da época – designadamente da *Carta de 1510*, atribuída a Jorge Reinel¹⁴⁷ e da representação da *Costa Oriental Africana, com Madagáscar*, no *Livro de Francisco Rodrigues*, de cerca de 1513¹⁴⁸ – onde aquela ilha “Que Madagáscar é dalguns chamada” assume um posicionamento e contornos sem dúvida alguma muito próximos daqueles que lhe são hoje reconhecidos.

¹⁴⁶ Cf., por exemplo, Humberto Leitão, *op. cit.*, pp. 22-31 ou F. Bandeira Ferreira, *op. cit.*, pp. 167-176.

¹⁴⁷ Cf. Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, reprodução fac-similada da edição de 1960 com apresentação e introdução de Alfredo Pinheiro Marques, vol. I, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987, estampa 9 (entre as pp. 31 e 33).

¹⁴⁸ Cf. Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota, *op. cit.*, vol. I, estampa 35 (entre as pp. 79 e 84).

3.ª SESSÃO

“Guarda-te de Martim Afonso!” – o lado negro da expansão portuguesa num ensaio histórico de Reinhold Schneider (1930)

Prof. Doutora Maria Cristina Carrington

Reinhold Schneider, escritor alemão católico, ensaísta e historiador, que viveu entre 1903 e 1958, é desconhecido da maioria dos leitores portugueses, é mal conhecido ou esquecido do grande público leitor alemão e é até ignorado pela generalidade dos críticos literários.

Um testemunho do autor e crítico literário Peter Hamm no semanário *Die Zeit* de 20 de Abril de 1984, poderá ajudar-nos a compreender alguns dos motivos que levaram à indiferença e/ou rejeição de muitos. Diz-nos a dado passo:

O rumor que qualifica este escritor de representante da ‘interioridade cristã’ e ‘emigração interior’ teria bastado para a minha geração banir os seus livros.

Na verdade, o facto de poder ser facilmente rotulado de ‘escritor católico monárquico’ e a circunstância de, durante o período nacional-socialista, ter optado pela chamada ‘emigração interior’, fizeram com que muitas vezes se ignorasse o valor histórico e a qualidade estético-literária da obra deste autor.

Esta subvalorização da sua produção literária tem justamente que ver, julgo, com a sua postura durante o III Reich, uma postura fortemente marcada por preocupações morais e éticas, tendo Schneider desempenhado um importante papel como representante e defensor do humanismo cristão, e tem também que ver com as suas tomadas de posição contra o rearmamento e a política nuclear da RFA durante a era Adenauer.

Se, hoje em dia, Reinhold Schneider é visto e analisado, sobretudo, como escritor católico ou como, nas palavras de C. P. Thiede, o presidente da Sociedade Reinhold Schneider, como um ‘Europeu *avant la lettre*’,¹ pretendendo ele, com esta designação, salientar o modo como a sua produção literária pode preencher o vazio espiritual e cultural de uma Europa centrada em interesses exclusivamente políticos e económicos, ele aparece também como um escritor que se encontra indissociavelmente ligado a Portugal.

¹ Cf. [http:// www.bad-bad.de/Reinholdschneider/news_rs.htm](http://www.bad-bad.de/Reinholdschneider/news_rs.htm)

Para além de viajante bem informado sobre o nosso país Reinhold Schneider, surge-nos ainda como um profundo conhecedor da história e da literatura portuguesas e foi nessa perspectiva que me interessou a sua vida e o seu percurso literário, tanto mais que foi depois do primeiro encontro com Portugal (1929/1930) que o escritor historiador encontrou um caminho de superação, uma passagem do pessoal para o supra pessoal.²

O seu primeiro grande ensaio histórico *Das Leiden des Camoes oder Untergang und Vollendung der portugiesischen Macht* [O Sofrimento de Camões ou Declínio e Perfeição do Poder Português] (1930) é uma obra crítica e informada sobre a vida e a produção literárias de Luís de Camões e é também, como o próprio título indica, uma pintura da história da expansão portuguesa na Ásia, uma história de queda e de consumação.

Uma leitura das páginas do ensaio dedicadas à empresa dos descobrimentos, nomeadamente dos capítulos intitulados 'Der Held' [O Herói] 'Der Reich' [O Império], revela-nos um retrato da história do domínio português como a história de uma conquista desenfreada de terras e de gentes, um relato da ambição, da cobiça, da corrupção e da crueza que dominaram a nossa actuação no Oriente.

A imagem veiculada é a de que o império luso-indiano não passou de um fantasma, de uma quimera, que durante escassos oitenta anos fez um acelerado percurso, sem nunca ter chegado a cristalizar-se na forma de grande império colonial.

Em Agosto de 1930, Reinhold Schneider escreveria a este respeito:

Portugal teve um único grande dia. Em oitenta anos, o pequeno estado feudal medieval ganhou um império, que se estendia desde o Norte de África até ao Sul da China, passando pelo Cabo, o Golfo Pérsico, a Índia Ocidental, a Índia Oriental, as Molucas; explorou esse império, saturou-se das suas riquezas e perdeu-o novamente. Sim, o próprio trono antigo da mãe-pátria não conseguiu resistir à queda violenta: em 1499 Vasco da Gama regressou da Índia; em 1580 Portugal ficou sob o domínio espanhol, do qual só se voltou a libertar em 1640 (...).

Uma evolução como esta, cujo início, ponto culminante e queda fulminante, quase os mesmos olhos puderam seguir, primeiro assustados, depois extasiados, depois imensamente decepcionados, tinha de trazer à tona, em turbilhão, as complicações, os acasos mais invulgares, os acontecimentos e interlúdios mais estranhos.³

² Cf. para mais informações Maria Cristina Carrington (2007), *Camões e D. Sebastião na Obra de Reinhold Schneider*, Coimbra, MinervaCoimbra / Centro Interuniversitário de Estudos Germanísticos.

³ Manuscrito encontrado no Arquivo Reinhold Schneider (*Badische Landesbibliothek Karlsruhe*) M-Nr. 2241,1

No texto do ensaio assistimos a uma sucessão de descrições sobre os desmandos dos portugueses nos mares da Índia que o narrador utiliza para acentuar o lado negro da expansão. Pretende-se dar ênfase ao facto de as nossas expedições marítimas não terem sido capazes de discernir entre a descoberta e a pirataria, entre a conquista e a rapina. As barbaridades praticadas por Vasco da Gama (C: 32-33)⁴ e por outros governadores (entre eles o próprio Afonso de Albuquerque (C: 34-36)), bem como a narração dos actos de vandalismo e de crueldade perpetrados sobre embarcações inimigas (C: 86-88), ou o assalto e saque de pagodes e templos, sob a alçada de Martim Afonso Sousa, (C: 89-91), vêm ao encontro das palavras proferidas por Oliveira Martins, que Schneider muito bem conhecia, quando este afirmava que “a alma portuguesa tombava vítima de um envenenamento”.⁵

Assim, e de acordo com o discurso narrativo, na nossa empresa colonial não houve verdadeira colonização, no sentido de adaptação e/ou melhoramento daquilo que existia, de transmissão de conhecimentos ou de ideais, mas sim aproveitamento, exploração, preocupação exclusiva com a troca comercial, com o roubo:

Durante o apogeu da mãe-pátria não houve sequer um império colonial português. Nos primeiros anos das viagens marítimas, também a religião desempenha apenas um papel secundário em todos os empreendimentos. Ela terá ajudado a impulsionar tudo, mas, quando os portões se abriram, eram os instintos mais baixos os primeiros que, como em toda a parte, se impunham. Oficialmente, a tarefa dos navegadores é o comércio, e com isso já se encontrou uma designação muito idealizada para a sua actividade, aquilo que, na maior parte dos casos, era roubo da forma mais brutal. Ninguém pensa em “colonização”, isto é, em trabalhar a terra ou em estabelecer-se no país estrangeiro; a verdadeira preocupação dos governadores é antes o estabelecimento de feitorias que sirvam de centros de comércio. (C: 34)

Os descobridores e colonizadores portugueses são assim vistos como alguém que, dominado pelos seus instintos (C: 37), actua apenas em função do ganho e do lucro, alguém que, inebriado pelas riquezas e maravilhas do Oriente, não se apercebe da decadência moral e material em que está a afundar-se.

⁴ O ensaio histórico *Das Leiden des Camoes oder Untergang und Vollendung der portugiesischen Macht*, in: RS (1979-1981), *Gesammelte Werke*, Bd I, Frankfurt, Insel Verlag, será citado em texto com a sigla C, seguida da(s) página(s) a que me estou a referir.

⁵ Cf. Oliveira Martins (1988), *História de Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, p. 137

Como sabemos, após a descoberta do caminho marítimo para a Índia, o poderio português alargara-se, crescera, tendo rapidamente ascendido ao zénite. Ano após ano saíam do Tejo armadas que partiam em busca de riqueza e celebridade. Naus ajouçadas de especiarias e de ouro regressavam a Lisboa, abrilhantando a “cidade da prata”, que assim se tornava num novo centro de cosmopolitismo e de comércio. A abundância e o esplendor dos primeiros anos faziam esquecer as muitas dificuldades e trabalhos das viagens para o Oriente em que se desafiavam perigos vários, navegando durante longos meses em esquifes oscilantes, aos sabor de ventos e tempestades, vivendo a todo o momento a iminência do naufrágio, da peste e do escorbuto. Para alguns, a passagem para a Índia significava a realização de ânsias de aventura e de glória; para outros, a maioria, a esperança de compensações inebriantes. A nação, seduzida pela promessa de ouro do Oriente, esquecia a modéstia do quotidiano e a simplicidade da vida ganha com o trabalho nos campos, nas oficinas de artifice, nos portos. Todos queriam embarcar na solução de facilidade e, enquanto isso, o país exauria-se, tendo que socorrer-se do exterior para conseguir o essencial.

A pátria esgotava-se, portanto, deixando embarcar nas naus a sua principal força de trabalho e gastando o erário público na construção de armadas e manutenção de conquistas. Era um mergulhar na alucinação de uma “Babilónia”, misto de vício, devassidão e “ganância”, mundo, onde todos, desde o vice-rei e do mais alto funcionário até ao soldado e ao mais baixo subalterno, se colocavam ao serviço da corrupção e da cobiça, da extorsão e do roubo. A somar-se a tudo isto, vinha ainda a fadiga, a rotina, a desconfiança e as angústias financeiras do governo central, que sentia abater-se sobre si o descalabro material e moral:

Esta visão negativa de Schneider da história imperial portuguesa deriva essencialmente das consultas feitas à *História de Portugal* (*Geschichte von Portugal*)⁶ do autor alemão Heinrich Schaefer e é também consequência da assimilação dos comentários de Wilhelm Storck (1829-1905) na sua biografia sobre o Camões, *Luis' de Camoens Leben* (1890).⁷

No entanto, a pintura das feridas abertas da colonização é ainda fruto das leituras portuguesas do lusófilo, nomeadamente das crónicas e relatos de seiscentos, como as *Lendas da Índia* de Gaspar Correia e as *Décadas* de Diogo de Couto, como adiante se verá. Um contributo não menos importante para esta perspectiva do autor alemão terá dado também Oliveira Martins, com as suas obras *Camões* (1891) e *História de Portugal* (1879).

⁶ Schaefer, Heinrich (1850-1852), *Geschichte von Portugal* (Bd. I-IV), Hamburg, Friedrich Perthes.

⁷ Wilhelm Storck (1890), *Luis' de Camoes Leben. Nebst geschichtlicher Einleitung*, Paderborn, Münster, Osnabrück, Ferdinand Schöningh.

Vejamos mais de perto alguns passos.

Nos referidos capítulos “Der Held” e “Das Reich”, sequências em que, como anunciei, se denota uma maior incidência nos aspectos históricos, assiste-se ao relato e descrição da actuação dos portugueses em terras do Oriente. A acção decorre essencialmente em torno das figuras de Vasco da Gama (1468?-1524) e de Martim Afonso de Sousa (1500-1564 ou 1571?). Ao primeiro são apontados os epítetos de herói, descobridor e vice-rei, enquanto que o segundo é referido como navegador-corsário e governador.

A apresentação que o narrador faz das duas figuras e dos seus feitos, e, consequentemente, a exposição que nos oferece da descoberta e conquista da Índia pelos portugueses é uma apresentação essencialmente disfórica. Os dois representantes da história portuguesa na Ásia não surgem, porém, ao leitor de forma idêntica. Vasco da Gama é, logo no título do capítulo, designado como herói (“Der Held”), o que de imediato predispõe para uma visão mais positiva da figura, enquanto que Martim Afonso de Sousa é referenciado desde o princípio como pirata, representante por excelência do lado negro da expansão.

Detenhamo-nos um pouco nos dois retratos literários traçados por Schneider.

Vasco da Gama, o herói-descobridor (“Der Held”/“Der Entdecker”), aparece como intrépido navegador, como herói de vontade inquebrantável, homem temente a Deus, que cumpre com lealdade os propósitos da missão de que foi incumbido pelo seu soberano.

Todavia, os seus intentos originários de descoberta e o desejo de ir em busca do Reino do Preste João (C: 96), rapidamente são ultrapassados por um outro móbil, o do comércio. O Vice-Rei, que, com um impulso de cruzada, partira em 1497 à procura de novos mundos, cedo se sente ârrebatado pela certeza do domínio dos mares e vai sucumbir “aos mais baixos instintos” (C: 34), ao lado animal que há em cada homem, deixando-se arrastar pela violência e selvajaria, matando, roubando e mutilando sem razão nem piedade os inimigos (C: 33).

O quadro de desumanidade pintado pelo narrador ao longo dos subcapítulos ‘Der Entdecker’, ‘Im Rausch’ e ‘Der Vizekönig’ é claramente influenciado pela pintura também disfórica dos nossos feitos apresentada nas crónicas portuguesas de seiscentos, nomeadamente nas *Lendas da Índia* de Gaspar Correia.

Tomemos um exemplo.

Trata-se da descrição da chacina e cruel mutilação dos inimigos, quando da chegada de Vasco da Gama com a armada a Calecute.

Na segunda viagem à Índia, em 1502, Vasco da Gama vem vingar-se da descortesia e humilhação que sofrera do Samorim de Calecute e, cheio de paixão, bombardeia e destrói a cidade. Obnubilados pela raiva e pelo sabor da

destruição, o navegador e os seus homens atacam e saqueiam dois navios que ali estavam aportados, assistindo-se então às maiores atrocidades e horrores.

Vejamos o texto do cronista e o excerto do autor alemão:

(...) Então mandou aos bateis que fossem roubar os pageres que erão desasseis, e as duas naos (...) o Capitão mór mandou a toda a gente cortar as mãos e orelhas, e narizes, e tudo isto metter em hum pager, em o qual mandou metter o frade também sem orelhas nem narizes, nem mãos, que lhas mandou atar ao pescoço, com hum ola pera ElRey em que lhe dizia que mandasse fazer caril pera comer do que lhe levava o seu frade. E a todos os negros assi justiça-dos mandou atar os pés, porque nom tinhão mãos pera se desatarem, e porque se nom desatassem com os dentes com paos lhe mandou dar nelles, que nas boccas lhos metterão por dentro, e forão assim carregados huns sobre outros emburilhados no sangue que delles corria, e mandou sobre elles deitar esteiras e ola seca, e lhe mandou dar as velas pera terra, com o fogo posto que erão mais de oitocentos Mouros; e o pager do frade com todas as mãos e orelhas, também à vela pera terra sem fogo, com que logo forão ter a terra, onde acodio muyta gente a apagar o fogo e tirar os que achárão vivos, com que fizerão seus grandes prantos.⁸

Os seus navios, que se encontravam no porto, já tinham sido saqueados. Desvairado, dominado por todos os demónios da sua crueldade, Vasco da Gama ordena que se cortem aos prisioneiros (...) narizes, orelhas e mãos e que se preparem dois navios. Um é carregado com os membros cortados, o outro com os próprios mutilados. No primeiro está sentado um desses mutilados, em cujo pescoço se encontra presa uma carta para o Samorim. Mas Vasco da Gama ainda não se vingou. Manda amarrar os corpos cobertos de sangue no segundo navio pelos pés, e — para que não se possam libertar com os dentes — manda partilhá-los os dentes à paulada. Depois, são atiradas esteiras sobre eles, que são regadas com óleo e incendiadas. Enquanto os dois navios, um em chamas, o outro, ainda mais terrível, com a sua carga irreconhecível, se vão aproximando da praia, as balas atingem a cidade indefesa, que logo se incendeia por toda a parte. (C: 33)

O texto de Schneider corresponde, *grosso modo*, como vemos, à descrição de Gaspar Correia. O narrador apresenta, todavia, o episódio com mais clareza, isto é, explicita como logo se acharam dois batéis prontos a carregar o resultado da chacina: um que ficaria com as partes cortadas dos infelizes (narizes, orelhas e mãos) e no qual seguiria ainda um estropiado com uma carta pendurada ao pescoço, dirigida ao Samorim, e um outro, que seria atulhado

⁸ Gaspar Correia (1975), *Lendas da Índia*, vol. 1, Porto, Lello e Irmão (ed. facsimilada), p. 302.

com os desgraçados, atados e em monte. Ambos seriam mandados para terra, tendo previamente sido lançado fogo ao segundo.

A crueza e desumanidade do acto perpetrado está patente nos dois excertos. Porém, enquanto que Gaspar Correia nos oferece uma descrição mais simples e enumerativa, na narrativa de Schneider há uma estruturação em crescendo da crueldade e da vingança, por forma a dar relevo ao lado negro e bárbaro do descobridor e das descobertas portuguesas.

A grande proximidade existente entre o relato do cronista português e o texto do autor alemão não impede o responsável pelo discurso narrativo de comentar o acontecimento descrito. Fá-lo de forma muito breve, mas nas suas apreciações coloca todo o ónus do sucedido na figura de Vasco da Gama, aquele que tomado por um desejo quase sobre-humano de vingança, cometeu as maiores barbaridades: “Desvairado, dominado por todos os demónios da sua crueldade (...)” e, mais adiante “Mas Vasco da Gama ainda não se vingou” (C:33).

A outra figura histórica tratada com detalhe no ensaio é Martim Afonso de Sousa, sobretudo no subcapítulo intitulado ‘Hüte dich vor Martim Affonso de Sousa!’ (Guarda-te de Martim Afonso!).⁹ O navegador e governador é apresentado, como já referi, como o representante da ambição, da cobiça, do desejo imoderado de rapina e do desequilíbrio que reinavam no Oriente quando da ocupação portuguesa.

A ênfase é colocada na caracterização do homem de guerra, e de guerra no mar (C: 84), do pirata sanguinário (C: 86), e somos levados a esquecer a figura histórica do militar destemido e do administrador zeloso em terras de Vera Cruz. Na narrativa de Schneider omitem-se as suas preocupações com o erário público, enquanto governador da Índia, e não se menciona a sua cultura humanística e a sua sabedoria em questões de navegação, de cosmografia e matemática. Os episódios relatados acentuam antes a sua falta de escrúpulos, a sua ânsia de lucro e a sua crueldade e na sua pessoa revê-se um império corrupto e decadente, ou, nas palavras de Diogo de Couto, um império voltado de “pernas acima”.¹⁰

Nesta figura do “Capitão-mor dos mares da Índia”, Schneider critica explicitamente a actuação dos portugueses aventureiros no Oriente, que, sob uma capa de defesa da religião e da fé cristãs vivem obcecados pela cobiça, pelo gosto “diabólico” de sangue (C: 86). É o irromper do “temperamento africano” (C: 85-86), diz-nos, aquela “fúria que abertamente se expande no

⁹ Cf. Diogo de Couto (1612), *Década V*, Lisboa, Pedro Crasbeeck – o dito que corria na Índia de ‘Oxar Martim Afonso!’.

¹⁰ Cf. Diogo do Couto (1980), *O Soldado Prático*, Lisboa, Clássicos Sá da Costa, p. 131.

seio do naturalismo individualista”,¹¹ e que subjaz perigosamente à aparente passividade lusa:

Trata-se de roubar tudo o que parece valer a pena levar; de matar tudo o que tem vida, até o gado; de destruir tudo o que de alguma forma é valioso, seja pelo trabalho investido seja pelo lucro. Arrombam-se templos e túmulos imperiais, não há palácio nem cabana de pescador que fique de pé; os campos são pisados e por fim inundados, as plantações arroteadas, nenhuma copa de palmeira permanece sobre o seu tronco, embora cada uma desse o sustento para uma pessoa durante um ano inteiro. (...) queimam-se homens como um pedaço de carne morta, deixando-os depois morrer de sofrimento; empala-se. (...) Se o “temperamento africano” fosse apenas uma fúria, então teria os impulsos animais como desculpa; aqui, porém, a incandescência do intelecto queima o último embrutecimento animalesco. (C: 85-86)

O processo de acusação que Reinhold Schneider aqui apresenta contra os portugueses e, mais especificamente, contra Martim Afonso de Sousa, representante do seu povo na ambição e na crueldade, pode ser ilustrado pela minuciosa descrição do assalto e afundamento de um barco de mercadorias, levado a cabo pelos nossos navegadores, sob a liderança de Martim Afonso. É uma pintura realista do deleite na crueza e na desumanidade, que tem como ponto de partida as *Décadas* de Couto e também a *História de Portugal* de Oliveira Martins.

Vejamos, primeiramente, nas crônicas de Couto, o episódio do ataque e destruição da cidade de Batecalá, cidade cuja Rainha havia anos não pagava as devidas “pareas”:

(...) o Governador Martim Affonso de Sousa, mandou requerer à Raynha que lhe mandasse pagar as pareas que divia dos annos atras passados, & que lhe entregasse logo todos os navios de remo que em seu porto estivessem, por que d’ ali sayão a roubar todo aquelle már, & ella os recolhia dentro. A Raynha quis usar de manha com o Governador (...).

Os que entrarão na cidade apertarão tanto com os imigos que os arrancarão della, recolhendosse pera o sertão. O Governador entrou na cidade; & sabendo ser despejada a deu a saco aos soldados, que se cevarão bem à sua vontade, não perdoando a sexu, nem a idade, metendo tudo a ferro, & depois que se carregarão, & fartarão, derão fogo á cidade que por todas as partes ardeo toda sem ficar cousa em pé.

O Governador mandou cortar todos os palmares, & quantas fazendas avia á roda, & depois de tudo consumido, assolado, & feito em cinza, se recolheo

¹¹ Cf. Oliveira Martins (1986), *Camões e a Renascença em Portugal*, Lisboa, Guimarães Ed., pp. 113-114.

pera a armada, deixando por toda aquella costa tamanho terror, & espanto em todos, que se mudou um antigo adajo, que por toda a India corria (de Oxar Batecalá) que quer dizer, guardar de Batecalá, por serem seus naturaes tão soberbos, que nada sofrião. E d' ali por diante se disse, Oxar Martim Affonso: & assi em qualquer parte da costa da India, em que depois os Portugueses desembarcavão dizião pellos quebrantar: Oxar

Martim Affonso, & assi ficarão naquella costa tão respeitados, & temidos de todos, que só sua memória, ou lembrança os atormentava..¹²

Passemos ao texto de Schneider:

Entretanto, surge uma nova tarefa: castigar a rainha de Batecalá, porque também ela não pagava o tributo. Esta é uma das festas como Sousa as adora; e como o inimigo até ousa defender-se e disputar o saque, o vice-rei manda destruir a bela cidade e a paisagem de uma forma tão desumana, que na Índia nasce o dito: Guarda-te de Martim Afonso de Sousa! (C: 90)

O texto alemão é curto e concentra em duas ou três frases o essencial da descrição de Diogo do Couto, deixando de lado os pormenores do saque e da destruição da cidade feitos pelo cronista.

Reinhold Schneider construiu através da voz do seu narrador um texto lapidar a partir do material dos relatos de Couto e, concentrando-se na actuação da figura de Martim Afonso de Sousa, utiliza o sema “Fest” [festa], na expressão (C: 90) “Esta é uma das festas, como Sousa (as) adora”, para dar uma nota de sadismo e de gozo perverso com o sofrimento alheio. Faz ainda ressaltar, com a referência ao dito que passou a correr na Índia “Hüte dich vor Martim Affonso de Sousa!” [Guarda-te de Martim Afonso de Sousa!], a ideia de que o governador simboliza o temor e o respeito que inspiravam os conquistadores portugueses, apresentados como destruidores ferozes e implacáveis.

A outra fonte schneideriana para este subcapítulo é, como já mencionei, Oliveira Martins. Os passos que a seguir se transcrevem são decalcados da *História de Portugal*. Trata-se da descrição detalhada do assalto, pilhagem e afundamento de um navio árabe de mercadorias pelos nossos navegadores. É um momento de guerra no mar, com destruição, naufrágio e morte.

Diz-nos o historiador português:

(...) Da proa também, o castelo das galés vomitava fogo; (...) Sob a coberta, junto ao paiol defendido por colchas e cobertores escorrendo água, o capitão-de-fogo distribuía a pólvora, tirando-a às gamelas dos caldeirões. E os bombardeiros, com os morrões e bota-fogos a bom resguardo, obedeciam à

¹² Diogo de Couto (1612), *Década V*, Lisboa, Pedro Crasbeeck, folha 193-194.

ordem de atirar. (...) O fogo punha um elemento novo neste antigo modo de batalhar no mar. No meio do enxame das galés e caravelas, correndo à caça dos paraus fugitivos, os navios de vela, de tipos novos, naus e galeões, urcas e carracas, eram como fortalezas flutuantes, vomitando lume, estrondos, fumo, naufrágios e morte.

Tingiram-se mais uma vez de vermelho as águas do mar das Índias; morreram inúmeros; boiavam feridos, pedindo misericórdia e recebendo tiros.

(...) Começou a varejar em torno o estendal de barcos, reduzindo-os a uma massa de destroços, de naufrágios e cadáveres que era horrorosa de ver. Estava como um lobo no meio de um rebanho de ovelhas. Não era uma batalha, era uma carnagem. Os fugidos nadavam num mar rubro de sangue, perseguidos pelas almadias em que os soldados matavam neles às lançadas e cutiladas. Da armadura das naus os grumetes e pajens rasgavam-lhes o ventre com os croques, pondo pastas de vísceras flutuantes no mar de sangue. (...) Havia correrias sobre as ondas, e de espaço a espaço o mar sorvia uma atalaia com a gente e as armas. Outras, já ardendo, iam fugindo em chamas, como trombas de fogo correndo, vogando, à mercê do vento “que era um grande espectáculo pera ver”.¹³

E Schneider escreve:

Onde quer que ele [Martim Afonso de Sousa] se cruze com um dos navios mercantes deles, na maior parte insuficientemente armados, aponta-lhes os canhões e obriga-os a parar. Sob cobertura da artilharia, um grupo de homens armados vão a bordo, extorquem aos homens que não oferecem resistência todo o ouro e prata, até às espadas cobertas de pedras preciosas e às pérolas dos turbantes dos mercadores, atiram ainda alguns fardos dos mais finos tecidos de seda para o seu bote e remam de volta. Assim que chegam ao navio, disparam sobre eles os canhões. Em poucos minutos, as chamas irrompem dos armazéns do navio mercante, subindo pelo mastro acima.

Quando se está com pressa, abandona-se o navio a arder e vê-se o archote solitário extinguir-se no mar algures à distância; mas de preferência fica-se a ver de perto o seu naufrágio. As velas transformam-se em chamas cintilantes, à deriva, que se rasgam ao vento e que, sibilantes, se asfixiam no azul. Os fardos de pano ardem em grandes labaredas, o fumo revolve-se espesso saindo das escotilhas, e verte-se como uma massa resistente sobre a superfície do mar. Já o convés vai sendo consumido em alguns sítios sob uma densa nuvem de fumo. Um homem sem chapéu, que corre como louco pelo chão escaldante, afunda-se e desaparece. (...)

Junto ao leme, uma multidão desenfreada amontoa-se à volta de um barco salva-vidas e acaba por fazê-lo descer do lado oposto ao do inimigo. Sob as estri-dentes gargalhadas dos observadores, ateia-se uma disputa exasperada pelos

¹³ Oliveira Martins (1988), *História de Portugal*, pp. 497-498 e 513.

cabos; à beira da morte, os desesperados ainda cometem assassinio, derrubam-se uns aos outros, empurram-se para a maré. (...) A flutuar desamparado, sobrelotado com gente aos gritos, aos encontrões, a apertarem-se, a tentarem empurrar-se uns aos outros para as profundezas a fim de aliviar a carga, o bote aguenta-se por um tempo, até que um tiro certo faz desaparecer nas trevas todo o espectro infernal de ódio humano e de humana angústia mortal.

Há ainda alguns a correr pelo navio, são envolvidos pelo fumo e tornam a aparecer, indecisos se hão-de optar pela morte nas chamas ou pela morte nas águas. Acende-se neles uma réstia de esperança: atiram-se e tentam alcançar o navio inimigo a nado. Ficam nas mãos dos grumetes, que os deixam aproximar-se e depois os espetam com croques qual atuns. Assim se afundam os últimos e tingem a água com o seu sangue, enquanto os moços procuram suplantar-se na quantidade de caça humana abatida. (C: 86-88)

Os passos martinianos primeiramente citados são textos que o autor escreveu para nos contar os ataques e assaltos praticados por Francisco de Almeida e Afonso de Albuquerque, respectivamente. Schneider aproveitou-os na sua narrativa para descrever o selvagem ataque ao barco de mercadorias sob a alçada de Martim Afonso, transpondo assim para a actuação do “capitão de piratas” o que foi relatado por Oliveira Martins em relação a outros governadores.

Ao confrontar os excertos do historiador português com o passo do ensaio, verificamos que os dois textos se aproximam na descrição do novo modo de batalhar no mar — com o fogo — e que ambos aludem às águas pejadas de cadáveres e de naufragos, mares rubros de sangue. Na verdade, subjacente à descrição mais dramática e mais desenvolvida do texto de Schneider pressente-se um gosto macabro de morte e de sangue, um acentuar do sofrimento e do gosto sádico dos portugueses e, mais especificamente, do seu capitão, Martim Afonso de Sousa. As arpoadas dos grumetes com os croques, ferindo de morte os naufragos, quais “atuns” (C: 88) que nadavam em direcção aos barcos, pedindo misericórdia, são o culminar da desumanidade que está patente nos dois textos. É todo um espectáculo horroroso de se ver, um “grande espectáculo para ver” no dizer de Oliveira Martins ao qual os portugueses assistem com “estridentes gargalhadas” (C: 87).

Vinte anos estavam passados sobre a morte de Vasco da Gama (C: 92) e, na Ásia, o dinheiro e os esforços esgotavam-se em pilhagens e piratarias, enquanto a administração sofria a desordem, a falta de disciplina e a corrupção. Os espíritos encontravam-se dominados pelo desejo de glória e pela ânsia da aquisição de riqueza fácil, e o império afundava-se na ruína e na decadência, pois ao esforço desmesurado sucede fatalmente o abatimento.

A esta crua realidade irá contrapor-se, no entanto, o grande poeta português Camões, que ao chegar à Índia, em 1553, e ao ver-se engolido por aquela

‘Babilónia’ (C:135), por aquela ‘mãe de vilões e madrasta de homens honrados’, sente necessidade de procurar um sucedâneo.

“Ele [Camões] não pode aceitar as coisas como elas são, pois elas ferem-no de morte. Assim tem de as transformar, para que elas se tornem naquilo que ele precisa” (C: 95), diz-nos o narrador do texto de Schneider, o que significa que o poeta irá edificar uma outra realidade, irá criar um ‘outro império’, um império idealizado, desinteressado, um Quinto Império, informado pelo ideal da dilatação da palavra de Cristo e de conversão dos infiéis. Será, pois, esse o império que vemos glorificado n’ *Os Lusíadas*, é esse o “império de Camões” de que nos falará depois Schneider, no capítulo a que deu o nome “Das Weltreich des Camões” [O Império de Camões].

Num diário de viagem que escreveu sobre Portugal no ano de 1931, *Portugal. Ein Reisetagebuch*, diz-nos o autor alemão:

Camões não cantou o que era exterior, mas o que era interior: o último e o maior sonho; ele não cantou o que Portugal fez, mas o que Portugal queria, e ele, e só ele, conseguiu isso.¹⁴

Concluímos, pois, que, a história dos nossos descobrimentos é vista por Schneider de forma ambivalente: aos desmandos e à sede de poder, aos “fumos da Índia” de que falava Albuquerque, contrapõe-se depois a transfiguração positiva da pátria feita por Camões no seu poema. É a recuperação da perspectiva disfórica da acção dos portugueses no Oriente através da dimensão utópica dada pelo lusófilo alemão à obra do épico português.

¹⁴ Reinhold Schneider (1984), *Portugal. Ein Reisetagebuch*, Frankfurt, Suhrkamp, p. 83.

Em Portugal, nos tempos medievais, os nobres viviam criando os filhos para a guerra e numa contínua imitação da guerra.

O filho de um nobre “nobre senhor” – “um filho d’algo” – logo aos setes anos de idade deixava a casa paterna para, numa “casa de maior estirpe” receber os rudimentos de uma educação cavaleirosa. Aos catorze anos passava a escudeiro, com a missão principal de cuidar das armas e dos cavalho do “senhor” e tomar parte, como donzel ou pajem, em correrias, lutas ou pequenas expedições, de caça ou guerreiras, com o fito de adquirir experiência militar e obter conhecimento que lhe permitissem cumprir os trabalhos da vida castrense bem desempenhar todos os serviços do Rei.

Na opinião de alguns autores dos nossos dias estes preliminares do ensino e regras de cavalaria também englobavam ligeiros conhecimentos e navegação marinharia e rudimentares práticas de navegação.

A ser assim em todo o Portugal, em especial nas principais cidades marítimas, a par de exímias práticas da arte de cavalaria, também e simples escolas de navegação.

Depois de Ceuta, ou seja após 1415, esta tradicional aprendizagem da fidalguia ampliou-se com o “praticar” na conquista e posse das Praças do Norte de África, verdadeiras e autênticas escolas – em todos os sentidos – da arte da guerra.

Em 1460 – ou à volta deste ano – nasceu na ilustre família dos Albuquerque, descendentes, embora por via bastarda, de reis de Portugal e de Castela, uma criança de sexo masculino, filho de Gonçalo de Albuquerque e de D. Leonor de Menezes, à qual puzeram o nome de Afonso, acrescido do apelido de família.

O local e a data do nascimento desta criança é posto em dúvida por muitos historiadores mas, o que se nos afigura mais provável é que tivesse sido no ano de 1462 pois, como frizou o Visconde de Lagoa, “foi o próprio Afonso de Albuquerque que afirmou, em 1512, que na ocasião tinha 50 anos de idade”.

¹ Vejam-se as considerações apresentadas por Elaine Sanceau em o “O Sonho da Índia. Afonso de Albuquerque”, p. 13 nota (').

² In: “Grandes e Humildes na Epopeia Portuguesa no Oriente (Séc. XV, XVI e XVII), vol. II, p. 239.

³ In: “Hist. De Portugal”, Lisboa, Ed. Verbo, vol. III, pp. 115, 197.

Havendo dúvidas na data do seu nascimento – 1453 ou 1462 – forçosamente que haverá lacunas na contagem dos seus feitos nem sempre se podendo destringer a verdade.

Contudo, por se nos afigurara de pouco interesse para o fim desta comunicação, não nos vamos embrenhar na discussão de datas, a não ser aquelas mais significativas ou que possam gerar confusões cronológicas.

Muito cedo, talvez por volta dos seus dez anos de idade, Afonso de Albuquerque foi criado na própria corte e D. Afonso V, o “Africano”, de quem teria ouvido contar feitos famosos de cavalaria passados em terras africanas, o que certamente vislumbraria os seus sonhos de criança.

Para o Professor Veríssimo Serrão quando Afonso de Albuquerque “...tinha apenas 18 anos de idade fez parte da terceira expedição a Marrocos, na qual pelejou valentemente, collaborando pelo seu braço e engenho, na Tomada de Tanger, Anafé e Arzila, onde se deteve alguns anos como simples oficial de guarnição”.

Para outros historiadores, como o Visconde de Lagôa “sendo moço se criou em casa d’el-Rei dō Afonso o quinto” e quando contava os seus 14 anos de idade, ao redor de 1476, “tomara armas sendo muito possível que tivesse estado em Toro, e quase certo que” em 1480 embarcou na Armada que o Rei de Portugal enviou a Tarento a combater os turcos”.

Depois, dizem os cronistas, que por falecimento de D. Afonso V “se foy a Arzila” por aquela praça africana ser, ao tempo, a “mór escola onde se temperavam as melhores armas para a conquista do do Oriente...e onde se formavam os nossos mais distintos heróis, os mais aguerridos batalhadores”.

Afonso de Albuquerque ter-se-ia, então, tornado” num verdadeiro guerreiro...com um excesso de ódio aos mouros, por estes terem morto, em combate o seu irmão mais velho”.

Para Amancio Gracias,⁷ em Arzila Afonso de Albuquerque foi um “simples oficial de guarnição” mas, para Elaine Sanceau ilustre historiadora dos feitos quinhentistas portugueses em terras de além-mar, esta afirmação não será exacta pois embora não haja conhecimento documental do que teria feito, este não passaria o tempo a “escaramuçar com os guerreiros do deserto” pois tal procedimento nunca se condunaria com o seu genioso espírito aguerrido.⁸

⁴ O. cit., II vol., p. 240.

⁵ E. Sanceau, *op. cit.*, p. 15.

⁶ Vidé V. Alagôa, *op. cit.*, p. 243

⁷ In : “Afonso de Albuquerque. Esboço Biographico”, Nova Goa, p. 41, 1911.

⁸ E. Sanceau, *op. cit.*, Cap. I.

Por volta de 1485 Afonso de Albuquerque encontrava-se em Lisboa, fazendo parte da Guarda – Real de D. João II e, no dizer⁹ do seu filho “não foi inferior à glória, que conseguiu o seu braço na expedição intentada no ano de 1489, para defender a Fortaleza da Graciosa, situada na ilha que o Rio Luco forma junto da cidade de Larache”.

É possível que os efeitos então praticados o tivessem levado a uma justa galardoação, e ter sido elevado à categoria de estribeiro-mor de D. João II, funções estas que teria desempenhado até à morte deste grande Rei de Portugal.

Os biógrafos de Afonso de Albuquerque concordam que voltou a Arzila em 1495 mas, as opiniões sobre a sua actuação, variam em muito.

Para uns”... deixava correr o tempo, em completa ociosidade”, para outros a sua vida era ”...de grande actividade, sendo de presumir que se dedicasse, em especial, ao estudo da arte de navegar, de que adquiriu conhecimentos e experiência...”¹⁰

Do que estudámos sobre a vida de Afonso de Albuquerque não podemos conceber que este, numa Praça de Guerra rodeada, nos mares, pelos navios de piratas, cercada, em terra, pelos guerreiros mouros do deserto, vivesse “na indolente ociosidade do clima africano”.

A “paixão do mar”, tão comum nos jovens nobres das gerações das descobertas, certamente que também afectou Afonso de Albuquerque e, como “todos os homens inteligentes tinha uma grande paixão pela arte de navegar”, como escreveu Elaine Sanceau, o que também foi corroborado pelo Visconde Lagôa¹¹ ao frizar que era de “presumir que se dedicasse em especial ao estudo da arte navegar, de que adquiriu conhecimentos e experiências...”

No dizer¹² do nosso primeiro historiador do mar, o Almirante Costa Quintella, “...ao tempo Larache era hum ninho de corsários... e este ninho ficava a cinco legoas de Arzila, o que certamente não deixaria muito tranquilos os seus moradores que tinham sempre de vigilancia no Mar, duas ou mais caravelas, além dos navios de guarda-costa”¹³ do Estreito de Gibraltar.

Certamente que Afonso de Albuquerque não se alheou do contacto com o mar navegando, nalguma caravela, noite e dia na costa de Arzilh, houvesse ou não “maus mares” e, como ainda hoje se diz: “os marinheiros não se fazem em terra... fazem-se no mar” ... tornando-se num “habil e experimentado

⁹ Veja-se: “Comentários de Afonso de Albuquerque”, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, ., XIV 1973.

¹⁰ V. Alagôa, *op. cit.*, II vol., p. 243.

¹¹ E. Sanceau, *op. cit.*, p. 21.

¹² In: “Annaes da Marinha Portuguesa”, I Parte, Segunda Memória, p. 178.

¹³ *Op. Ant. cit.*, p. 78.

marinheiro... apto a governar uma nau, a comandar armadas...¹⁴ e segundo Elaine Sanceau¹⁵ “...parecia divertir-se a mostrar ao seu (piloto) a sua superioridade em conhecimentos náuticos...(porém) como fidalgo que era não se considerava um navegante profissional”.

Logo nos primórdios de 1503 o Rei D. Manuel apressou-se a mandar à Índia uma Armada¹⁶ com dois Capitães-mores “cada hum de tres naus, com bandeiras e jurisdição da gente, por serem pessoas de merecimento cada hum per si” caindo a nomeação em dois elementos da família dos Albuquerque, Afonso e Francisco, “ambos ousados marinheiros, intrepidos soldados”.¹⁷

Para o Rei de Portugal a importância desta Armada era tão grande que mandou fazer, por Mestre Zacuto, um “Roteiro de Viagem especial”, que serviu de modelo a posteriores Roteiros ou Regimentos de Viagem.¹⁸

A missão atribuída a esta Armada, constituída por duas Esquadras, tinha em primeira prioridade “trazer ao reino rico carregamento de especiarias, e levar o rei de Cochim a autorizar a construção de uma fortaleza em território seu, para protecção de portugueses e indígenas contra prováveis arremetidas do soberano de Calecute. ...”.¹⁹

Ao que se depreende de documentos coevos a que o Visconde de Alagôa faz alusão no seu importante estudo que estamos a seguir as duas Armadas dos Albuquerque tinham também por incumbência estudar ventos, correntes, aguadas, portos de abrigo em caso de temporais violentos, possibilidades de navegação junto às costas, tráfego marítimo e fluvial dos povos que contatassem e de tudo quanto observassem.

Eram missões mais próprias de técnicos navegadores e cientistas do que de simples marinheiros comandantes de naus.

Recorrendo-se aos citados “Annaes da Marinha Portuguesa” do Almirante Costa Quintella, “Compunha-se a primeira (esquadra) dos Navios S. Tiago de 300 toneladas, Espírito Santo de 350, S. Christovão de 150, e Catharina Dias de 100: era seu chefe Affonso de Albuquerque, e Commandantes de navios Duarte Pacheco Pereira, Fernão Martins de Almada, e outro de que se ignora o nome. Hum destes navios era armado por conta da Casa Marchioni, e nelle hia embarcado por Feitor João de Empoli, Florentino...”²⁰

¹⁴ V. Serrão, *op. cit.*, III vol., p. 125.

¹⁵ E. Sanceau, *op. cit.*, p. 21.

¹⁶ C. Quintela, *op. cit.*, p. 71.

¹⁷ Comdt. Gomes Pedrosa, Afonso de Albuquerque e a Arte da Guerra, Lisboa, p.

¹⁸ V. Alagôa, *op. cit.*, II vol., p. 244 ; C. Quintela, *op. cit.*, p. 77 (1). Veja-se, tb. “A Marinharia dos Descobrimentos”, de A. Fontoura da Costa, Lisboa, Ed. Culturais da Marinha 4.ª Ed., 1983.

¹⁹ Vidé: V. Alagôa, *op. cit.*, II vol., p. 244.

²⁰ C. Quintela, *op. cit.*, p. 72.

Este navio conquanto fosse destinado ao comércio e pertença de estrangeiros, teve um papel muito importante pois, conforme referiu²¹ o Almirante Costa Quintella, o Feitor João de Empoli foi “o author da única Historia conhecida desta viagem...testemunha ocular dos factos que narra”.

De uma maneira geral quase toda a viagem foi feita debaixo de mau tempo, com violentas tempestades “a navegar as mais das vezes em arvore seca, com as velas amainadas e apanhadas nos mastros, sem palmo de vela, ora a Poente, ora a Levante”.

Segundo o que Empoli contou navegaram até Cabo Verde onde Afonso de Albuquerque “tomou conselho com os seus Pilotos sobre o rumo que se devia seguir para ser melhor a navegação até ganhar o Cabo da Boa Esperança; porque o caminho que de ordinario se fazia, era ao longo da costa de Guiné da Ethiopia, em a qual ha muitas correntes, cachopos, e baixos, e fica além disso sotoposta á Equinocial acalmando por esta causa muitas vezes o vento: para fugirmos pois della, deliberamos engolfarmos de setecentas e sincoenta até outocenta legoas, e navegando nesta volta obra de vinte e outo dias, ...”

Quase que estamos certos que Afonso de Albuquerque presidiu a este Conselho náutico como um verdadeiro técnico de navegação e com toda a autoridade de um comando de navio e capitão-mor de uma Armada.²²

Certamente por sua determinação foi escolhida uma rota diferente da até então seguida mas a Armada não foi nada feliz na nova navegação.

Passaram junto à Ilha de Ascensão onde estiveram “quasi a ponto de se perderam...com um grande temporal e vento de travessia”. Seguindo depois viagem acharam-se “muito engolfados n altura da Terra de Vera Cruz ou Brazil...” onde acabaram por aportar e, ao que parece, em todos ficou a impressão horrível e desagradável os seus aborígenes”...andão nus tanto homens como mulheres, sem cobertura alguma...sustentão-se ordinariamente de carne humana, a qual secão fumeiro como nós a carne de porco...”²³ Fugiram, ansiosos e sem saudades das paragens brasileiras.

Continuando a seguir os escritos de Empoli foram arrastados pelas correntes até perderam “de vista o Polo Artico e nos fomos avisinhando ao

²¹ Veja-se “Viagem às Indias Orientais, por João Empoli”, constante da “Collecção de Notícias para a História das Nações Ultramarinas” Tomo 2, n.º 6, publicado pela Academia Real das Sciencias em 1867, 2.ª Ed. Anotação de C. Quintella, *op. cit.*, p. 72(1).

²² V. Alagôa, *op. cit.*, p. 247.

²³ Na “Viagem às Indias Orientais...”, citadas na nota 21, encontra-se a pág. 224 a seguinte nota que, pelo seu interesse se transcreve o seguinte: “(a) Por aqui se vê que foi esta a quarta vez que os Portuguezes abordarão em o Brasil; ...he de advertir que os authores que tratão da primeira viagem de Affonso de Albuquerque omittem todos esta particularidade, dando só por causa da sua demora os ventos contrarios...”.

Antartico; e antes que (pudessem) ganhar aquelle Cabo tivemos huma grandissima ormenta, navegando em arvore seca sem palmo de vela ora a Poente a Levante, porque naquelle lugar não se encontrão outros ventos...”²⁴

Debaixo de violentos tempestades atravessaram o Atlântico e “com a ajuda de Deua...vingamos o Cabo, à vista do qual chegamos aos seis dias de Julho”, ou seja, três meses após a largada do sereno Tejo. Mas, a passagem do Cabo foi terrível (*) e bem tormentosa, a ponto do Cipitão mór se tinha esgarado”, ficando toda a Armada completamente separada.

Mesmo debaixo de mau tempo e navegando isolado, o Feitor Empoli continuou a escrever o seu interessante diário da viagem da sua nau que, arrastada por ventos e fortes correntes, entre mil perigos, subiu a costa meridional do ocidente da África até Melindeonde conforme o seu Regimento de Viagem, devia esperar por Afonso de Albuquerque mas como este não tivesse aparecido “não podémos cumprir com o regimento de ElRei, por estar já muito adiantada a monção para atravessar o golfo (pois quem não se acha em o mez de Setembro nas Índias, não o póde atravessar...”²⁵

Tendo seguido o rumo da Índia foram encontrar, ao fim de quinze dias viagem, ar Armada de Afonso de Albuquerque “excepto a não Catarina que tinha ido ao fundo”.²⁶

Continuando a travessia do Índico, toparam, em fim, com o Monte Deli²⁷, chegaram a Cananor e Cochim, onde já estavam as naus da Armada de Francisco de Albuquerque, chegadas uns oito dias antes.

Tudo nos faz crer que a chegada das duas Armadas, de Afonso de Albuquerque e de Francisco de Albuquerque só foi devida aos Comandos de alta competência e a tripulações muito experientes e hábeis das respectivas naus, havendo só a lamentar o insucesso da pequeno navio Catarina Dias cujos cronistas de então “gaurdão silêncio sobre a perda desta não”.²⁸

Em terras do Oriente a missão dos dois primos Albuquerque foi cumprida na íntegra, inclusivé a de se “levantar em Cochim, uma fortaleza” e igreja “cuja construção foi impar na história da nossa arquitectura militar. No dizer de Empoli era “... huma Fortaleza, sobre a embocadora do rio Repelim,

²⁴ Empoli, *op. cit.*, p. 224.

* O mesmo que garrar, navio arrastado sem govêrno, pelo efeito do vento, maus mares, correntes ou por os ferros (âncoras) não terem unhado.

²⁵ Empoli, *op. cit.*, p. 225.

²⁶ *Idem*, p. 226.

²⁷ “Deli (Monte) – Na costa ocidental da Índia, situado em L=12° 02' N., Comdt. Humberto Leitão, “Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino” (1608-1612), III vol. Apêndice, p. 174.

²⁸ Veja-se em Empoli, *op. cit.*, a chamada (a) à P. 226.

muito forte, de madeira cercada de grandes fossos, com muita gente, e artilharia que cada huma das náos deo para ella se prover”.²⁹

A construção desta Fortaleza bem como de uma pequena Igreja e o Dia da sua inauguração em terras do Oriente, mereceram, séculos depois, um significativo comentário feito, no silêncio de um convento, por um frade, talvez chamado Frei António de São Romão que “...os escritores portuguezes todos concordão em que, neste dia Afonso d’Albuquerque tomou realmente posse das Índias ...”³⁰

A falta de especiarias para carregar as naus e voltar ao Reno obrigou a Afonso de Albuquerque a ir a Coulão “...ao longo da costa boas duzentas e sincoenta milhas...”³¹ e voltando a dar a palavra a Empoli: “...aqui surgimos ao longo da praia, na costa brava, cousa de seis milhas distante de terra; e tendo surgido de tarde, quando era meia noute principiou a ventar muito, com vento contrário, e travessia da terra, durando este tormenta sinco dias com tanta força e com o mar tão grande, trazento o vento tanto ímpeto que perdemos quatro ancoras, e ficámos sobre huma com pouca esperança de remédio, de sorte que a maior parte da gente já se tinha despido para se salvar a nado se necessário fosse. Porem não quis Deos usar connosco tanta crueldade, fazendo cessar a tormenta...”³²

Talvez se possa fazer aqui um pequeno parêntese e debruçarmo-nos, um pouco, sobre a expressão que Empoli empregou quanto ao seu navio: “perdemos quatro ancoras”³³. o que para os antigos mareantes das descobertas era o mesmo que o “talhar do navio”, ou seja, o seu fim por naufrágio arrastado por temporais ou fortes correntes.

Como é sabido os navios comportam âncoras de ferro para se aguentarem nos seus ancoradores ou, quando encalhados em parais ou baixios, não darem à costa, ou facilitarem a sua recuperação.

Nos navios das descobertas usavam-se, normalmente quatro ou cinco pesadas “âncoras de almirantado”, com grosso cepo de madeira dispostas à proa do navio, a Bombordo e a Estibordo a que chamavam “ferros da leva”.

²⁹ Empoli, *op. cit.*, p. 227 e V. Alagôa, *op. cit.*, p. 249.

³⁰ Vidé a p. 279 de “Hist. Das Descobertas e Conquistas dos Portuguezes em Africa, Azia e America” textualmente coordenado sobre aquela do P. Lafitau. Distribuida sob um plano melhor, e mais conveniente com a natureza da materia, e illustrada com Notas, e Estampas, por Um Portuguez; zeloso pela Gloria e Reputação Nacional... Lisboa, 1843.

Segundo uma anotação manuscrita de um exemplar desta obra que possuímos, este “Portuguez; zeloso...” seria “Frei António de S. Romão” e, como tal, assim será considerado até prova em contrário.

³¹ Empoli, *op. cit.*, p. 227.

³² *Idem.*

³³ *Op. cit.*, p. 227.

Os “ferros da roça”, dois ou três, também tipo almirantado, muitas vezes com os cepos retirados para melhor acomodamento, eram todos aqueles que serviam de reserva, sendo “peados” em locais susceptíveis de serem retirados com uma certa facilidade mas, em norma, em difícil e pesada manobra.

Por regra estes eram chamados “ferros de salvação” sendo individualmente com os nomes de “âncora da Esperança” e “âncora da Fé” lançados quando da perda dos ferros da roça ou em casos de muito perigo e, se estes ferros não resultassem havia ainda a última possibilidade de salvação com a “âncora da Misericórdia” ou “âncora Sagrada”, pois só era lançada com a bênção dos padres e religiosos que iam a bordo, e sempre acompanhadas de fervorosas preces da tripulação.

Se esta última âncora falhasse...era a perda do navio.

Ao que parece do relato de Empoli, no seu pequeno navio já se tinham lançado ao mar quatro âncoras...e todas se tinham perdido...era o fim da nau mas “... não quis Deos usar...tanta crueldade, fazendo cessar a tormenta...”³⁴ Os mesmos transe de perigo debaixo da tormenta, certamente também passaram as três naus que restavam da Armada de Afonso de Albuquerque : a “S. Tiago” de 300 toneladas, a “Espírito Santo” de 350 toneladas e a “S. Cristóvão” de 150 toneladas mas, a bordo destes navios não houve ninguém que deixasse escrito os momentos de muito perigo que, também, tinham passado.

A missão de Afonso de Albuquerque na sua Primeira Viagem à Índia fora cumprida inteiramente e, até por vezes, foram suplantadas as directivas de El-Rei D. Manuel.

Carregadas as naus – e, ao que parece, estas vinham com carga e especiarias até às escotilhas – resolvidos os problemas que surgiram, à última hora, entre os dois Capitães-mores Afonso de Albuquerque e Francisco de Albuquerque, resolvidos os problemas que, à última hora, surgiram, torneadas algumas das questões da complicada política indiana e respostos, pelo menos aparentemente, nos devidos lugares os Reis de Calicut, Cochim e Colão, toda a Armada, reduzida a três naus, preparou-se para a grande viagem de regresso a Lisboa.

Mas, mesmo tendo cumprido cabalmente os seus interesses deveres e obrigações, Afonso de Albuquerque continuou a não descurar as directivas e missões que recebera do Rei e a defender todos os interesses de Portugal.

A partida da Índia, ou melhor, de Cananor, fez-se no dia vinte e sete de Janeiro mas, primeiramente, Afonso de Albuquerque meteu a bordo um piloto mouropara atravessar o grande golfo de Meca”³⁵

Segundo alguns autores esta pilotagem através das Ilhas do Oceano Índico era dispensável e só faz pressupor o “propósito de (se) estudar um caminho mais

³⁴ Idem.

³⁵ Vidé : V. Lagôa, *op. cit.*, p. 253.

directo, pois que o anterior, passando entre o citado grupo (arquipélago das Laquedivas) e o das Maldivas” não inderessava que fosse percorrido.³⁶

Até ao fim da sua missão Afonso de Albuquerque procurou sempre cumpri-la aos últimos pormenores.

Conforme consta³⁷ dos “Comentários de Afonso de Albuquerque” este “...depois de obrar acções superiores a outro coração...se restituiu a Portugal mais cheio de gloria, que despojos...” iniciando a viagem a 31 de Janeiro de 1504. Para Elaine Sanceau “foi excelente³⁸ mas a opinião de cronistas e historiadores prova o contrário.

Dando a palavra ao Visconde de Alagôa³⁸ quando as naus de Albuquerque toparam a costa oriental de África, correram ao longo da mesma, fizeram a aguada na Baía de S. Braz e, em seguida “apanharam tamanha tempestade antes de alcançar o Cabo da Boa Esperança, que só no primeiro de Maio conseguiram ultrapassá-lo. Prosseguindo sobre a direita, toparam, nas proximidades da Guiné, pertinaz calmaria de cinquenta e quatro dias, em que caminharam³⁹ umas escassas seis léguas e viram esgotar-se gradualmente a água e as provisões. O guzano (*) entrara com as naus, os aparelhos estavam consumidos e a doença alastarva por forma a provocar, em trinta e cinco dias, a morte de setenta e seis pessoas no navio em que Empoli viajava, deixando-o com nove espectros cheios de miséria e desespero.

Nas outras naus o quadro era idêntico e a fatalidade inevitável, se não fôra a oportuna aparição de um navio português do trato da Guiné, que logo prestou o possível socorro e retrocedeu para comboiar até Cabo Verde as desmanteladas embarcações.”

Depois, em rumo directo ao Reino apanharam, sempre tempo contrário até ao Tejo, em cuja barra deram entrada em data que se situa entre fins de Julho a meados de Setembro mas, mesmo no final da viagem tiveram, ainda, eu suportar novas contrariedades: à vista da Serra de Sintra o frio foi tanto “que

³⁶ Idem.

Para um melhor conhecimento da navegação portuguesa da Carreira da Índia consulte-se o valioso estudo do P.e Silva Rego “Viagens de Lisboa à Índia, em meados do Séc. XVI” in: “Estudos de História Luso-Africana e Oriental” (Séculos XVI a XIX), Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1994.

³⁷ *Op. cit.*, p. XV.

³⁸ *Op. cit.*, p. 33.

³⁹ *Op. cit.*, p. 253.

* “Gusano – o mesmo que teredo...nome genérico dos moluscos que perfuram as madeiras mergulhadas na água salgada, tais como cascos de navios de madeira... em que produzem enormes estragos”. Comdts. H. Leitão e V. Lopes, Dicionário da Linguagem de Marinha, Actual e Antiga, Lisboa, Ed. Culturais da Marinha, 3.^a ed., p. 301 e 503. 1990.

⁴⁰ Empoli, *op. cit.*, p. 230.

⁴¹ Empoli, *op. cit.*, p. 231.

matou os pretos trazidos de Cabo Verde...” e estando a Armada “já a entrar no porto, o mesmo vento contrário nos hia metendo no fundo por tal modo, que se durasse mais meio dia ter-nos-hiamos submergido”⁴⁰

O Feitor João de Empoli, Florentino, termina o seu interessantíssimo diário da “Viagem às Índias Orientaes” exclamando com alegria: “Em fim aos dezasseis de Setembro de mil quinhentos e quatro entrámos pela barra de per...mas apegão que se estidea a malhaa possível: se bem que estou certo, que

O anónimo autor de uma obra publicada há uns cento e cinquenta nos,⁴¹ assinando como “Um Portuguez; zeloso pela gloria e Reputação Nacional” e que nós, por uma simples anotação manuscrita, julgamos ser Freire António de São Romão, é taxativo ao afirmar⁴² que Afonso de Albuquerque “...chegou a Lisboa, no dia 16 de Julho do anno de 1504, onde foi muito bem recebido d’El-Rei, ao qual fez presente de dous bellos cavallos persas (os primeiros que forão vistos em Portugal), de grande numero de perolas de valor, e d’um numero muito maior de sementes de perolas”.

O relato do Visconde de Alagôa é ligeiramente diferente⁴³: “...entraram (no Tejo) no fim de Julho, aos 23 de Agosto ou 16 de Setembro, segundo informam Braz de Albuquerque, Castanheda e o florentino...” e que Afonso de Albuquerque trouxera para o Rei “...e respeitosa e lhe depunha aos pés quarenta arrateis de pérolas, quatrocentos de aljófar, oito de madrepérula, muitas jóias ornamentadas de pedras preciosas, um magnífico cavalo árabe e outro perss, além de hua mão tauoleta como hua grande faua, que presumos seria um diamante de dimensão excepcional do legume citado.”

É tradição que Afonso de Albuquerque na sua curta estadia no Oriente e em todos os momentos, bons e maus, da sua Primeira Viagem à Índia, Afonso de Albuquerque teria gizado um grandioso plano imperial visando a conquista das principais posições estratégicas do Índico, desde as portas de Bab-el-Mandebe até ao estreito de Malaca vedando à navegação dos “mouros” a saída das especiarias e demais comércio marítimo.

Na sua audiência com o Rei expuzera, cuidadosamente, este Plano e dizem que D. Manuel o ouvira com muita atenção e, de seguida nomeou Afonso de Albuquerque como o 1.º Governador da Índia, concretizando assim o que escreveu o modesto Frade Frei António de São Romão: “no dia em que Afonso de Albuquerque erguera, em terras de Cochim “uma Igreja sob a invocação de S. Bartolomeu, e o Forte que foi baptizado sob o nome de S. Tiago... nesse dia... tomou realmente a posse das Índias...”.

⁴¹ Veja-se o indicado na nota (³⁰).

⁴² Frei de S. Romão, *op. cit.*, p. 279.

⁴³ V. Lagôa, *op. cit.*, p. 254.

Bibliografia

- EMPOLI, Joao de, “Viagem às Índias Oricntais por..., Feitor de huma não Portuguesa, Armada por conta dos Marchiones de Lisboa”, in *Collecção de Noticias para a Historia e Geografia das Nações Ultramarinas que vivem nos dominios Portuguezes* publicada pela Academia Real das Sciencias, Tomo II, 2.^a Ed., Lisboa, 1867.
- GRACIAS, João Batista Amancio, *Afonso de Albuquerque. Esboço Biographico*, Nova Goa, Imprensa Nacional, 1911.
- LAGÔA, Visconde de, *Grandes e Humildes na Epopeia Portuguesa do Oriente (Séculos XV, XVI e XVII)*, Vol. II., Lisboa, 1943.
- PEDROSA, Fernando Gomes, *Afonso de Albuquerque e a Arte da Guerra*, Cascais, Ed. Camara Municipal de Cascais, 1998.
- QUINTELLA, V. Alm.^{te} Ignacio da Costa, *Annaes da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Ed. Ministério da Marinha, I Parte, Segunda Memória, 1975.
- ROMÃO, Frei Antonio de S. Romão (?), *Historia das Descobertas e Conquistas dos Portuguezes em Africa, Azia e America*, Lisboa, 1843.
- SANCEAU, Elaine, *O Sonho da Índia. Afonso de Albuquerque*, Porto, Liv. Civilização, 1939.
- SERRÃO; Prof. Doutor Joaquim Verissimo, *Comentarios de Afonso de Albuquerque*, 5.^a Ed. Com Prefácio de, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda 1973; *História de Portugal*. Vol. III, O Século de Ouro (1495-1580), Lisboa, Ed. Verbo, 1978.
- VILLAS, Cor. Gaspar do Couto Ribeiro, *História Colonial*, Lisboa, 1938.

A consolidação do estabelecimento comercial luso no Índico

Mestre Fernando C. Martins de Almeida

Estando vocacionados para o comércio marítimo, desde a fundação da sua nacionalidade, os Portugueses conseguiram estabelecer no Índico uma rede de entrepostos comerciais, localizada essencialmente na orla costeira e em regiões insulares. Contudo, esta implantação não foi tão pacífica quanto os governantes lusos desejariam. Este empreendimento era organizado sob a tutela da Coroa, por funcionários régios da confiança dos monarcas. Mas, devido à distância geográfica que separava Portugal do Índico instituiu-se um sistema governativo autónomo em Goa, onde se centralizava a administração dos recursos e dos serviços mercantis.

Para se compreender a dinâmica e o desenvolvimento destes acontecimentos é conveniente fazer-se um estudo que seja ao mesmo tempo sucinto e abrangente, de forma a porem-se em evidência os principais factores e condicionantes que marcaram o processo do estabelecimento comercial Luso no Índico e da sua consolidação. Esta empresa teve o seu início no Oriente, com a chegada da armada de Vasco da Gama à Índia em 1498, fazendo-se inicialmente uma tentativa de estabelecimento comercial, que falhou, seguida de uma imposição pela força de entrepostos comerciais, defendidos militarmente de potentados locais concorrentes.

Desde a fundação do Estado Português, no século XII, a economia deste país foi sempre dependente do comércio externo. Para ultrapassarem essa limitação da capacidade de produção autónoma de bens de consumo, neste estado, os monarcas e os governantes habituaram-se a fazer do comércio um elemento predominante no estabelecimento das relações diplomáticas. Dessa forma, os navegantes que chegaram ao Índico, desde o início, encontravam-se preparados e habituados ao desempenho da actividade mercantil, bem como ao ofício das artes da guerra, que já nessa altura constituía a alternativa ao funcionamento das actividades regulares diplomáticas e mercantis. Constatou-se também que a habituação dos navegantes Lusos ao contacto com mercadores Árabes no Norte de África se revelou benéfica para o sucesso no estabelecimento comercial no Índico.

Para se poder compreender a dinâmica do estabelecimento comercial dos Portugueses no Índico é importante fazer-se uma análise da evolução dessa actividade estudando-se as diferentes fases pelas quais se passou, para então se

poder fazer um resumo dos principais acontecimentos. Ou seja, essencialmente na primeira década do século XVI os Portugueses conseguiram instalar feitorias protegidas por fortalezas na costa ocidental da Índia e em pontos estratégicos no Índico Oriental, mas, com o passar do tempo o comércio das especiarias tornou-se mais rentável no conjunto das rotas internas dos entrepostos asiáticos que na rota da Carreira da Índia. Portanto, foi nessa fase que se passou a poder considerar uma hegemonia Lusa incontestável do ponto de vista comercial e militar.

Porém, para se poder observar numa perspectiva global a situação política e económica no Índico é importante conhecer-se razoavelmente a evolução dessa situação no resto do mundo. Assim, torna-se mais facilmente compreensível o desenvolvimento da troca de influências entre a Europa e os outros continentes. Pode-se considerar que as origens do fenómeno da Globalização começaram a acentuar-se neste período, embora se possam distinguir alguns traços menos distintos remontando a épocas mais antigas. Para concluir, tendo-se em consideração os resultados destes diversos pontos de estudo dever-se-á procurar tirar conclusões gerais sobre a manutenção da hegemonia comercial Lusa no Índico.

Evolução da integração Lusa no comércio do Oriente

Desde que chegaram ao Oriente¹, em 1498, os portugueses fizeram todos os esforços possíveis para entrarem no comércio do Índico. Passado quase um século desde que se lançaram no empreendimento de expansão além-mar, em 1415, da conquista de Ceuta deveria existir um sentimento de ansiedade tanto pela parte dos governantes como pela dos navegantes ou da população em geral de entrar em contacto com as riquezas e os produtos exóticos que circulavam pelas rotas comerciais do Oriente e que até então só chegavam à Europa pelas rotas terrestres. Mas, aparentemente as adversidades não acabaram com a chegada à Índia, porque os mercadores árabes se opuseram firmemente à entrada dos Portugueses nesses mercados, de forma que a única alternativa que restava aos mercadores lusos era tentarem impor por via da força o seu direito de comerciar, o que realmente passaram a tentar fazer, porque dispunham de meios para isso. Assim, com o passar do tempo as feitorias portuguesas foram passando a situar-se no interior de fortalezas, defendidas em terra com o apoio de armadas que mantinham o domínio dos mares e vias fluviais nas zonas costeiras.

¹ Serrão, *História de Portugal*, vol. III, 1978, pp. 110-125 Carpentier, Lebrun, (dir.), *História da Europa*, 1993, pp.

Perante a necessidade haver uma coordenação dos diversos meios e efectivos enviados para o oceano Índico o rei D. Manuel nomeou Tristão da Cunha para o cargo de vice-rei da Índia com amplos poderes para governar. Mas, estando este impossibilitado por doença foi substituído por D. Francisco de Almeida, saindo de Lisboa com uma armada de 22 navios a 25 de Março de 1505, com a missão de edificar fortalezas principalmente na orla marítima ocidental da Índia, onde se concentrava a maioria do comércio das especiarias. Os reinos locais, impediu o comércio dos mercadores concorrentes árabes e providenciou o carregamento das naus de torna-viagem. Desta forma pode-se constatar que os Portugueses foram passando progressivamente de uma situação de concorrentes comerciais dos diversos potentados para uma situação de tentativa de obtenção de hegemonia no Índico.

Esta foi a forma pensada pelos dirigentes para se tentar recuperar o investimento feito ao longo de um século, com o envio de homens e meios navais em expedições marítimas que visavam a obtenção de novas fontes de produtos e mercados, que permitissem complementar e suprimir as necessidades da economia Portuguesa. Com a recuperação económica e o crescimento da população na Europa desenvolveram-se as trocas comerciais acentuando-se a procura de *luxo nas classes superiores da sociedade e as despesas dos príncipes. A prata extraída das minas da Europa Central e, principalmente o ouro proveniente do Golfo da Guiné já não chegavam para satisfazer as novas necessidades. Por isso os Portugueses gizaram o projecto de chegar directamente ao ouro guineense navegando ao longo da costa africana*². Portanto se já havia a intenção de expansão além-mar por parte dos governantes lusos, desde 1415, com a conquista de Ceuta, acentuou-se ao longo do século XV.

Para resumir ao essencial a evolução da integração Lusa no comércio do Oriente pode-se encontrar na primeira década do século XVI a formula que permitiu aos Portugueses manterem o domínio comercial no Índico nas décadas seguintes. O desenvolvimento tecnológico nas áreas militar e naval fez com que as feitorias lusas pudessem funcionar protegidas no interior das fortalezas, operando com contingentes defensivos geralmente reduzidos. Estes podiam ser reforçados por via marítima devido à superioridade naval proporcionada pelos navios de alto-bordo fortemente artilhados e pelos navios de remo que foram passando a ser utilizados progressivamente devido à sua maior mobilidade e capacidade de navegarem independentemente com ou sem a força do vento, sendo por isso mais versáteis.

² *Ob. cit.*, Carpentier, Lebrun, (dir.), p. 205.

O estabelecimento das primeiras feitorias e fortalezas

Devido aos sucessivos avanços e recuos nas tentativas de estabelecer uma forma de comércio regular em entrepostos nas principais cidades da Índia³, a primeira feitoria estável construída pelos Portugueses foi a de Cochim, por Vasco da Gama em 1502, tendo feito essa viagem ao Índico com uma armada de 20 navios. Só essa superioridade naval é que permitiu o prosseguimento do comércio por parte dos navegantes lusos, progressivamente, pelo Oriente. Porém, sendo estes entrepostos comerciais alvo de constantes ataques de tropas de potentados locais, dos quais se pode destacar o Samorim de Calecut, que chegou a reunir exércitos de várias dezenas de milhar de soldados, não restava outra alternativa às guarnições das feitorias além de irem tentando comerciar construir fortificações para se defenderem, apoiados quando era possível por meios navais. Por essa razão foi se tornando visível a necessidade da criação de um plano defensivo e de uma estratégia para se lidar com os diversos potentados do Índico.

Para se fazer um resumo sobre as condições do estabelecimento das primeiras feitorias e fortalezas é conveniente observar-se a acção dos comandantes das expedições lusas no Oriente e dos governantes em Portugal nos primeiros anos do século XVI. Tendo a primeira expedição de Vasco da Gama saído de Lisboa em Julho de 1497 chegado a Calecut em Maio de 1498 regressado a Lisboa em Julho de 1499 sem se ter conseguido iniciar relações comerciais, ou estabelecer tratados nesse sentido com os potentados locais, D. Manuel ordenou que se organizasse outra expedição de maior envergadura de forma a poder-se obrigar os reinos do Índico a comerciarem pela força se fosse necessário. Assim aconteceu com a armada de Pedro Álvares Cabral além de ter descoberto o Brasil no caminho, oficialmente ao serviço de Portugal.

Tendo saído de Lisboa em Março de 1500 Pedro Álvares Cabral chegou a Calecut em Setembro tentando de imediato iniciar negociações para comerciar. Tendo sido destruída a feitoria portuguesa respondeu-se com um bombardeamento, acontecendo o mesmo à cidade e às naus dos mercadores muçulmanos que atacaram os portugueses. Daí em diante verificou-se que os mercadores e os militares lusos tiveram de recorrer às armas com alguma frequência para se defenderem e conseguirem comerciar. Na véspera do Natal a armada chegou a Cochim conseguindo-se carregar especiaria nas naus e estabelecer uma feitoria. Esta expedição deu um grande lucro ao chegar a Lisboa, apesar de só terem chegado seis navios, ou seja, metade dos que saíram.

Em Março de 1501 largou de Lisboa terceira armada para a Índia constituída por quatro navios, na qual participaram navios de mercadores particulares.

³ Bethencourt, Chaudhuri, *História da Expansão Portuguesa*, pp. 308-334.

Para se celebrar a descoberta do caminho marítimo para a Índia começou a ser construído o mosteiro dos Jerónimos em Belém. Em Fevereiro de 1502 Vasco da Gama saiu da Metrópole com uma armada de 20 navios. Nessa viagem estabeleceu alianças com os reis de Cochim e de Cananor, no caminho tornou tributário sultão de Quiloa, que pretendia evitar conturbações com os portugueses. Enquanto que, o governante de Calecut continuou a mostrar-se hostil, sofrendo graves represálias.

No ano seguinte saíram três armadas independentes de três navios cada, sob o comando de Afonso de Albuquerque, Francisco de Albuquerque e de António de Saldanha. Este último estava incumbido de ir para o cabo Gadarfui interceptar navios de mercadores árabes que faziam a rota do Mar Vermelho. D. Manuel tomou essa decisão devido ao sucesso que havia sido alcançado com a pequena armada de João da Nova. Sendo a feitoria de Cochim o primeiro entreposto luso na Índia os mercadores árabes exerceram pressão sobre o Samorim no sentido de expulsar estes comerciantes. Mas, não teve sucesso, apesar de ter reunido várias dezenas de milhar de tropas, porque teve a enfrentá-lo Duarte Pacheco Pereira e algumas centenas de militares portugueses.

A gestão das armadas enviadas para o Índico era feita com dois anos de atraso, ou seja, fazia-se com base nas informações trazidas por navios que costumavam sair de Portugal em Fevereiro ou Março e que regressavam no Verão do ano seguinte. Assim, com a informação trazida por Vasco da Gama em 1502 de que o Samorim estava a preparar uma grande armada D. Manuel decidiu mandar preparar uma grande armada, constituída por cinco naus grandes e sete pequenas, sob o comando de Lopo Soares de Albergaria. Ao chegar à ilha de Angediva juntaram-se a esta armada duas naus da armada de António de Saldanha que estavam a invernar. Ao aproximar-se de Cananor esta imponente armada causou sensação, na sequência da assombrosa vitória que Duarte Pacheco Pereira havia alcançado, convencendo os Malabares que os Portugueses tinham vindo para ficar e que o melhor era aceitarem pacificamente a sua entrada no comércio.

Ao chegar a Calicut surtiu o mesmo efeito, sendo recebido com propostas de paz. Mas, mais uma vez goraram-se as negociações, provavelmente devido à intervenção dos mercadores árabes que não desejavam concorrência. Em retaliação a cidade foi bombardeada durante um dia e meio. Antes de regressar ao reino o comandante da armada mandou uma expedição, composta por uma caravela, quinze batéis e vinte e cinco paraus, destruir vinte e cinco naus e oitenta paraus em Cangranor que se estavam a preparar para atacar Cochim logo que a armada regressasse ao reino. Mas, só tendo sido encontradas duas naus foram tomadas e destruída parte da cidade. No caminho de volta foram encontradas dezassete naus de mercadores árabes em Pandarane, a sul de Calicut, sendo o porto atacado e incendiadas as naus. Desta forma procurava-se eliminar os focos de resistência à entrada dos Portugueses no comércio do Índico.

O governo do vice-rei D. Francisco de Almeida

Em virtude da distância e do tempo necessário para se percorrer o caminho marítimo da Europa até ao Índico tornou-se clara a necessidade de haver alguém a coordenar os recursos Portugueses nessa região⁴. Sendo experiente nas Lusas, desde o tempo de D. Afonso V, D. Francisco de Almeida foi encarregado por D. Manuel com o primeiro cargo de governador da Índia e agraciado com o título de vice-rei. A 25 de Março de 1505 largou de Lisboa a armada do primeiro vice-rei, constituída por catorze naus e seis caravelas, com a incumbência de construir fortalezas em Quiloa, Cananor, Angediva, Coullão e Cochim, onde apenas existia uma fortaleza de madeira. Pouco depois, a 18 de Maio partiu da metrópole outra armada composta por duas naus e quatro caravelas com a missão de construir uma fortaleza em Sofala.

A meio caminho da viagem do vice-rei foi ocupada Quiloa a 22 de Julho, dando-se início à construção de uma fortaleza e sendo imposto um tributo de vassalagem ao sultão. A 13 de Setembro chegaram à ilha de Angediva, onde também começou a ser construída uma fortaleza, acontecendo o mesmo em Cananor e Cochim. O vice-rei encarregou o filho D. Lourenço de socorrer a fortaleza de Angediva que estava a ser atacada e a feitoria de Coullão que havia sido incendiada. No início de 1506 as forças lusas derrotaram mais uma vez as tropas do Samorim que dispunham de várias dezenas de navios e naus. Depois de tropas do Sabaio de Goa terem cercado a fortaleza de Angediva conseguindo queimar três naus da armada de Pêro de Anaia que estavam aí a invernar foi decidido em conselho de capitães o abandono e desmantelamento dessa fortaleza. Em 1506 não chegou nenhuma armada do reino e tendo alguns capitães feito pouco para combater as forças do Samorim o vice-rei começou a exercer pressão sobre os comandantes no sentido de se esforçarem em defender o prestígio dos Portugueses.

Em Setembro de 1506 Afonso de Albuquerque chegou a Ormuz com uma armada de seis naus. Sendo esta a cidade mais importante do golfo Pérsico havendo sumptuosidade e desenvolvimento do comércio circulavam aí produtos de todas as regiões do Oriente. Tendo o rei apenas quinze anos quem governava era o grão-vizir. Já era sabido que as cidades da costa da Arábia que não se tornavam vassalas do rei de Portugal costumavam ser ocupadas e saqueadas. Assim, o grão-vizir, chamado Cogueatar, preparou todas as defesas que conseguiu, incluindo cerca de cem terradas. Afonso de Albuquerque tendo os navios a precisarem de ser reparados e as tripulações desgastadas de outros combates

⁴ Bethencourt, Chaudhuri, *História da Expansão Portuguesa*, pp. 308-334. Morais, *Cronologia Geral da Índia Portuguesa*, pp. 15-24.

tentou convencer Cogueatar a tornar-se vassalo do rei de Portugal. Mas este decidiu resistir sendo a cidade ocupada, numa batalha em que foram destruídas várias dezenas de naus ormuzinas. Começou a ser construída uma fortaleza, abandonada algumas semanas depois devido à deserção de três capitães.

Com a entrada dos Portugueses no comércio do Índico os rendimentos do sultão do Cairo começaram a descer vertiginosamente, além de os preços terem descido inicialmente, com o aumento de produtos no mercado, o rei de Portugal começou a delinear planos no sentido de alcançar a hegemonia comercial nesse oceano. Assim, o comércio através da tradicional rota do Mar Vermelho passou a estar sujeito progressivamente à imposição de taxas cobradas nos portos controlados pelos portugueses. Esse controlo era feito através da passagem de cartazes onde se estabelecia o licenciamento do transporte de mercadorias para os comerciantes que pretendessem transportar produtos através do Índico. Dessa forma, os lucros do sultão do Cairo começaram a declinar progressivamente, devido à descida dos preços com o aumento da quantidade de produtos nos mercados da Europa.

Então, o sultão começou a preparar uma armada composta com o apoio de mercadores venezianos no sentido de recuperar o controlo do comércio do Índico. Esta expedição acabou por ser composta apenas por dois galeões, quatro naus, duas galés e três galeotas. Isto poderia ter-se tornado numa ameaça consideravelmente mais grave para os portugueses se não tivesse sido interceptado um carregamento de madeira vinda do Adriático no Mediterrâneo por uma armada da ordem de Malta. Quando essa expedição chegou ao Índico dirigiu-se a Diu, um bastião turco, onde conseguiu apoio e reforços. Em seguida ocorreu um confronto significativo com os portugueses em Chaul, no qual o filho do vice-rei, D. Lourenço, perdeu a vida. Em resultado disso, D. Francisco de Almeida ficou mais determinado em destruir essa expedição e em conquistar a cidade de Diu.

Depois do combate em Chaul no início de 1508 começaram os preparativos de ambas as partes para uma batalha que iria ser decisiva. No entanto, só no Outono, depois da monção, é que chegou a armada do reino e a do ano anterior que havia invernado em Moçambique por se ter atrasado, havendo abundância de homens e de armas. Estando quase pronto para iniciar a expedição o vice-rei recusou-se a entregar o governo da Índia a Albuquerque segundo as ordens que este trazia. D. Francisco de Almeida só pretendia pôr o cargo à disposição depois de acertar as contas que pretendia em Diu, levando consigo 1500 homens numa grande armada.

No caminho foi encetado um ataque a Dabul com o duplo propósito fortalecer o ânimo das tropas e desmotivar os turcos de Diu. Tendo esse combate sido bem sucedido o governante da cidade chamado Meliqueaz fez uma proposta de paz ao que o vice-rei não anuiu. A armada Lusa chegou a Diu

a 2 de Fevereiro conseguindo alcançar uma vitória estrondosa no dia seguinte. Sob o ponto de vista estratégico esta batalha foi determinante para a permanência dos Portugueses no Índico. Além disso abriu caminho a outros Europeus para esse oceano, o que viria a dar progressivamente origem a um maior intercâmbio entre culturas e à Globalização.

Tendo começado a delinear planos no sentido de alcançar uma hegemonia comercial no Índico, a partir de 1505, D. Manuel encarregou D. Francisco de Almeida de garantir o domínio da Costa do Malabar, no ano seguinte mandou Afonso de Albuquerque construir uma feitoria ou uma fortaleza em Ormuz e em 1508 enviou Diogo Lopes de Sequeira a Malaca com o mesmo propósito, ao comando de quatro naus. Este fez no caminho um reconhecimento da ilha de São Lourenço, ou Madagáscar, e encontrando ventos contrários em Ceilão arribou a Cochim, chegando em Abril de 1509. Daí saiu em Agosto chegando a Malaca a 11 de Setembro. Contudo, apesar de se terem estabelecido inicialmente relações cordiais inicialmente com o governante da cidade os capitães decidiram regressar, após alguns confrontos motivados por intrigas de comerciantes. Na Índia D. Francisco de Almeida acabou por entregar o governo a Afonso Albuquerque depois de alguns desentendimentos, em Novembro de 1509.

Evolução mercantil e militar na segunda década do século XVI

De entre os principais progressos na expansão Portuguesa no Índico pode-se destacar a ocupação dos pontos estratégicos Goa⁵, Malaca e Ormuz. Dispondo de diferentes características do ponto de vista geográfico estas três cidades tinham alguns factores em comum dos quais se distinguem as boas características defensivas e a localização em zonas importantes do ponto de vista comercial, com circulação abundante dos diversos produtos exóticos e raros do Oriente. De entre estas três cidades Goa tinha as melhores características defensivas e o melhor porto, por essa razão instalou-se aí a capital do Império.

Contudo, foi-se também constatando ao longo desta década que o comércio da Carreira da Índia não dava lucro para cobrir as crescentes despesas dos encargos da construção de navios, de fortalezas e do aprestamento de armadas e contingentes defensivos. No entanto, esta actividade mercantil e militar mantinha ocupada uma parte da população que não encontrava outras ocupações: era a média e a baixa nobreza militar, que, juntamente com uma

⁵ Bethencourt, Chaudhuri, *História da Expansão Portuguesa*, pp. 308-334. Morais, *Cronologia Geral da Índia Portuguesa*, pp. 15-24.

grande quantidade homens do povo desejosos de fazer riqueza se aventuravam, voluntários para ir conhecer o Oriente. Durante a segunda década do século XVI os Portugueses instalaram-se ao longo das zonas costeiras de todo o Índico em actividades particulares e do Estado Português da Índia.

Tendo finalmente assumido o governo da Índia em Novembro de 1509, depois de alguns desentendimentos com o Vice-rei D. Francisco de Almeida, D. Afonso de Albuquerque começou a esforçar-se por concentrar esforços no sentido de estabelecer solidamente o domínio militar e comercial luso no Índico. Em 1505 o rei D. Manuel conferiu a D. Francisco de Almeida autoridade sobre todos os meios e efectivos militares portugueses no Índico, mas no ano seguinte mudou a estratégia. Com base em informações sobre as riquezas que circulavam pelas cidades de Ormuz e Malaca pensou em criar governos distintos para essas regiões. Assim iriam dispersar-se as forças passando a haver três governos autónomos com armadas independentes.

Em 1506 D. Manuel enviou Afonso de Albuquerque na armada de Tristão da Cunha constituída por dezasseis navios com uma carta-patente secreta e ordens para assumir o governo no Outono de 1508, quando terminasse a comissão de D. Francisco de Almeida. Em 1508 largou de Lisboa Diogo Lopes de Sequeira ao comando de quatro naus, isento da autoridade do vice-rei, com ordens para estabelecer uma feitoria ou uma fortaleza em Malaca. Porém, logo que Afonso de Albuquerque assumiu o governo da Índia começou a esforçar-se por aglomerar todos os navios e efectivos militares lusos que andavam pelo Índico sob a sua autoridade, desintegrando essa descentralização.

Quando chegou à Índia D. Fernando Coutinho, no Outono de 1509, com o título de marechal do reino, ao comando de uma armada de quinze naus, com instruções para desenvolver iniciativas que permitissem consolidar o domínio luso comercial e militar no Índico, ajudou a resolver a disputa de poder entre o vice-rei que deveria cessar as suas funções e Afonso de Albuquerque. Este assim assumiu o governo teve de acompanhar o marechal do reino numa incursão contra o Samorim, e, logo em seguida, ao regressar a Cochim chegou um pedido numa nau, da armada costa da Arábia, enviada por Duarte Lemos a pedir navios da armada da Índia. Em vez de dispersar os navios e a gente de que dispunha, sob o comando do marechal, Albuquerque organizou uma armada de dezassete naus, duas caravelas, um bergantim e três galés, zarpando de Cochim rumo à costa da Arábia.

Ao passar por Onor recebeu a informação de que estavam a ser construídas vinte naus e muitos paraus pelo Idalcão em Goa e que a cidade estava pouco guardada devido a um confronto que havia com o rei de Narsinga. Pondo o assunto em conselho de capitães acharam melhor conquistar Goa que ir para o mar Vermelho procurar uma armada do sultão que nem se sabia se existia. Em resultado disso conseguiram derrotar a guarnição da cidade a 17 de

Fevereiro de 1510. Era um local com excelentes características geográficas havendo fundeadouros, estaleiros e recursos naturais, além disso encontrava-se numa posição muito boa do ponto de vista estratégico a meio da costa ocidental da Índia. Três meses depois o Idalcão terminou o seu confronto em Narsinga e cercou a cidade com o seu exército de quarenta mil homens. Sem estarem todas as defesas preparadas para resistir nos passos os portugueses retiraram para a cidade e a 4 de Agosto para Cochim.

Porém, alguns meses depois Albuquerque reuniu cerca de mil e duzentos homens e com trinta navios conseguiu recuperar a cidade, a 25 de Novembro. Desde então Goa passou a ser a sede administrativa e militar do império comercial português que se viria a desenvolver, começando os navios das armadas da Índia a ser construídos, reparados e equipados aí, e enquanto que, as viagens da Carreira tinham início em Cochim por estar mais bem enquadrada na região da pimenta. Quem também participou na conquista de Goa foi Diogo Mendes de Vasconcelos, vindo do reino ao comando de uma armada de cinco navios com instruções para seguir para Malaca isento da autoridade do governador. Albuquerque disse-lhe que se colaborasse na ocupação de Goa lhe forneceria alguns navios para ir ao Sudeste Asiático, mas depois de um desentendimento retirou-lhe o comando da armada.

Dessa forma o governador conseguiu colocar essa armada sob a sua autoridade e pouco depois também a da costa da Arábia visto que Duarte Lemos recebeu ordens para regressar ao reino. Em Março de 1511 Albuquerque largou de Goa com uma armada rumo ao mar Vermelho com o intuito de procurar uma armada turca que poderia estar a ser construída, no entanto, tendo encontrado ventos contrários, ao regressar, decidiu aproveitar para ir a Malaca. Levou um contingente de oitocentos homens portugueses e duzentos malabares em onze naus, duas caravelas, duas galés e uma galeota. Fizeram escala em Pacém encontrando dois juncos que apareceram onde ia o rei legítimo de Malaca. O governador aproveitou para torna-lo vassalo do rei de Portugal.

Ao conseguirem conquistar Malaca a 11 de Agosto de 1511 esta cidade tornou-se num bastião português no Sudeste Asiático e num ponto de escala para o comércio dessa região e do Extremo Oriente. Apesar de não ter um bom porto encontrava-se numa excelente posição estratégica. Assim, construiu-se o império comercial português assente em bases espalhadas ao longo das faixas costeiras do Índico. Devido a estarem protegidas por fortalezas as feitorias podiam funcionar mesmo que estivessem em regiões hostis e podiam quase sempre receber por mar.

compreendida entre a Índia, o golfo Pérsico e o mar Vermelho. Para Oriente Malaca funcionava como zona tampão em relação à zona do mar da China, sendo mais efectivo o controlo dessa região, principalmente porque a rota alternativa através dos estreitos de Sunda era pouco utilizada. Assim, alcançou-se com facilidade relativa o domínio em diversas regiões ao longo de um oceano com recursos limitados jogando-se com os equilíbrios de poder entre diversos potentados locais, entre os quais, existiam geralmente rivalidades.

Aos governadores que sucederam Albuquerque restou continuarem o seu trabalho, assente nas bases que ele criou. Outra questão que é conveniente ter em atenção é a da existência da única potência com capacidade de disputar esse domínio comercial aos Portugueses, isto é, o império Turco com a aliança de Veneza. Para enfraquecer essas potências o governador projectou a conquista de Adém visto que a ilha de Socotorá não reunia as condições de base logística. Mas esse plano não se veio a realizar, o qual previa o desvio do tráfego rumo ao mar Vermelho e até mesmo o desvio do curso do Nilo. Contudo, o golfo Pérsico foi mais fácil de controlar com a conquista de Ormuz em 1515. Para completar o resumo dos condicionalismos que permitiram implementar um modelo comercial de forma hegemónica no Índico é indispensável mencionar as medidas tomadas no sentido de promover a aculturação e harmonia dos povos.

Considerações gerais sobre a estratégia política no Índico

Estando assentes os alicerces*, em 1515, do que se haveria de tornar no Império comercial Português do Oriente, quando Lopo Soares de Albergaria chegou a Goa com instruções do rei para assumir as funções de governador, faltava cumprir-se o que aparentemente parecia estar destinado a este povo de marinheiros, ou seja, a continuação do cumprimento de grandes feitos militares, mas principalmente humanos. É certo que o avanço tecnológico foi a condição que tornou possível a concretização desses feitos, mas, sem outro elemento, que parece ser dominante nas leituras dos diversos textos da época, provavelmente a História poderia ter sido outra. Devido à ousadia dos militares daquele tempo o nome de Portugal ficou escrito na História mundial, marcando uma época e mostrando a outros povos europeus que audácia podia ser sinónimo de sucesso. Porém, pode-se fazer uma análise ainda mais abrangente de forma sucinta. Este povo da Península Ibérica abriu o caminho marítimo à comunicação entre todos os povos do mundo, unindo culturas que passaram a exercer além das trocas comerciais o intercâmbio de influências,

* Serrão, *História de Portugal*, vol. III, 1978, pp. 110-125.

em suma, o mundo ficou mais pequeno e unido, aumentando o desenvolvimento.

Entretanto, em 1515, a estratégia geral do Índico delineada por D. Manuel revelou uma preocupação com os turcos no mar Vermelho e com a continuação da expansão dos contactos com os diversos povos autóctones do Índico. De entre os seus principais feitos conseguiu estabelecer o comércio da canela em Ceilão, em 1518. Levando uma esquadra de 17 navios conseguiu autorização para construir uma fortaleza pelo rei de Colombo, que se tornou tributário da coroa. Numa expedição ao mar Vermelho em 1517 é destruída a fortaleza egípcia na ilha de Camarão e é incendiado o porto de Zeila. É estabelecido o contacto com os povos de Bengala, Sumatra, Java e Pegu. Em Agosto de 1517 Fernão Peres de Andrade chega à China. O governador seguinte Diogo Lopes de Sequeira conseguiu no seu mandato promover a conquista de Maçua e o porto de Arquico. Foram construídas fortalezas em Chaul e Coula. Ainda em 1518 é celebrado o primeiro tratado de paz entre Portugal e o Sião.

No governo de D. Duarte de Meneses, de 1522 a 1524, surgiram dificuldades de vária ordem. O rei de Ormuz insurgiu-se contra o tributo que deveria pagar à coroa, em Malaca o rei deposto também encetou esforços na esperança de recuperar o controlo da cidade e por falta de recursos a fortaleza de Pacém foi abandonada. E ainda por cima surgiram rivalidades entre vários grupos de Portugueses na Índia. Por essa razão o monarca D. João III subido ao trono em 1521 concedeu a Vasco da Gama o privilégio de ir mais uma vez à Índia, mas com o título de vice-rei. Esta iniciativa tinha a intenção de promover a coesão entre as gentes lusas do Oriente. Mas, este governante tendo chegado a Goa em Setembro não conseguiu chegar ao Natal por motivos de saúde. O governador que se seguiu, de 1524 a 1526, D. Henrique de Meneses, foi o primeiro a subir ao cargo provido por carta de sucessão.

Este governante apesar de sentir-se provavelmente pouco preparado para a missão que foi incumbido, com 28 anos, esforçou-se por estar à altura do desafio. Esforçou-se por combater a corrupção que existia entre a classe senhoria e por combater o Samorim, que estava a cercar a cidade. O governante seguinte escolhido por D. João III era Pedro de Mascarenhas, governador de Malaca, mas, não pôde seguir para Goa por estar em guerra com o sultão de Bintão. Então, o vedor da fazenda de Cochim convenceu um antigo amigo de Albuquerque a assumir o poder, o que este fez durante três anos. Sendo rival de Mascarenhas mandou prendê-lo em Cananor. Mas apesar de ter governado razoavelmente bem, derrotando o Samorim de Calecut e o rei de Cambaia foi preso quando regressou a Portugal por não ter obedecido às ordens.

O governador seguinte, Nuno da Costa, que esteve no cargo de 1529 a 1538, conseguiu trazer alguma estabilidade à administração Lusa na Índia. Dispensou atenção ao comércio de Malaca e das Molucas. Promoveu a cons-

século os Chineses tinham circulado aí com frotas constituídas por juncos de pelo menos o dobro das dimensões das naus e caravelas lusas. Outro factor vantajoso foi as constantes conturbações internas e confrontações entre potentados locais que se verificaram por todo o Oriente, com as quais foi possível negociar alianças. No entanto, com a análise destas circunstâncias não se pretende diminuir o mérito dos militares e emissários lusos que chegaram ao Índico desde 1498 e que por lá andaram desde essa altura ao serviço da coroa, em busca da concretização dos seus sonhos, umas vezes com mais sucesso outras com menos, mas sempre com a constante do esforço e da ousadia.

Bibliografia

FONTES

- BARROS, João de, *Primeira Década da Ásia – Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e Conquista dos mares e terras do Oriente*, Coimbra – Imprensa da Universidade, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1932.
- ZINADIM, *História dos Portugueses no Malabar*, Lisboa, Antígona, 1998.

ESTUDOS

- Actas do Colóquio Internacional – *A Alta Nobreza e a Fundação do estado da Índia*, edição organizada por João Paulo Oliveira e Costa, e, Vítor Luís Gaspar Rodrigues, Lisboa, Centro de Estudos Além-Mar, Universidade Nova de Lisboa, 2004.
- Actas do II Simpósio de História Marítima, de 20 a 22 de Abril de 1994, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.
- Actas do III Simpósio de História Marítima, de 11 a 33 de Outubro de 1995, Lisboa, Academia de Marinha, 2000.
- Actas do V Simpósio de História Marítima, de 21 a 23 de Outubro de 1998, Lisboa, Academia de Marinha, 2000.
- Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa – *A Carreira da Índia e as Rotas dos Estreitos*, Angra do Heroísmo, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa da Universidade Católica Portuguesa, Centro de História Além-Mar da Universidade Nova de Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1998.
- ALBUQUERQUE, Luís de, direcção, in *Portugal no Mundo*, vol. 3, “O Descobrimento da Rota do Cabo e as suas consequências, O Descobrimento do Brasil e as suas consequências”, vol. IV, “Consequências culturais dos Descobrimentos, Os Portugueses no Oriente, O comércio nas colónias portuguesas”, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.
- ALBUQUERQUE, Luís de, direcção, in *Relações da Careira da Índia*, colecção “Biblioteca da Expansão Portuguesa”, vol. 38, Lisboa, Publicações Alfa 1989.
- BETHENCOURT, Francisco, CHAUDHURI, Kirti, *História da Expansão Portuguesa*, vol. I, “A Formação do Império”, Navarra – Espanha, Circulo de Leitores, 1998.
- BOXER, C. R., *A Igreja e a Expansão Ibérica*, colecção “Lugar da História”, vol. 11, Lisboa, Edições 70, 1989.
- BRAUDEL, Fernand, *O Tempo do Mundo*, colecção “Civilização Material, Economia e Capitalismo – Séculos XV-XVIII”, vol. 3, Lisboa, Teorema, 1993.
- CAMERON, Rondo, *História Económica do Mundo*, colecção “Biblioteca da História”, vol. 21, Mem-Martins, Publicações Europa-América, 2000.
- CARPENTIER, Jean, LEBRUN, François, (dir.), *História da Europa*, colecção “Referência”, vol. 5, Lisboa, Editorial Estampa, 1993.
- CIPOLLA, Carlos M., *Canhões e Velas na primeira fase da Expansão Europeia*, colecção “Construir o Passado”, vol. 19, Lisboa, Gradiva, 1989.
- CORREIA, José Manuel, *Os Portugueses no Malabar*, Comissão Nacional Para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1997.

A “reformação” das estruturas militares do “Estado da Índia” com D. João de Castro (1545-1548)

Doutor Vítor Luís Gaspar Rodrigues

1. A escolha de D. João de Castro para o cargo de Governador do “Estado da Índia” em Fevereiro de 1545¹ resultou, em última instância, da necessidade sentida por D. João III de proceder a um conjunto de reformas económicas, políticas e militares, que permitissem inverter a situação de desorganização crescente das suas principais estruturas, em especial das militares, fortemente condicionadas pelo agravamento dos problemas financeiros do império oriental português.

Castro que, como é sabido, servira anteriormente na Índia entre 1538 e 1542, fôra então testemunha presencial da anarquia que alastrava entre a soldadesca e das múltiplas carências em efectivos e material sentidas quer nas fortalezas, quer nas armadas, de que resultava uma muito menor operacionalidade dessas estruturas. Como ele próprio refere, em carta ao Infante D. Luís, seu amigo e protector na Corte, e que haveria de ser também um dos responsáveis pela sua escolha para governador da Índia, “...as coisas andam tam fora de ordem e disciplina de guerra (...) que o mor numero de soldados que se pode ajuntar com a pessoa do Visorey ou Governador que for he ate dous mil e estes desarmados, sem capitães, nem disciplina, ordem, concerto, nem obediência”². Para além disso, também “as embarcações para esta gente sam muitas e muito mal concertadas, e muito aparelhadas pera acontecer nelas grandes desastres, (...) porque as galés não se remam nem se podem andar por elas com cateles³ e arcas e muito fato. As naos e gualeões não tem marinheiros que lhe mareem as velas e a artilharia he pouca pera tantos navios e ainda a faz parecer menos a grande falta de bombardeiros”⁴.

¹ Cf. “Alvará de nomeação de D. João de Castro”, de 28 de Fevereiro de 1545, publ. em *Obras Completas de D. João de Castro*, edição crítica por Armando Cortesão e Luís de Albuquerque, vol. III, Coimbra, Academia Internacional da Cultura Portuguesa, 1976, pp. 55 a 57.

² Cf. carta de 29 de Outubro de 1539, publ. em *Obras Completas [...]*, já cit., vol. III, pp. 16 e 17.

³ O mesmo que catre, espécie de maca de lona. Cf. Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário Luso-Asiático*, vol. I, New Delhi – Madras, Asian Educational Services, 1988.

⁴ Cf. carta de 29 de Outubro de 1539, publ. em *Obras Completas [...]*, já cit., vol. III, pp. 16 e 17.

ainda do desleixo a que aquele votara as tripulações das armadas, bem como a generalidade dos homens de armas, aos quais não eram pagos os soldos nem o mantimento, o que os compelia a desertar e a procurar noutras actividades e noutros locais a sua subsistência¹².

Foi, pois, num quadro de grande instabilidade das instituições militares, agravado pelas enormes dificuldades financeiras da Coroa, que D. João de Castro iniciou a sua governação na Índia. Aí chegado em Setembro de 1545 apressou-se a inquirir sobre o estado do arsenal e da ribeira de Goa, bem como da frota que aí se encontrava estacionada¹³. Constatado de imediato “o desfalecimento” em que a armada se encontrava¹⁴ determinou, com o parecer dos capitães e oficiais, que naquele verão se não organizassem as armadas regulares, optando-se por reformar a armada com o dinheiro que nelas se haveria de gastar, para o que mandou vir madeiras de Baçaim e ordenou que se provessem os armazéns com os materiais necessários¹⁵. Relativamente ao arsenal, certificado o muito mau estado em que se encontrava a generalidade da artilharia e das espingardas, bem como dos piques e lanças e da generalidade do armamento defensivo (capacetes, couraças, cervilheiras, espaldares, etc.^a), determinou que se procedesse à sua limpeza e reparação. Para além disso, tratou ainda de enviar para Ormuz e para o reino de Bisnaga oficiais régios com a função de assegurarem o abastecimento de Goa com salitre e enxofre, fundamentais para o fabrico de pólvora, dada a sua escassez e deficiente qualidade¹⁶.

Paralelamente, e pondo em prática uma medida que há alguns anos vinha defendendo, determinou a construção de 10 caravelas, a saber, duas em Goa, Chaúl e Baçaim, e quatro em Cochim, com que pretendia reforçar a armada de alto bordo. Como ele próprio explica ao monarca, “a razão que me moveu a mandar fazer caravelas e não outros navios foi parecer me que os galiões, pera poder peleijar, haviam mister muita gente, assim do mar como bombardeiros e

¹² Idem, *Ibidem*, p. 216.

¹³ Um “Auto de testemunhas para averiguar do estado dos Armazéns e do Arsenal de Goa”, feito em 31 de Dezembro de 1546 pelo Ouvidor Geral, confirma o péssimo estado em que ambos os organismos se encontravam. In B.N.L., *Manuscritos*, cx.^a 199, n.º 151.

¹⁴ Em carta ao rei, de Setembro de 1545, o Governador informa-o do péssimo estado em que encontrara a armada e remete-o para uma certidão feita pelos oficiais da ribeira “em que declararam o corregimento que ha mister cada navio, e a idade que é, e esse treslado do assento que com todos fiz das galés podres, e que não podem navegar”. In *Obras Completas* [...], já cit., vol. III, p. 73.

¹⁵ Cf. carta de Castro ao rei, de Setembro de 1545, publ. em *Obras Completas* [...], já cit., vol. III, p. 73.

¹⁶ Sobre o assunto veja-se D. Fernando de Castro, *Crónica do Vice-Rei D. João de Castro*, publ. por Luís de Albuquerque e Teresa Travassos Matos, Tomar, Escola Superior de Tecnologia de Tomar, 1995, pp. 27 e segs.

lascarins,o que na Índia não ha. Pera se haverem de armar 8 galiões, como he costume e ordenança de guerra, não ficará gente nem bombardeiros pera mais armada. As gallés não se remam (grande falta de remadores), e não se remando são os piores navios de guerra de todos. E consirando em todos estes inconvenientes me pareceu nenhum outro genero de navio ser competente à Índia, senão estas caravelas, porque com 40 homens vam muito bem armadas, e com quatro bombardeiros e um condestabre se aproveitam de toda a artilharia, e são navios muito guerreiros e que esperam toda a fortuna e tormenta do mar. E pera autoridade e reputação do nosso poder é necessário muito maior número de velas”¹⁷.

Estes navios e, sobretudo, as muitas fustas e catures que igualmente mandou reparar e construir nas ribeiras, seriam de importância fundamental alguns meses mais tarde, quando, conhecido o cerco de Diu, serviram para socorrer a praça com homens, armamento e víveres, numa altura em que as barras já se encontravam fechadas por acção da monção e a navegação se fazia a muito custo e com grandes perigos¹⁸. Aliás, importa referir que ao longo de todo o período em estudo as fustas foram o navio mais utilizado em todas as operações militares navais que tiveram lugar no Índico ocidental, não só em acções de policiamento e de guerra de corso, mas também, e sobretudo, nos inúmeros ataques anfíbios perpetrados ao longo da costa ocidental indiana e do golfo de Cambaia.

O reforço dos sistemas defensivos das fortalezas do Estado da Índia foi outro domínio que mereceu de imediato a atenção de Castro. Ainda em viagem, porque tivesse feito escala em Moçambique apressou-se a enviar para Lisboa um relatório detalhado sobre a fortaleza aí edificada, onde referia não passar aquela de um bastião, mal localizado e, por isso mesmo, totalmente ineficaz. Dela fez um primeiro “debuxo”, traçado de acordo com as novas concepções da arte de fortificar em voga um pouco por toda a Europa, de molde a permitir que a futura edificação pudesse enfrentar com êxito a ameaça da moderna artilharia turca. Não sendo o tempo propício para a início da construção e porque não tivesse para isso qualquer mandado do monarca, determinou ainda assim ao seu capitão que de imediato fosse ajuntada pedra de cal no local onde seriam feitos os fornos para a sua futura construção¹⁹.

¹⁷ Idem, *Ibidem*.

¹⁸ Castro em carta aos moradores de Chaúl informa-os, em 3 de Maio de 1546, de que mandara recolher todas as fustas e catures “que se acharam em esta costa” por se encontrar a organizar uma armada de socorro a Diu, que pretendia fosse composta por 100 navios e que seria capitaneada pelo seu filho D. Álvaro. Cf. *Obras Completas* [...], já cit., vol. III, p. 166.

¹⁹ Cf. carta de Castro ao rei, de Setembro de 1545, *Ibidem*, pp. 65 a 68. Sobre o assunto veja-se também Manuel Lobato, “Fortalezas do Estado da Índia: do centro à periferia”, in *A Arquitectura Militar na Expansão Portuguesa*, Porto, CNCDP, 1994, pp. 45 e 46.

A sua acção, no entanto, não se circunscreveu às terras de Goa, já que, como afirma Bastião Coelho em carta enviada a Castro²⁵, depois de ter inspecionado em Abril de 1546 os sistemas defensivos de Diu e de aí haver organizado os homens em companhias, começava agora a fazer em Baçaim “a ordenação que V. S. mandou; a gente sayo muito louçã e por ser antre chuva e lama fycou muita gente que não foy; foram trezentos homens porque tambem em Agaçim n’armada com D. Jorge estão muitos e para est’outra terra vem”²⁶. Procurava-se, assim, proceder à organização, adestramento e disciplina das forças aí estacionadas, por forma a transformá-las em corpos militares dotados de uma capacidade técnica e táctica que lhes permitisse sustentar com êxito as constantes surtidas militares efectuadas pelas forças dos potentados limítrofes.

A exemplo do que sempre acontecia quando era fomentada a criação deste tipo de estrutura de enquadramento dos soldados, vão suceder-se as tentativas para bloquear o processo, queixando-se o já referido Bastião Coelho, que ocupava o cargo de tanadar-mor das terras de Baçaim em 1546, da pouca cooperação do capitão no arregimentar dos homens para os exercícios e bem assim da sua contínua ingerência nas funções que lhe estavam cometidas²⁷.

Tratando-se Baçaim e Goa das duas únicas praças que, à época, tinham adstritas áreas significativas de território, afigura-se-nos por demais evidente que uma das principais razões que motivou o Governador a tentar organizar os seus homens segundo os princípios das ordenanças e a criar esquadrões de tropas a cavalo resultou da necessidade de se defenderem das poderosas forças de cavalaria dos soberanos vizinhos. Colocado perante o enorme diferencial de potencial humano existente entre as suas forças e aquelas, ao governador restava socorrer-se da superioridade técnica de que dispunha e lançar mão de um modelo de organização militar dotado de esquemas tácticos comprovada-

²⁵ Bastião Coelho fora anteriormente escolhido por Castro para proceder à verificação dos sistemas defensivos de Baçaim seguindo então para Diu na companhia de D. Fernando de Castro, aí participando na defesa da cidade e, como refere, na organização das companhias. Tratava-se de um profundo conhecedor da arte de fortificar, como o demonstram as informações técnicas e os comentários que remete ao governador após haver andado com o capitão de Baçaim “a lançar medidas e ordenar ha estacada”. Nessa carta, de 4 de Maio de 1546, escrita após haver verificado cuidadosamente as defesas de Diu e as estâncias dos muçulmanos afirmava: “e perdoe Deus a quem fez nesta frontaria cinco baluartes em tão pouco espaço que nhum se ajuda hum a outro e naquele lanço bastavam dous e a sua artilharia que respondera de hum a outro”. A.N.T.T., *Colecção de S. Lourenço*, vol.V, fol. 159, publ. por António Baião, *História Quinhentista do Segundo Cerco de Dio*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1927, pp. 183 e 185.

²⁶ Cf. carta de Bastião Coelho ao governador, de Baçaim, 8 de Agosto de 1547, publ. em *Obras Completas [...]*, já cit., vol. III, pp. 429 a 433.

²⁷ Idem, *Ibidem*.

mente eficazes, sobretudo quando em disputa com exércitos que, combatendo com armamento tradicional, recorriam ao habitual choque frontal, praticado de forma impetuosa e desordenada. Como refere D. Fernando de Castro na sua *Crónica*, reportando-se ao caso de Goa, “o seu intento principal era estar prevenido, havendo alguma desavença entre ele e o Hidalcão”, razão pela qual mandou fortificar os passos da ilha de Goa e guarnecê-los com mais tropas locais²⁸.

Em relação a Baçaim, que havia sido integrada muito recentemente na Coroa portuguesa e se encontrava ameaçada quer pelas forças de Cambaia apoiadas pelos seus aliados turcos, quer pelos mogores, a criação de corpos mistos de tropas a cavalo e de peões da terra impunha-se não só para proteger essas terras das suas devastadoras incursões, mas também para preparar os seus homens para um ataque terrestre contra as forças de Mahmud Shah, o qual seria comandado por Castro e efectuado em coordenação com uma grande ofensiva naval de apoio a Diu. Pretendia-se, assim, diminuir a pressão exercida sobre a fortaleza, por forma a que a sua guarnição, reforçada com a chegada desse socorro por mar, pudesse libertar-se do cerco que se adivinhava prolongado. Esta estratégia, delineada pelo próprio governador por altura do início do segundo cerco²⁹, viria, no entanto, a ser abandonada em virtude do parecer contrário dos seus capitães e por aquele haver constatado que a morosidade do processo impediria as suas forças de reconstruírem as muralhas da fortaleza antes de terminar o verão, o que implicaria um novo cerco em condições ainda mais desfavoráveis³⁰.

A formação desses corpos poderá ter sido equacionada também por D. João de Castro para servir de suporte a uma eventual criação de um estado territorial, já que, como é sabido, a sua postura evoluiu, neste particular, de uma posição de defensor acérrimo de uma política talassocrática, em 1539³¹, para a de apoiante de uma solução territorialista, a partir do início da sua governação.

²⁸ Cf. D. Fernando de Castro, *Crónica do Vice-Rei D. João de Castro*, publ. por Luís de Albuquerque e Teresa Travassos Matos, Tomar, Escola Superior de Tecnologia de Tomar, 1995, p. 33.

²⁹ A 3 de Agosto de 1546 Castro instava com os moradores de Chaúl para que com os seus homens e cavalos passassem a Baçaim, “onde eu me quero hir assentar com a gente de cavallo que puder recolher, pera eu por terra e elle (seu filho D. Álvaro) por mar hirmos destruindo toda a costa”. Cf. Gaspar Correia, *Lendas [...]*, vol. IV, p. 495.

³⁰ Idem, *Ibidem*, pp. 542 e 543.

³¹ Encontrando-se nessa altura em Goa manifestava a D. João III o seu mais claro apoio à continuidade de uma política de domínio do mar afirmando: “quisera eu ser marca que podera tirar estromentos e lançalos na tore do Tombo de Lisboa sobre afirmar que em nenhuma maneira os portugueses deviam d’emtrar hum so palmo pela tera dentro da India, porque nenhuma outra cousa sustenta a paz e conserva a amizade dos Reis e senhores da India se nam crerem e terem por muyto averigoado que somente nos contentamos do mar”. *Ibidem*, p. 23.

Essa idéia encontrar-se-ia, assim, em gestação pelo governador e por alguns dos principais capitães³², consolidando-se à medida que foi interiorizando a sua incapacidade para proceder a alterações estruturais no Estado da Índia. Desalentado com a generalidade dos soldados e capitães que, como referia, eram mais mercadores do que gente de guerra, e ciente da incapacidade do Estado para solver o pagamento dos soldo e mantimentos à soldadesca e às equipagens dos navios afirmava em 1546 a D. João III:

“Escrever a V. A. as desordens desta terra, a fraqueza das fortalezas, o derramamento da gente, o sono e desserviço que universalmente reina em todos os homens, o grande poder e numero de gentios nossos adversarios e o pouco nosso, não parece cousa nunca pera se acabar de dizer [...]; cuidando eu nisto muitas vezes e vendo o grande perigo em que todas as oras estaa esta sua terra, não acho nenhum remedio salvo tomar pe em alguma parte e fazer huma colonia de quatro mil homens, damdoselhe terras e fazendas com que largamente se possam sustentar, porque doutra maneira não abastara a India mandar V. A. a ela quanta gente tem em Portugal, por causa das grandes saidas que tem [...]. Polo que me torno afirmar que se V. A. quer sustentar esta terra deve ordenar que se faça colonia e povoação em hum de dous lugares, a saber, ou nas terras de Baçaim e Manorá ou nas terras firmes de Goa. [...]. Quanto he a Baçaim nisto parece que ha pouco que fazer, pois as terras são de V. A.; quanto a estas de Goa, he necessareo tomalas com mão armada”³³.

Ciente da escassez crónica de homens de armas que afligia o “Estado da Índia”, agravada nos anos anteriores em virtude da redução do apoio prestado pelo Reino que, lutando com dificuldades cada vez maiores para conseguir acudir aos sucessivos focos de instabilidade surgidos, sobretudo no Norte de

³² D. João de Mascarenhas, capitão de Diu por altura do segundo cerco e um dos responsáveis pela extraordinária defesa da fortaleza, manifestar-se-ia igualmente um partidário indefectível da adopção de uma política territorialista para a Índia. Após haver regressado ao Reino enviou ao Infante D. Luís um parecer em que defendia a necessidade de proceder ao envio de dez mil homens para o Oriente por forma a que fosse conquistado o reino de Daquéim (designação dada pelas fontes portuguesas ao antigo reino Bahamanida, confrontado a norte pelo reino de Cambaia, a oeste por Orissa e a Sul pelo império de Vijayanagar; esse grande reino desintegrara-se em vários estados independentes na viragem do século XV para o XVI, dando origem aos reinos de Berar, Ahamadnagar, Bijapore, Golconda e Bidar), servindo Goa de base para a invasão das terras do Idalcão, a que se seguiriam os restantes dois senhorios. Cf. “Parecer de D. João de Mascarenhas ao Infante D. Luís sobre as cousas da Índia”, B.N.L., *Manuscritos*, cx.^a 30, doc. 11. Uma cópia deste documento encontra-se no British Museum, *Additional*, n.º 20922, ff. 88V a 91.

³³ Cf. fragmento de uma carta do governador para D. João III, de inícios de 1546, *Ibidem*, pp. 573 e 574.

África, reduzira substancialmente os contingentes militares embarcados em direcção ao Oriente, D. João de Castro levou a cabo uma política de sistemática integração de tropas locais no seio das estruturas militares portuguesas. Estas, com efeito, depois de devidamente organizadas em companhias capitaneadas por tanadares portugueses, passaram a integrar, em Goa e Baçaim, os exercícios de adestramento tático e de tiro à barreira realizados semanalmente, sendo depois utilizadas nos diferentes palcos de guerra. Combateriam em Diu, por altura do ataque final ao arraial de Cambaia, e, sobretudo, nas terras firmes de Salcete e Bardêz, onde a sua acção foi decisiva não só para segurar as repetidas investidas dos capitães do Adil Kham, mas também para os levar de vencida nas batalhas travadas ao longo de 1547³⁴.

Nessas acções militares participou ainda uma número muito significativo de naires enviados pelo rei de Cochim, que Couto contabiliza em cerca de 2000 homens capitaneados pelos respectivos naiques³⁵, utilizados por Castro para colmatar as brechas provocadas pelo fraquíssimo envolvimento da generalidade das praças a sul de Goa – o capitão de Cochim chegou mesmo a afirmar ao governador que a recusa dos homens em se embarcarem para o socorro de Diu atingira tais proporções que nada mais poderia fazer do que prender todos os que não o quisessem fazer³⁶ – e, sobretudo, das comunidades portuguesas estabelecidas na costa do Coromandel. Estas, porque pouco interessadas na prossecussão da política que vinha sendo seguida, marcada como referimos pelo acentuar do centralismo do poder da Coroa e pelo regresso ao Índico ocidental, foram protelando o envio de socorros até à partida do governador para o Norte, não integrando, assim, a grande armada que, após vários meses de preparação, levantou ferro do Mandovi em Setembro de 1547.

Valeu-lhe então, para além do apoio já referido, a cooperação dos casados de Goa, Chaúl e Baçaim, muito mais interessados na resolução do conflito, dada a grave crise económica e financeira que os atingira em resultado da interrupção do tráfico de e para o Golfo de Cambaia. Por via disso os principais dessas cidades apressaram-se a colaborar, pondo ao serviço da Coroa não só os seus navios, mas participando também, em conjunto com os seus criados e escravos, nas mais diversas acções militares. Neste particular importa referir que os cronistas são unânimes ao salientarem a importância do papel desempenhado pelos escravos, tanto no mar, enquanto remadores das galeotas, fustas

³⁴ Sobre o assunto veja-se o trabalho de J. B. Aquarone, *D. João de Castro Gouverneur et Vice-Roi des Indes Orientales (1500-1548)*, Paris, PUF, 1968, pp. 603-604 e 634 a 639.

³⁵ Cf. Diogo do Couto, *Da Ásia*, déc. VI, parte I, livro V, cap. VI, pp. 408 a 414.

³⁶ Cf. carta de Henrique de Sousa Chichorro, de 6 de Setembro de 1546, publ. em *Obras Completas* [...], já cit., vol. III, p. 237.

e catures, como em terra, onde, como refere Gaspar Correia, combateram ao lado dos seus senhores, contribuindo de forma marcante para os sucessos que se seguiram³⁷.

4. A capacidade demonstrada pelo “Estado da Índia” para responder com êxito não só à ofensiva turco-guzerate sobre Diu, mas também às sucessivas investidas dos capitães do sultanato de Bijapur sobre as terras de Bardez e Salcete, resultou, assim, em grande medida, como o reconheceria o próprio monarca, da capacidade de Castro promover a articulação de todas essas forças em simultâneo com uma vasta e profunda reforma das suas estruturas militares³⁸.

A sua acção acabou, no entanto, por esbarrar com uma enorme contrariedade, que condicionou enormemente muitos dos seus projectos reformadores e diminuiu o alcance da vitória militar de Diu. Na verdade, os graves problemas de falta de liquidez financeira que afectaram a sua governação, e que se enquadravam no que Vitorino Magalhães Godinho afirmou ser “um processo de viragem estrutural das economias mundiais”³⁹, foram decisivos não só para que se esboroassem muitos dos seus projectos reformadores (de que a criação das companhias “à suíça” era porventura o mais significativo), mas também para obstar a que o seu principal objectivo político-militar na região – o estabelecimento de uma paz duradoura com o soberano de Cambaia – se concretizasse.

Com efeito, no exacto momento em que se encontrava ainda a contabilizar as vantagens decorrentes da vitória alcançada em Diu sobre os exércitos de Cambaia, começou a ser confrontado com sérios problemas, decorrentes do não pagamento do soldo e mantimento aos soldados. Um pouco por todo o lado vão começar a estalar motins e revoltas mais ou menos graves no seio da soldadesca, que se recusava a embarcar nas armadas e a servir nas fortalezas. Minimizados num primeiro momento com o recurso ao sistema de “mesas” dadas

³⁷ Gaspar Correia refere-se expressamente ao caso de Diu onde muitos deles, em conjunto com o qu chama de “peões canarins” integraram a vanguarda das forças que investiram sobre o arraial mouro. Cf. *Lendas* [...], já cit., vol. IV, p. 555.

³⁸ Cf. carta de D. João III para o Senado de Goa, de 16 de Novembro de 1547, in A.H.G., *Livro de Registo das Cartas Régias para o Senado de Goa*, n.º 7743, f. 14.

³⁹ No Oriente essa crise resultou sobretudo da recuperação das rotas tradicionais das especiarias em detrimento da rota do Cabo e da estagnação da economia da Ásia portuguesa, bem patente na regressão das receitas auferidas pelas suas alfândegas, que provocaram o agudizar da crise financeira do Estado, com todos os reflexos negativos daí decorrentes. Cf. Vitorino Magalhães Godinho, “Flutuações económicas e devir estrutural do século XV ao século XVII”, em *Ensaio*, vol. II, Lisboa, Sá da Costa, 1978, pp. 262 a 270; e *Les Finances de l'État Portugais des Indes Orientales (1517-1635)*, Paris, Centro Cultural Português, 1982, pp. 47 e 48.

pelos fidalgos mais abastados e ao pagamento de soldos de embarque, depressa os problemas se agravaram tendo o Governador de recorrer à violência para sustentar a revolta dos homens⁴⁰.

Esses problemas, aliados à ineficácia da acção de alguns dos seus capitães, contribuiriam ainda para o fracasso da expedição a Ádem – cujo senhorio lhe fôra oferecido pelo soberano de Camfar –, traduzido numa ocupação efêmera da fortaleza pelos homens de D. Paio de Noronha, facto que inviabilizou os seus projectos de controle da navegação do Mar Vermelho.

Sem meios para continuar a manter uma guerra ofensiva, assente na devastação das povoações ribeirinhas do golfo de Cambaia e num rigoroso controle da navegação muçulmana no Mar Arábico, optou por se recolher a Goa com o grosso da sua armada. Essa retirada significou, na prática, uma meia derrota, na medida em que após o sucesso estrondoso de Diu, Castro não fora capaz de arrancar do soberano de Cambaia o estabelecimento de uma paz duradoura, que permitisse o retomar da actividade comercial marítima na região, vital para a saída da crise financeira que atingira o “Estado da Índia” em resultado do depauperamento das suas rendas alfandegárias.

Desiludido e alquebrado pelas febres que o minavam viria a falecer pouco depois, em 22 de Outubro de 1548. A exemplo do que sucedera com Afonso de Albuquerque, também agora, com a sua morte, se procedeu ao rápido dismantelamento de muitas das estruturas por si criadas e se voltou a um período de grande liberalidade marcado por uma nova “soltura das gentes”.

⁴⁰ Cf. Gaspar Correia, *Lendas [...]*, vol. IV, pp. 636 a 638.

O Poder Naval turco em meados do século XVI num Auto da Inquisição de Lisboa

ITEN Carlos Manuel Valentim

Os cristãos-novos portugueses, como têm demonstrado os últimos estudos, encontravam-se unidos por uma vasta rede social que não reconhecia fronteiras políticas e administrativas. Protegiam-se mutuamente, nos muitos negócios que dominavam, e constituíam-se como grupo de pressão junto do poder, religioso ou político. Não será assim mera casualidade que Duarte de Paz, um cristão-novo do Porto, que vai para Roma em 1532, como representante da sua comunidade, frente aos enviados diplomáticos de D. João III, que tentavam trazer o tribunal da Inquisição para Portugal, recebe da mão do banqueiro Diogo Mendes e da sua cunhada avultados fundos para defender a causa dos conversos portugueses junto do Papa. No mesmo plano encontra-se a partida de seu filho, Tomé Pegado de Paz, anos mais tarde, em 1552-53, para a Turquia, precisamente pela mesma altura, em que Grácia Nasci, aquela que com outro nome cristão – Beatriz de Luna – tinha doado os fundos a seu pai. Chamavam-lhe a «grande judia». Era a legítima herdeira da fortuna dos Mendes Benveniste, e deslocava-se para o Império Turco, precisamente no ano de 1552, acompanhada dos restantes membros da sua família e de um grupo numeroso de servidores.

Não esqueçamos que o centro de gravidade do comércio europeu se deslocara para o Mediterrâneo Oriental, aquando da primeira crise da Rota do Cabo. Nas conjunturas de 1528-1530 e em seguida de 1534 em diante.

Uma das grandes novidades desta fase é a mudança do eixo económico. A rota do Levante retoma o seu ritmo, e leva novamente a melhor perante a rota do Cabo que perde o seu ímpeto inicial. Em torno da cidade de Alexandria acantonam-se os capitais de judeus e cristãos-novos¹. Os Nasci passariam a dominar agora, a partir do interior do Império Otomano, uma ampla rede de comércio e informação que se estendia ao Índico². Controlam os negócios da

¹ V. A. A. Marques de Almeida, “O Zangão e o Mel. Uma metáfora sobre a diáspora sefardita e a formação das elites financeiras na Europa (séculos XV a XVII)”, *Oceanos*, n.º 29, Janeiro/Março 1997: Diáspora e Expansão. Os Judeus e os Descobrimentos Portugueses, pp. 25-35.

² V. José Alberto Rodrigues da Silva Tavim, *Judeus e Cristãos-Novos de Cochim...* p. 211.

importação de vinhos para o império turco, são rendeiros da dízima dos vinhos das ilhas da Turquia, gestores da cobrança dos impostos arrecadados às populações cristãs e judaicas de todas as províncias do Império, e Joseph Nasci, sobrinho de Grácia Nasci é conselheiro do sultão para os assuntos externos; recebe o título de duque de Naxos e das sete ilhas, casando com a sua prima Reina, numa clara tentativa de não dispersar os bens na posse da família. A sua Corte em nada ficava a dever às mais prósperas e resplandecentes do Renascimento italiano. Chegou a fundar, em Tiberíades, na Palestina, um centro judaico.

Era muito poder acumulado, aquele, que escorria pelas mãos desta família sefardita. Os seus interesses económicos e financeiros repartiam-se um pouco por toda a Europa: Polónia, toda a Itália, Ragusa, França, Balcãs, aufferindo, sem dúvida, de um lugar de destaque no seio do império da *Sublime Porta*³, que os acolhera de braços abertos, mostrando-se bastante tolerante em relação aos judeus⁴. Inclusive, Suleyman I «O Magnífico» tinha por seu médico Moseh Hamon, um judeu bastante bem conhecido de alguns cristãos-novos que se encontravam na Índia, em cidades como Cochim⁵, que lhe escreviam a pedir a intervenção militar do imperador turco.

Tomé Pegado de Paz, um *meio-cristão novo*, como é apelidado num auto da Inquisição – filho de uma cristã, Catarina Pegada e de Duarte de Paz, cristão-novo – vai trabalhar para esta rede controlada pela família Nasci. Um dos encargos é arregimentar portugueses para a rede onde está e inserido. Dirá mais tarde, quando interrogado pela Inquisição: “*elle (Tomé Pegado de Paz) o agasalhou beem [um Francsico Sanches por ser portugues dyzendo-lhe que se alguma ora fos[s]e a Constantinopla pergunta[s]se pela gram judia que em sua casa ho acharya e que elle ho resgatarya e despois de seruir algum tempo ho mandaria a Portugaall como fazya a outros[...].*”⁶

Mas Tomé Pegado recebe a incumbência, por parte do Duque de Naxos para ir cobrar uma antiga dívida da Corte francesa à família. O duque reclamava 150.000 ducados, mas os franceses recusavam saldar tamanha dívida, considerando-se isentos, visto que haviam confiscado os bens de judeus em solo francês, estando estes proibidos de comerciar e de viver em terras gaulesas⁷.

³ Temos vindo a seguir Cecil Roth, *Ibidem*, pp. 3-38 e passim; e José Alberto Rodrigues da Silva Tavim, *Judeus e Cristãos-novos de Cochim...*, pp. 203-208.

⁴ Cf. Jacob Barni, “Los Sefardies en el Império Otomano (siglos XV-XVI), Maria Antonia Bel Bravo y outros, *Diáspora Sefardí*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, p. 104. Uma boa síntese sobre o Império Otomano, para esta altura, que aborda o papel dos Nasci é, julgamos, Halil Inalcik, *The Otomanan Empire. The Classical Age 1300-1700*, London, Phoenix, 1994.

⁵ V. José Alberto Rodrigues da Silva Tavim, *Judeus e Cristãos-Novos de Cochim...*, pp. 211 e 215.

⁶ Idem, *Ibidem*, fl. 21 v.º.

⁷ V. , Cecil Roth, *Ibidem*, pp. 27-28.

A “Casa” Mendes, de que os Nasci eram legítimos herdeiros, tivera em tempos uma sucursal no sul de França, em Lyon, praça financeira importante, para onde confluíam muitos capitais⁸. As dívidas contraídas pela Coroa francesa, que se debatia frequentemente com a falta de fundos para prosseguir as guerras contra o Império Habsburgo, remontavam aos anos trinta do século XVI.

As avultadas dívidas da Corte francesa aos Nasci haviam-se tornado um assunto de Estado, incómodo nas relações amigáveis entre o Império Otomano e a França. Joseph Nasci negociava com o sultão a melhor forma de cobrar o dinheiro, prometendo parte da quantia para os cofres do Império.

A 23 de Março de 1565, o Sultão endereçou uma carta pessoal ao rei de França, não por via diplomática, mas sim utilizando um mensageiro especial enviado, por sua vez, a partir de um navio da esquadra turca pelo Almirante Mustapha Pasha, enquanto decorria uma demonstração de força pela Armada Otomana no Mediterrâneo Ocidental⁹.

Refira-se que em Julho de 1560, cinco anos antes havia ocorrido a destruição de uma esquadra espanhola que se encontrava na ilha de Gerba. Numerosos prisioneiros espanhóis haviam sido levados para Constantinopla. Isto é, a balança do poder naval no Mediterrâneo tendia a balançar, cada vez mais, para o lado Otomano.

É neste clima diplomático que, encarregado de se deslocar ao sul de França, Tomé Pegado deixa Istambul em direcção a Argel, permanecendo aí cerca de sete meses à espera que o Paxá local lhe cedesse duas galeotas, com as quais rumaria à costa sul da França, com vinte cativos franceses, em companhia de um turco, vindo da armada otomana, como era referido à pouco, que se deslocava também à corte de Carlos IX. Decorria o ano de 1565, o ano em que os turcos cercam Malta.

No regresso, com a dívida cobrada, embarcando a bordo de uma galé que fazia a ligação entre Argel e Constantinopla, naufragou, contou João Fernandes, ouvido pela inquisição. Um dos cativos puxou fogo à pólvora transportada a bordo, fazendo o navio explodir. Tomé Pegado de Paz salvou-se, mas perdeu as letras de cobrança do dinheiro, que levava consigo, pertença dos Nasci¹⁰. Este terá sido, ainda segundo aquele testemunho, motivo de ruptura entre o cristão-novo e o duque de Naxos, levando-o a converter-se ao Islão.

Tomé Pegado vai entregar à lei mosaica com o nome de Chahaom,

⁸ Sobre Lyon, enquanto praça financeira, V. R. Ehrenberg, *Le Siècle des Fugger*, prefácio de Lucien Febvre, Paris, SEVPEN, 1955, pp. 261-268.

⁹ Idem, *Ibidem*, p. 31.

¹⁰ Inquisição Processo 10906, fl. 19 v.º.

¹¹ IAN/TT, *Inquisição de Lisboa*, Processo 10906, fl. 11 v.º.

primeiro, e Rabi David, depois. Anos depois converte-se ao islamismo por conveniência penal, pois fora entretanto preso, depois de ter andado foragido. Por último, regressa à religião de Moisés e dirige-se para Itália, onde no ano de 1578, é preso e enviado para Portugal como escravo de uma galé.

O testemunho de Tomé Pegado de Paz, no auto da Inquisição a que ficará sujeito, com o número de processo de 10906, é a todos os títulos interessante. O cristão-novo carreará a informação que, do seu ponto de vista, importava à sua defesa pessoal e, claro está, aquela a que os próprios inquisidores estariam mais interessados em ouvir, relacionada com o Império Turco, as suas armadas e estratégias¹¹), pouco tempo depois do embate dramático de Alcácer-Quibir. Por exemplo questionado sobre a eventualidade de o turco enviar uma armada à Índia, espondeu que a única informação que tinha era a de que os turcos se preparavam para cortar “certo pas[s]o no ryo Nylo pera poderem pas[s]ar muitas gallees”. Repare-se como a procura e recolha de informações sobre o poder naval Otomano era para Portugal.

Por outro lado, Tomé Pegado refere que o embaixador do Achem se deslocara à Corte turca, em 1562 ou 1564, em busca de auxílio naval, contra os portugueses, ara a conquista de Malaca, tendo Matias Bicudo¹², um judeu de Alepo, recrutado por Lourenço Pires de Távora, quando embaixador em Roma no ano de 1559, vindo do Cairo para Constantinopla, no intuito de saber notícias sobre as galés que o Sultão pretendia lançar no Índico. Joseph Nasci, apercebendo-se que Bicudo estava ao serviço dos portugueses manda Tomé, numa primeira missão, antes de o enviar à corte gaulesa, no seu encalço. Segundo agora o testemunho de Tomé Pegado O cristão-novo alertou Matias Bicudo, em Alepo, quando este tentava alcançar Ormuz, aconselhando-o a desviar caminho para não ser detido¹³.

Vivia-se, é bom não esquecer, uma época dominada pela luta em torno da supremacia entre impérios. O império Otomano, justamente, é uma das entidades políticas mais poderosas e formidáveis, nesta 2.^a metade do século XVI. A sua expansão em feita várias direcções: quer para a Europa central; quer para o norte de África; quer mesmo para o golfo Pérsico e para o Índico. As forças do Sultão contestam abertamente o domínio português nestes dois mares.

Tanto no Golfo Pérsico, como no Índico, ou no Mediterrâneo chocavam-se os interesses dos Otomanos com os de Habsburgos e Portugueses. A questão

¹¹ Sobrinho de Isaac Bicudo, que passava informações sobre o turco via Veneza e Roma à Corte portuguesa e ao vice-rei da Índia. V. Maria do Rosário de Sampaio Themudo Barata De Azevedo Cruz, *Os Diplomatas Portugueses em Roma No Século XVI e as Informações Acerca do Turco e da Índia*, separata de *Portugaliae Historica*, 2.^a Série, Vol. I, 1991, pp. 105 e ss.; e Maria José Pimenta Ferro Tavares, “Judeus, Cristãos Novos e os Descobrimentos Portugueses, *Sefarad* XLVIII 2 (1988), pp. 296-297.

¹² Inquisição Processo 10. 905, fl. 8.

de Baçorá estava em suspenso, ocupando os interesses da diplomacia lusa; muita especiaria afluía ao Levante; o poder naval turco crescia no “mar interior”, as hostes de janízaros avançavam, subiam os Balcãs e deslocavam-se em direcção ao Ocidente. Todas estas preocupações levaram à montagem de uma rede de informações para Portugal, sobre os Turcos e a Índia, no tempo de D. João III e de D. Sebastião¹⁴.

Como não podia deixar de ser, a pedra angular deste “serviço” de informações eram os judeus – que estavam bem posicionados no terreno, em lugares estratégicos, para obtenção de informação¹⁵ – muitos deles anteriormente cristãos-novos, mas que perseguidos pelas Inquisições, espanhola e portuguesa, tinham regressado ao judaísmo e ao Mediterrâneo¹⁶, atraídos pelas novas oportunidades que se abriam no Levante.

¹⁴ V. Maria do Rosário de Sampaio Themudo Barata De Azevedo Cruz, *op. cit.*, p. 103 e passim.

¹⁵ Os judeus encontravam-se, no século XVI, entre os que estavam na posse de informação por via do comércio. V. Peter Burke, *A Social History of Knowledge*, Cambridge, Polity Press, 2000, pp. 155-156.

¹⁶ Nesta idade de viragem o judaísmo, segundo o Professor José Augusto Ramos, privilegiou o Mediterrâneo. Cf. “Judaísmo e Mediterrâneo..”, *op. cit.* p. 77.

Os Portugueses na Insulíndia: as vias de navegação

CFR Luís Semedo de Matos

Introdução

É pouco conhecida a forma como se foi estabelecendo a teia portuguesa de vias de navegação que cobriram toda a região da Insulíndia, nomeadamente porque à proliferação de roteiros do Índico ocidental e da Carreira da Índia que foram escritos durante o século XVI opõe-se uma escassez confrangedora no que diz respeito ao Extremo Oriente. Um impulso inicial, dado por um texto que consta do chamado *Livro de Marinharia de João de Lisboa* – que costuma datar-se do princípio da década de trinta da era de quinhentos – tem uma continuidade tímida no *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes* (ci 1548), e só vem a repetir-se numa colectânea feita por Linschoten, o viajante holandês que passou pela Índia na década de oitenta. Ai, de facto, encontramos um conjunto de cópias de roteiros, que foram traduzidas em holandês e francês, provavelmente porque um dos seus objectivos era o de registar e trazer para o seu país o máximo de informação náutica sobre as rotas em que andavam os portugueses. De uma boa parte destas traduções – havendo a certeza de que a origem é portuguesa – nunca foi encontrado qualquer original. E, até ao século XVII, não temos nenhum texto que reúna tanta informação como a compilação do aventureiro holandês. Uma situação, à primeira vista, insólita que coloca muitas questões que se prendem com a forma como navegou e como viveu a lusa gente para além da Taprobana. Delas iremos falando ao longo do texto.

Uma capitania em Malaca, outra nas Molucas e um movimento oficial de navios relativamente reduzido, contrapõem-se a um formigueiro de gente particular cheia de iniciativa e com vontade de vencer, que embarcou em navios próprios (quase sempre fretados localmente) ou estrangeiros e que se espalhou por toda a parte, percorrendo a Insulíndia, as costas do Vietname, da China e do Japão. Gente que viveu quase sempre ao sabor dos seus próprios ditames, sujeitando-se muito mais ao que lhe foi sendo imposto pelas condições políticas e económicas locais, e furtando-se à tutela régia que existia *de jure* mas sem correspondência *de facto*. Todavia, foi sob a alçada da capitania de Malaca e do governo da Índia que os portugueses tiveram a iniciativa de ir até às ilhas de Banda e Molucas, e foram ao rio de Cantão, de onde foram violentamente expulsos em 1522.

O presente trabalho abordará – de forma simplificada – os roteiros e as vias de navegação que se estabeleceram com estes dois destinos, alcançados

completar o puzzle de informações sobre o Índico, de forma a apurar a sua estratégia que, até aí, só tinha em conta a região ocidental com os estreitos de escoamento pelo Mar Vermelho e Golfo Pérsico. A viagem, contudo, não correu da melhor maneira. Depois de dobrar o Cabo da Boa Esperança foi ter à costa leste da ilha de S. Lourenço, que reconheceu de sul para norte, até que a monção pequena lhe permitiu a travessia para a Índia, onde chegou a 20 ou 21 de Abril de 1509.

Barros e Castanheda têm versões diferentes sobre a data da chegada a Cochim mas, para além deste pormenor que poderá resultar de um erro do registo consultado por um ou por outro, as duas descrições sugerem situações diferentes para o que sucedeu à esquadra. Castanheda diz que Diogo Lopes não foi direito a Ceilão e Malaca, como recomendara o rei, porque era tarde para o fazer⁴. Barros explica que os navios foram até ao Cabo Comorim – “que elle tomou com asaz trabalho” – de onde seguiu para norte onde sabia que tinha meios de apoio⁵. Não seguir para Malaca, estando em Abril, não pode ser imputado ao facto de ser tarde, porque essa era uma das épocas favoráveis à viagem, saindo da Índia antes de se declarar a monção de SW. Quer isso dizer que outras razões houve para não o fazer. As razões que se deduzem do texto de Barros, apontando para a necessidade de “corregger os nauios que leuaua mal repairados” e, seguramente, o facto de não ter conseguido o necessário piloto para fazer aquela rota ainda desconhecida dos portugueses. Repare-se que a 16 de Novembro de 1506, poucos dias depois do regresso dos três homens que D. Francisco de Almeida mandara a Malaca e que não tinham lá chegado, Gaspar da Gama escreveu uma carta ao rei, explicando que “aquele tempo nosas nãos nom podiam hir laa por huua causa que nom tínhamos pilotos”⁶. Natural seria, portanto que Lopes de Sequeira os quisesse encontrar na Índia, uma vez que não tinha conseguido obtê-los nas Maldivas, como sugerira o rei no *Regimento*. É importante que se tenham em conta estas limitações e a dimensão real dos problemas náuticos do Índico, quando não havia pilotos práticos que conduzissem os navios portugueses, porque essas dificuldades agravam-se a leste de Malaca, nas rotas que constituem o objecto deste pequeno estudo.

Os métodos de navegação aprendidos e assimilados durante o século precedente, a quando da exploração do Atlântico – nomeadamente o domínio da determinação das latitudes pela observação da altura dos astros, e a sua conjugação com a estima nas grandes derrotas –, eram manifestamente insuficientes para desbravar o Índico e as faldas do Pacífico, como veremos adiante.

⁴ Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia...*, vol 1, Porto, 1979, p. 450.

⁵ Barros, *Ásia, Década segunda*, Lisboa, 1988, p. 170.

⁶ Torre do Tombo, *Corpo Cronológico* 1/5/117.

Sequeira saiu de Cochim em Agosto de 1509, alcançando o porto de Malaca em Setembro, onde começou por ser bem recebido pelas autoridades locais. “Foram os chineses de quatro juncos que estavam no porto quem os conduziu à presença del-Rei”,⁷ um sultão muçulmano que rapidamente se tornou hostil, assim que se apercebeu de quem eram aqueles visitantes e da relação que tinham com os *franji* que tinham chegado à Índia em 1498. Depois de muitas conversas e dilações, permitiu que se montasse uma feitoria dirigida por Rui Araújo, mas as influências que se moveram tornaram a situação insustentável. Os navios foram obrigados a suspender e tomar a direcção da Índia, antes que a monção os deixasse presos no estreito por três ou quatro meses, isolados de qualquer reforço ou reabastecimento e à mercê dos seus inimigos. O feitor ficou cativo em terra com os seus companheiros de infortúnio, e a primeira tentativa de estabelecimento luso na cidade terminava num fracasso. Seria retomada um ano e meio depois, sob o comando de Afonso de Albuquerque, com mais meios navais, maior poder de combate e, sobretudo, com mais informação sobre o inimigo e sobre o equilíbrio instável em que ele próprio se movia.

Foi a conquista de Malaca em 1511 que abriu o exótico mundo do Extremo Oriente aos portugueses. A operação levada a cabo por Afonso de Albuquerque assume-se, sem sombra de dúvida, como mais um *nó górdio* da expansão portuguesa, tão importante como tinham sido as passagens do Bojador e do Cabo da Boa Esperança. Com ela se deu a entrada num espaço de tal modo diferente e distante, que me parece difícil ter a certeza de que alguma vez ali chegou o poder do rei de Portugal, apesar de por lá terem navegado muitos milhares de portugueses e seus descendentes.

Facilmente entendemos a importância estratégica do porto de mar situado entre o Índico Oriental e Ocidental, sobre uma passagem estreita sujeita aos movimentos das marés e ao ritmo das monções. Diz a lenda que foi fundada por um rei, de nome Paramjçura (Paramesvara, nos textos malaio), expulso de Palimbão pelos senhores de Java, e refugiado nos seus juncos com que navegou para Singapura. Tomé Pires⁸ conta ter ouvido dizer que, apesar desta hospitalidade piedosa, Paramjçura não hesitou em trair e matar quem o ajudara, ocupando o seu lugar. O acto valeu-lhe a inimizade do poderoso rei de Sião, que lhe fez guerra e o obrigou ao refúgio nas colinas que dominam o rio de Malaca, vivendo da pilhagem nos canais, com o apoio do que o boticário português chama de “celates”, nome que tem uma clara relação com “selat”, a

⁷ Luiz Filipe Thomaz, *Os Portugueses em Malaca (1511-1580)*, vol 1, Lisboa, 1964, p. 52.

⁸ Armando Cortesão, *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, Coimbra, 1978, pp. 384 e ss.

palavra malaia que designa canal ou estreito. Com pequenas variantes é mais ou menos esta a lenda que consta no *Sejarah Melayu*⁹, onde a maioria dos acontecimentos são atribuídos a mão divina, onde a escolha do local da cidade se deve a uma revelação feita a Paramesvara. Os mitos são mesmo assim: têm um fio condutor de verdades mais ou menos transformadas por uma espécie de inconsciente colectivo, marcado pela forma de vida e pelas dificuldades de sobrevivência. Com frequência são estes mitos que fundamentam o próprio poder, legitimando a sua forma de actuar e estruturando a sociedade em si. Chamo apenas a atenção para o facto de que em ambas as versões existe uma aliança entre esta figura de soberano e patriarca de Malaca com os celates (ou piratas dos estreitos), que explica a sobrevivência e a prosperidade da cidade, enquanto reguladora do movimento marítimo entre dois sectores distintos do Oceano Índico.

Ma Huan, marinheiro e intérprete de língua árabe que acompanhou as expedições marítimas do almirante chinês Zheng He, escreveu em 1433 que, no princípio do século XV, não havia naquele local nenhum país independente nem rei. As gentes deviam vassalagem ao rei de Sião, e foi o Imperador chinês que os libertou dessa tutela oferecendo-lhes o privilégio de tributários do *Celeste Império*, com um rei que em 1408 ou 1409 se dirigiu à corte de Pequim, para prestar a homenagem devida ao protector que o distinguira¹⁰. Esta versão parece estar bastante mais próxima das realidades concretas vividas durante o século XV, levando-nos a pensar que o entreposto foi favorecido pelos chineses, na altura em que levaram a cabo as suas grandes viagens marítimas. O Império fechou-se ao mar em 1435 (36), mas isso não afectou Malaca, que tinha a sua clientela estabelecida e o lugar ganho pelas condições físicas da sua localização.

O mundo comercial e marítimo indico – que se estende, a leste, até às Molucas e Papuas, e a norte, até à China e Japão – foi sempre dominado por duas grandes potências manufactureiras e grandes consumidoras, como são a Índia e a China. Mesmo quando o subcontinente indiano era um espaço politicamente fracturado, com rivalidades políticas e religiosas, no seu todo foi sempre uma potência de grande capacidade económica que rivalizava com a sua vizinha China. A diferença entre as estruturas políticas dos dois espaços, não afectou substancialmente as suas condições de núcleos económicos portentosos, entre os quais se deslocavam, ao ritmo cadenciado das monções, o formigueiro de mercadores e dos seus navios. Malaca era um ponto de passa-

⁹ *Anais Malaiois*. Apud, Barbara Watson ANDAYA, Leonard ANDAYA, *A History of Malaysia*, 2th Ed., Houndmills, 2001, pp. 35 e ss.

¹⁰ Geoff Wade, *Southeast Asia in the Ming Shi-lu*. <http://www.epress.nus.edu.sg/msl/entry/516> (consultado em Agosto de 2007).

gem privilegiado, com água e com condições de abrigo que, a partir do início do século XV¹¹, aprendeu a lidar com a sua vocação servindo os mercadores seus clientes. Não cabe no âmbito deste estudo esmiuçar o fenómeno meteorológico complexo que são as monções, mas é importante perceber que, no tempo da navegação à vela, determinava a época favorável para cada viagem e, nalguns casos, criava condições impeditivas à navegação, obrigando a arribadas durante toda a estação. Pois, para além das condições físicas já citadas, Malaca ficava no local certo, para que os viajantes vindos do Ocidente, na altura própria ali fossem encontrar os que vinham do Arquipélago ou do Mar da China, com quem faziam o seu negócio. A cidade limitou-se a albergar as diferentes comunidades de comerciantes, a vigiar os seus armazéns, a controlar as suas relações e a cobrar as respectivas taxas. O impulso que lhe foi dado pelo *Celeste Império*, no início do século, deve ter sido decisivo¹² mas as condições estavam criadas, e o fecho dos portos chineses ao comércio, em 1535 (ou 36), apenas serviu para desenvolver um intenso e complexo sistema de contrabando que lhe deu ainda mais protagonismo e riqueza¹³.

Foi este magnífico ponto de charneira entre o Índico Ocidental e Oriental que os portugueses cobiçaram, logo na primeira década da sua presença na Índia. A informação que consta no *Diário da Viagem de Vasco da Gama* é ainda vaga e com pouco valor, mas as recomendações de D. Manuel, de 1505, 1506 e 1507 denotam uma consciência cada vez mais clara do papel da cidade e da sua importância. Há, contudo, um conjunto de coisas de que os portugueses não tiveram consciência, quando decidiram ocupar Malaca e tiveram dificuldade em compreender nos anos que se seguiram: não se aperceberam das condições em que decorria o comércio e a navegação a leste deste estreito, da real dimensão do poder da China e do que esse poder representava nas relações comerciais que se desenvolviam no Extremo Oriente.

Denys Lombard denominou todo o espaço índico a leste do estreito de Malaca, acrescentado com o Mar da China e os sectores arquipelágicos do Pacífico ocidental a ele ligados, como o *Mediterrâneo Chinês*, estabelecendo um paralelo com a ideia de *Mundo Mediterrânico* desenvolvida por Fernand Braudel¹⁴. Quer ele dizer que se trata de uma região onde convive o continente e o arquipélago, com gentes de características bastantes diferentes, simulta-

¹¹ Como se deduz, quer das lendas, quer das informações constantes no *Ming Shi-lu*.

¹² The selection of Melaka for particular honours may be explained by China's need for a convenient trading centre in the Straights somewhere at the "end of the monsoons". B. ANDAYA, L. ANDAYA, *A History of Malaysia*, pp. 35 e ss.

¹³ O fecho dos portos chineses ao comércio não diminuiu a dimensão da China enquanto consumidor de produtos importados.

¹⁴ Denys Lombard, *Le Carrefour Javanais*, vol 1, Paris, 2004, p. 13.

neamente separadas e unidas pelo oceano. O mesmo mar que os afasta, garantindo as suas diversidades, é aquele que lhes permite a comunicação, a troca de experiências e a influência cultural mútua, lenta mas persistente. E chama-lhe *Mediterrâneo Chinês* porque considera que todo o espaço é tutelado pelo grande poder do *Celeste Império*, onnipresente, mesmo que de forma indirecta ou velada, no comércio, na navegação, no saber e nas formas de vida.

Curiosamente foram os chineses os primeiros estrangeiros com que os portugueses contactaram em Malaca. Foram eles que conduziram a embaixada de Diogo Lopes Sequeira ao sultão, estabelecendo-se uma certa cumplicidade com uma comunidade cujos costumes pareceram simpáticos. Bebiam vinho, viajavam com as suas mulheres, pareciam alegres e agradava-lhes a ideia de travar amizade com estes estrangeiros vindos do Ocidente. Os nacionais gostaram da diferenciação clara em relação à gente islâmica, tida como natural inimiga.

Quando Albuquerque decidiu avançar para a conquista daquela praça, já tinha algumas informações concretas sobre as comunidades locais e sobre a dinâmica política e comercial da cidade. Rui Araújo, apesar de ter ficado preso, despertou a curiosidade de muita gente que, como os chineses, encarou bem a possibilidade da entrada portuguesa nos negócios de Malaca, ocorresse ela por meios pacíficos ou guerreiros. Em boa verdade os grupos não islamizados que, de algum modo, beneficiavam da proximidade do poder encararam a mudança soberania como um processo de continuidade na forma global de actuar, com a abertura de oportunidades para gente menos favorecida pelo anterior regime.

Os chineses prestaram-se, inclusivamente, a colaborar no ataque, oferta que Albuquerque recusou, talvez por não os conhecer bem e temer qualquer imprevisto que fizesse perigar a operação. Em 1512 não apareceram para o habitual comércio, esperando para ver como se comportavam os novos senhores, e em 1513 vieram normalmente, com grande alegria dos portugueses e demais comerciantes locais. Eram os juncos do mercador Cheilata, que estivera com Sequeira em 1509 e com Albuquerque em 1511. Na viagem de regresso levaram consigo um outro junco armado por Nina Chatu – representante hindu – onde ia o feitor Jorge Álvares e um escrivão¹⁵. Alcançaram o rio de Cantão e

¹⁵ O comércio do Extremo Oriente fazia-se com navios armados onde mercadores privados podiam alugar o seu próprio espaço, para as mercadorias e para si próprios. Com excepção (eventual) dos navios da coroa, este processo continuou a seguir-se, mesmo depois de 1511, e foi assim que milhares de portugueses anónimos sulcaram os mares da China e do Arquipélago durante décadas. Foi assim que, verdadeiramente, se “descobriu” o Extremo Oriente. Viajavam em navios (normalmente juncos) chineses, javaneses, luções, gores e, com toda a certeza, portugueses. Com frequência furtavam-se ao contacto com as autoridades portuguesas, para não pagarem os pesados impostos, constituindo diásporas em diversos pontos da Ásia e da Insulíndia, onde proliferaram comunidades de luso-descendentes.

de lá voltaram no ano seguinte com uma considerável fortuna que entusiasmava a novas iniciativas no caminho da China. Foram eles os primeiros portugueses a alcançar oficialmente a China, seguindo a via marítima de comércio tradicional.

A comunidade tâmul ou hindu foi ainda mais interventiva a favor dos portugueses. O seu representante era um rico mercador cheio de iniciativa, de nome Nina Chatu, que veio a ser nomeado *bendara*¹⁶ por Afonso de Albuquerque e confirmado no cargo por D. Manuel. Durante o cativeiro de Rui Araújo foi ele que se encarregou de o proteger e de fazer chegar a sua correspondência a Afonso de Albuquerque, desempenhando um papel determinante na reorganização da vida económica de Malaca, após a conquista. A viagem de António de Abreu às “ilhas das especiarias”, em 1511, é uma proposta sua a Albuquerque, enviando um juncu à sua frente para anunciar aos diferentes soberanos quem eram os novos senhores da cidade¹⁷, e financiando a armação de outros navios para diversas iniciativas que (naturalmente) tinham tanto interesse para ele como para os portugueses.

As rotas de além da Taprobana

Malaca foi, pois, o ponto de partida para a exploração das rotas do Extremo Oriente e, como compreendemos agora depois de estudar este ciclópico mundo de viagens marítimas seculares, não podemos falar de um processo de “descoberta” semelhante ao que ocorreu no Atlântico durante o século XVI. É bem verdade que D. Manuel mandava “descobrir” Malaca, que D. Francisco de Almeida e Afonso de Albuquerque dizem ter mandado “descobrir” rotas e caminhos de comércio, e que os textos falam constantemente em “descobrir”, quando se referem a qualquer viagem que ainda não tinha sido feita por portugueses. Mas esta utilização generalizada da expressão não pode confundir-nos hoje, sob pena de não compreendermos as diferentes realidades da Expansão Marítima Portuguesa.

De Malaca saíam rotas em todas as direcções, e em Malaca convergiam navios de diversas origens. O Oceano para lá do estreito fora sulcado por navios chineses que, vindos do norte, alcançaram todo o Arquipélago, contornando a grande ilha de Bornéu, a leste e a oeste, pelas Filipinas, pelo Mar de Sulu e Celebes, pelas Molucas ou ao longo da Península Malaia tomando a

¹⁶ *Bendara* ou *bendahara* era uma figura política dos sultanatos malaaios, hierarquicamente a seguir ao sultão.

¹⁷ Juncu armado por Nina Chatu e Rui Araújo. L. F. Thomaz, *Ceuta a Timor*, Lisboa, 1994, p. 499.

direcção do sul¹⁸. Até 1435 (ou 36) foram à Índia, a Ormuz e à costa oriental africana mas, mesmo depois dessa data, os juncos de privados, com pilotos chineses ou de qualquer outro local, continuaram a sulcar todas estas vias¹⁹. Neste mundo fervilhante de comércio – *o Mediterrâneo Chinês* – a ideia de descoberta tem de ser outra que não aquela que nos habituámos a considerar quando falamos das navegações do século XV. Por todo o lado havia pilotos – e em grande número – que conheciam cada uma das rotas que vieram a ser utilizadas. Esses pilotos conduziram os navios portugueses durante décadas e guiaram os juncos locais onde viajaram portugueses, fretando-os ou alugando espaço para o seu alojamento e mercadorias abundando referências a esse facto em todo o tipo de documentação coeva²⁰. Alguns anos depois da conquista de Malaca, houve mesmo compatriotas nacionais que se estabeleceram na região e que aprenderam o ofício nas rotas do Oriente, desempenhando o mesmo papel que anteriormente era privilégio dos javaneses, chineses, bornéus, luções, gores e outros.

A coroa – representada pelo governo da Índia e pela capitania de Malaca – teve duas atitudes diferentes, em face das rotas do Extremo Oriente. Numa primeira fase quis abrir as portas da especiaria e o comércio da China, imaginando que poderia prolongar para leste o sistema que montara no Índico ocidental. Cedo percebeu que a China não era um parceiro a quem se dessem ordens ou a quem se impusesse fosse o que fosse. As especiarias ricas (cravo, macis e noz) continuaram a estar na sua perspectiva, mas as quantidades exportadas para a Europa não justificavam um investimento militar semelhante ao que montara na Índia. De forma que, pouco tempo depois da conquista de Malaca e, sobretudo, depois do desastre que foi o embate com os chineses no rio de Cantão, abandonou a ideia de um domínio dos mares orientais, abrindo espaço à iniciativa dos privados. Aventureiros portugueses entraram no Medi-

¹⁸ J. V. Mills. “Chinese navigators in Insulinde about A.D. 1500”, in *Archipel*, n.º 18, Paris, 1979, p. 71.

¹⁹ Algumas das vias mais antigas foram eliminadas ou substituídas por outras que traziam as mesmas mercadorias.

²⁰ Ela passa despercebida nas crónicas tradicionais, mas está bem patente na correspondência dos capitães de Malaca, nos capitães que foram a Banda, à China e muitos outros locais. Foi no junco de um chinês mercador/corsário que S. Francisco Xavier foi ao Japão, em 1549. Dou como exemplo (que posso contar entre muitos) de uma carta escrita por Braz Baião já em 1540, onde fala da qualidade dos pilotos de Bornéu, dizendo que “sam eles descobridores”, expressão que nos ajuda a compreender o significado de “descobridor” e de “descobrir”. TT CC/I/68/63. E a coroa contratava-os de igual forma. Foi com pilotos contratados que D. Jorge de Meneses foi ocupar o lugar de Capitão de Ternate, em 1526, fazendo pela 1.ª vez a viagem pela via de Bornéu. Barros, *Década IV*, p. 53. E em 1533, Tristão de Ataíde, em 1533, quando foi tomar posse da mesma capitania, procedeu de igual forma.

terrâneo Chinês e ali se comportaram como todos os restantes parceiros de todas as outras nacionalidades. Foram eles que foram reunindo roteiros escritos, que não chegaram à Casa da Índia nem aos arquivos de Goa, mas foram circulando na mão de profissionais do ofício, mais ou menos marginais. São os textos que chegaram à mão de Linschoten e que ainda aparecem em compilações do século XVII, como é a colecção da Casa do Cadaval, apesar de não os encontrarmos em arquivos oficiais nem nos *Livros de Marinharia* do século XVI.

E foi cruzando a informação de roteiros cuja origem remonta a esta fase primordial, em que os navios portugueses procuravam firmar-se nas rotas principais do Oriente, com os escritos de Linschoten e os textos do século XVII, que conseguimos reconstruir as três vias de navegação aqui apresentadas. São elas os dois caminhos de Malaca às Molucas e a rota até ao rio de Cantão ou até Macau, onde se estabeleceram em 1557. São as rotas que apresentaremos nos subcapítulos seguintes.

A via do Arquipélago

Da primeira viagem às “ilhas das especiarias”, dá-nos notícia uma carta de Afonso de Albuquerque escrita em Cochim, em Agosto de 1512, depois de ter regressado de Malaca:

“a não çabaya e a não santa catharina e a caravela latina Sam carregadas de mercadorias aas ilhas do cravo carregar de cravo: vay nelas por capitam moor antonio d Abreu, [...] partiram no mês de novembro, dous meses e meo antes que eu partisse; levam dous pilotos da terra e três portugueses, he hum gomçalo d oliveira e o outro luís botim e o outro framcisco rrodrigues, homem mancebo que caa andava, de muy boom saber, e sabe fazer padrões [...] e com fundamento d irem á ilha de bandam, ilha das maçãs e noz moscada, e dy irem espalmar a hum cabo que se chama ambam”²¹

É o próprio governador quem declara os seus propósitos e a data da partida, que algumas dúvidas suscitaram à historiografia recente e aos próprios cronistas, que referem o facto. Na verdade as viagens para oriente, pela via do sul, faziam-se com partida de Malaca em Janeiro ou Fevereiro, aproveitando a monção de NE do Hemisfério Norte, mas não são impossíveis nesta data, podendo, apenas, demorar um pouco mais, depois de passar o estreito de Bangha.

²¹ B. Pato, *Cartas de Afonso de Albuquerque*, vol. I, p. 68.

Outra dúvida se desvanece com a carta de Albuquerque, quanto à intenção de alcançar (“descobrir”) as Molucas, que nem sequer são referidas. Florbela Frade²² chama a atenção para que as intenções do governador fossem de apenas chegar a Banda, onde podiam comprar todas as especiarias pretendidas, como faziam a maioria dos mercadores locais. O cravo apenas se dava nas Molucas, mas os habitantes dessas ilhas vinham vendê-lo a Banda, fazendo dessas ilhas o entreposto necessário que contornava o desfasamento das monções. Estas ilhas desempenhavam, quanto ao comércio do cravo, um papel semelhante ao de Malaca no comércio geral do Extremo Oriente: ali vinham os mercadores do sul, que chegavam em Abril ou Maio, para comprarem o cravo, a noz e o macis e regressarem nesse mesmo ano à sua terra. A primeira dessas mercadorias era trazida das ilhas de Ternate e Tímore pelos produtores locais, que para lá regressavam de imediato, para voltarem no ano seguinte. Quem pretendesse fazer a viagem até às Molucas, podia fazê-lo em Maio ou Junho (o que se conseguia saindo de Malaca em Janeiro ou Fevereiro), mas tinha de esperar pelo ano seguinte para regressar ao sul, o que demorava a viagem de uma forma absurda, sob o ponto de vista comercial.

Nina Chatu sabia de tudo isto, naturalmente. Sabia isto e sabia que a viagem ao longo das ilhas, passando por Palembang, Bantam, Japara, Gresik, etc. era particularmente lucrativa, pelo comércio constante que permitia. E foi esta a informação que deu a Albuquerque, prontificando-se a mandar um juncó à frente que avisasse todos aqueles reinos e pequenos sultanatos da presença dos portugueses. Quer isto dizer que a armada de António de Abreu, largando de Malaca em Novembro de 1511, queria chegar a Banda (e não às Molucas) e queria comerciar onde lhe fosse possível, contando com a abertura que lhe proporcionariam os enviados do mercador tâmul.

As mais importantes fontes que referem esta viagem – para além dos cronistas tradicionais – são António Galvão, que foi capitão de Ternate entre 1536 e 1539, e os homens que testemunharam no processo de disputa das Molucas entre D. João III e Carlos V. Nesse pleito, Portugal queria afirmar a sua presença efectiva nas ilhas, anterior a qualquer outro país europeu, para além da duvidosa posição de um meridiano limítrofe, deduzido do Tratado de Tordesilhas. Natural era que declarassem uma intenção de Albuquerque em alcançar as Molucas, como declararam a de todas as viagens seguintes que também não chegaram lá (pelos mesmos motivos). E esta afirmação passou para as crónicas e para a historiografia corrente, sem ter em conta a lógica das viagens, do comércio e dos documentos anteriores às conversações com Castela²³.

²² Florbela Frade, *A Presença Portuguesa nas Ilhas de Maluco*, Lisboa, 1999, pp. 18 e ss.

²³ Nomeadamente as cartas de Albuquerque, de Rui de Brito Patalim e de Jorge de Albuquerque, que foram os primeiros capitães de Malaca.

Alguns anos mais tarde, António Galvão escreveu que a armada seguiu “pello estreito de Sabam ao logo da ylha de Samatra, & a vista doutras que ficam da mão esquerda contra o Levante que chamam dos Salites, ate as ylhas de Palimbão, Lusopara. Donde atrauessaram pella nobre ylha de jaoa, foram a Leste correndo sua costa, por antre ella e a ylha de madeira”²⁴. Trata-se de uma descrição sucinta de quem conhece a região, apesar de que, quando fez o seu caminho para as Molucas, não seguiu esta via. Lembremo-nos, contudo, que um dos pilotos da armada de António Abreu era Francisco Rodrigues, que nos deixou um precioso documento contendo um conjunto de cartas que podem dar uma ideia do que é a região. Essas cartas fazem parte do *Livro de Francisco Rodrigues*²⁵ e, embora não sejam acompanhadas da necessária descrição, dão-nos uma ideia do que foi avistado pelo piloto, “homem mancebo que caa andava, de muy boom saber, e sabe fazer padrões”, como diz Albuquerque. Os cronistas tradicionais também referem esta viagem, mas devemos ter em atenção a distância que tiveram dos acontecimentos, não nos vinculando a pormenores (e, sobretudo, à falta deles) cuja memória se perdeu ou foi deturpada²⁶.

O mais importante para esta apresentação é o conhecimento da derrota de Malaca a Banda, que não foi descrita por Francisco Rodrigues nem pelos cronistas, mas está patente num roteiro de Malaca para Sunda, que consta do *Livro de Marinharia de João de Lisboa*²⁷, datável dos anos trinta do século, como veremos de seguida. E logo no primeiro parágrafo aponta o caminho do sul, até à ilha de Karimun (Pullo Carimão ou Querimão), acrescentando que no caminho se pode fundear em qualquer parte “porque tem fundo e não passa de 30 braças que tudo é vaza”. Uma indicação que se repetirá amiudadamente porque toda a navegação nos estreitos era feita apenas de dia, com o piloto no tombadilho ou na alcáçova perscrutando o mar à procura das pequenas diferenças de cor e aspecto da água, com pano reduzido e o ferro pronto a largar, em caso de emergência. E entende-se por emergência a perda de governo por falta de vento, o embarcar numa corrente mais forte ou qualquer outra situação em que se verificasse que o navio estava a ser arrastado fora do caminho. Nalguns casos era uma manobra feita apenas por precaução enquanto o bote ia sondar o canal.

²⁴ António Galvão, *Tratado dos Descobrimentos*, 3.^a Ed., Porto, 1944, p. 168.

²⁵ Integra um códice que pertence à Biblioteca da Assembleia Nacional francesa, encadernado com a *Suma Oriental*, de Tomé Pires, outro texto português muito importante para o conhecimento do Extremo Oriente no princípio do século XVI. José Manuel Garcia, *O Livro de Francisco Rodrigues, O Primeiro Atlas do Mundo Moderno*, Porto, 2008, pp. 24 e ss.

²⁶ Há que ter em consideração, sobretudo, a disputa das Molucas com Castela e o que ela obrigou a que fosse dito sobre a descoberta dessas ilhas.

²⁷ J. I. Brito Rebello, *Livro de Marinharia, Tratado da Agulha de Marear de João de Lisboa*, Lisboa, 1903, p. 244. Doravante designado apenas por *João de Lisboa*.

Na ilha de Karimun os navios podiam seguir a leste, em direcção a Singapura, ou seguir para sul, deixando-a a bombordo. E encontramos três textos que nos descrevem caminhos semelhantes, pelo estreito que os portugueses chamaram de Sabão (Saban, Sabam ou Sabang), Berhala e Bangka, onde estavam as “bocas de Palembão” (o delta do Palembang). No final desse estreito está a ilha de Nupapare ou Lussapura²⁸ onde os navios deveriam optar entre duas alternativas. Quem quisesse navegar até Sunda, nomeadamente para os portos de Bantão (Banten) e Kelapa (hoje Jakarta), continuaria para sul, atravessando o perigoso estreito de Sunda²⁹. Quem quisesse ir direito à parte oriental de Java, demandando Japara, faria uma travessia mais segura, passando pelo arquipélago de Karimunjawa (Querimãojao em *J. de Lisboa*) e procurando a referência do “Monte Tubão”³⁰ na costa da ilha. Daí até ao estreito de Madura (Surabaya), não há grandes perigos a referenciar até entrar no canal, onde se repetem as cautelas tidas desde a saída de Malaca até Lucipara.

Quem seguisse a rota de Banten, na ponta ocidental da ilha, defrontar-se-ia com os perigos do estreito de Sunda e entraria na baía onde fica essa cidade. Nesta região de Java, os dois portos principais eram Kelapa e Banten, onde se comerciava arroz e pimenta³¹, mercadorias que tinham grande importância em Malaca. Sobre o percurso para leste, até Kelapa, diz o *João de Lisboa*:

“na ponta de terra que estaa mais pêra o noroeste estaa hua Ilha pequena³² e mais perto da terra dela se faz hua ponta nesta ponta pos Francisco de Saa hum padrão por el Rey de Portugal aos 13 de Agosto da era de 1527 annos”³³

É interessante referenciar este episódio de Francisco de Sá, porque ele ajuda a datar este primeiro roteiro de Malaca para Sunda, colocando-o depois do ano de 1527. Não faria sentido estar a explicar o que aconteceu com essa expedição, mas importa dizer que dela apenas ficou uma memória vaga nos

²⁸ “Lussapura” é a forma como o encontramos num dos roteiros do Códice pertencente à Casa do Cadaval (doravante designado por *CCadaval*), correspondendo a Lucipara (3° 13' S; 106° 13' E)

²⁹ O perigo mais frequente é o de cair o vendo durante a travessia do estreito de Sunda, permitindo que os navios sejam arrastados pela corrente para os baixos no interior do estreito. Durante os meses de Janeiro e Fevereiro, a época favorável a que se fizesse a viagem, a corrente vem de norte, mas divide-se em dois ramos, na zona da travessia: um dos ramos corre para leste, ao longo da ilha de Java; e outro na direcção oeste, para dentro do estreito, acelerando entre Samatra e Sunda.

³⁰ Provavelmente o Monte Muria, que se avista do mar a grande distância, vindo de Noroeste.

³¹ A. Cortesão, *Suma...*, pp. 290 e ss.

³² Pulau Panjang em 5° 56' S; 106° 09' E

³³ *João de Lisboa*, p. 251.

cronistas e um topónimo de “aguada do padrão” perdido num ou noutro mapa de meados do século. Quer isto dizer que o roteiro não pode ter sido escrito muito depois de 1527, provavelmente por volta de 1530.

Não é seguro que António de Abreu tenha feito a sua viagem inaugural para as “ilhas das especiarias”, passando pela parte ocidental de Java. É bem verdade que dentro dos desenhos e mapas que compõem o Livro de Francisco Rodrigues, está a região de Sunda, sugerindo que a viu na sua viagem de 1511-12, mas também é certo que muitas das indicações que lá estão resultam de dados que são posteriores à sua viagem, e só podem ter sido acrescentados posteriormente. O Livro está inacabado e supõe-se que Lisboa terá pedido o seu envio em 1514 ou 15, seguindo conforme estava. Vê-se perfeitamente que o projecto inicial previa outras legendas, outras informações e outra decoração de alguns desenhos e mapas, a completar com informações que entretanto fossem recolhidas. No fólio 30 está uma carta da zona sul de Samatra e oeste de Java onde se pode ler o topónimo de “agoada de Joham lopez d’allvim”, dando notícia de um reconhecimento feito em 1513, bastante depois da viagem em que participou Francisco Rodrigues. Isto comprova a ideia de que os mapas ficaram em processo de completamento, e foram-lhe acrescentadas informações que não podem reportar-se à primeira viagem. De forma que deles não podemos tirar conclusões definitivas sobre o seu percurso.

Podemos – isso sim – deduzir que ela decorreu como decorriam muitas outras no espaço do Arquipélago: lentas e cuidadosas nos estreitos entre Malaca e Bagka, onde os comerciantes vinham trazer os produtos a bordo e onde era fácil fazer o comércio; seguindo, depois, para Sunda ou para Japara, como está expresso nos roteiros e como seria normal numa viagem comercial instigada por Nina Chatu ou Rui Araújo. O que me parece difícil de aceitar é a ideia de uma viagem directa de Malaca a Gresik, no estreito de Madura, como entende alguma historiografia recente, deduzindo-o de uma tardia descrição de Barros onde se diz “E o primeiro porto que tomou foy da cidade Agacim [Gresik]”³⁴.

Terminado o roteiro de Malaca para Banda, o *João de Lisboa* tem um outro “de Malaca pêra A Jaoa e banda”³⁵, onde se repete este primeiro percurso

³⁴ Barros, *Década terceira*, fl 137r. A afirmação parece taxativa o que não a torna mais verdadeira, dada a discrepância temporal entre a escrita e os acontecimentos. É interessante, aliás, que se leia o contexto da viagem e outras informações que sobre ela dá João de Barros, nomeadamente acerca do junco que a precedeu, comandado por “hum mouro per nome Nehodá Ismael [...] ao qual Afonso Dalboquerque deu regimento que fosse per todos os principaes portos da Jauha denunciando o feito de Malaca [...] e também que os nossos nauios que elle esperaua mandar logo, quando chegassem a algum porto destes fossem bem recebidos” Barros, *Década segunda*, p. 290

³⁵ *João de Lisboa*, p. 253.

até ao termo sul do canal de Bangka, prosseguindo na via de Karimunjawa até avistar o “Monte Tubão”, como dissemos. Descreve, depois a rota para o estreito de Madura e daí para Bnda, prosseguindo ao longo das ilhas, até ao “cabo das Frolles” hoje designado por Tanjung Kopondei (8° 04' S; 122° 52' E). A indicação mais importante deste caminho é o cuidado necessário para ultrapassar as ilhas de Bali, Lombok e Sumbawa, nomeadamente o canal entre a primeira e a segunda, onde a corrente é muito forte, na direcção do sul. Se o vento não for suficiente para permitir um governo franco, o perigo de embarcar nessa corrente e ficar a sotavento de toda a rota é muito grande.

Do Cabo das Flores, os navios seguiam ao nordeste, à procura de “Batutara”³⁶ e depois Buro, a oeste de Amboino. A armada de António Abreu teve uma série de incidentes neste percurso, alguns dos quais se deduzem dos próprios desenhos de Francisco Rodrigues. A carta constante no fl 36r mostra a parte leste de Java e Madura, com as ilhas de Bali, Lombok e Sumbawa, com uma linha de pequenos ilhéus a norte, onde é possível ler a legenda “pude honde se perdeu a ssabaia”, referindo-se à perda do navio de Francisco Serrão. É uma zona perigosa e entendemos que este incidente se deu à ida, como refere Armando Cortesão, mas o resto do percurso é difícil de discernir, por não haver dados concretos em que possamos fundamentar uma opinião sólida. Se tinha pilotos “jaos”, naturalmente iria por onde sempre se fizera aquele caminho, procurando o Cabo das Flores, Batutara e Buro, de onde seguiria para Banda³⁷.

A via de Bornéu

Como ficou dito, a viagem para as Molucas, seguindo pelas ilhas do arquipélago indonésio e por Banda, permitia passar a Ternate ou Tidore entre Março e Abril, mas obrigava a esperar por Janeiro para regressar ao sul, atrasando-a de mais de um ano. No entanto, sabiam os portugueses que outra via podia ser seguida para as Molucas, passando pelo norte de Bornéu, num caminho bastante mais curto e que, sobretudo, não tinha o inconveniente da incoerência das monções que obrigava a esperar muito tempo. Quando António de Brito seguia para as Molucas, em 1522, encontrou em Banda um navio

³⁶ Batu Komba ou Pulau Komba (7° 48' S; 123° 35' E), uma ilha desabitada com um pico vulcânico activo de 749 m, visível a grande distância.

³⁷ Duarte Galvão tem um texto confuso, que já suscitou outras interpretações, onde refere a ilha de Gunong Api. A expressão quer dizer montanha de fogo e pode muito bem ser a que foi dada a Batutara, embora existam por todo o Arquipélago ilhas e locais a que se chamou Gunong Api. Um deles é no próprio arquipélago de Banda.

comandado por Garcia Henriques, a quem determinou que viesse a Malaca pelo caminho de Bornéu, como escreve numa carta ao rei:

“Eu o mandava por o camynho de Borneo, porque ha por ele quatrocentas legoas a Malaca, e por o camynho , por onde eu vym, ha seiscentas legoas [...] que por este camynho podem vyr de Malaca a Maluco, num mês, e foy ya descoberto, e no tempo del-rey de Malaca navegavam de Burneu ate Maluco.”³⁸

O que prova o conhecimento antigo daquela via, como temos vindo a repetir que acontece com quase todas as outras onde andaram os portugueses.

Esta derrota interessava muito mais ao navio que carregava cravo nas Molucas, com destino à Índia e a Lisboa, reduzindo consideravelmente o tempo da viagem. Contudo, o expediente que tanto interessava à coroa, não era do agrado dos comerciantes que ganhavam muito mais dinheiro fazendo a viagem pelo sul, nos moldes iniciados por Abreu³⁹. Contudo, Garcia Henriques não conseguiu fazer a viagem como lhe fora determinado, e a primeira vez que os portugueses passaram pela costa norte ou noroeste de Bornéu, foi com Jorge de Meneses, saído de Malaca em Agosto de 1526.⁴⁰

A rota inicial, à saída de Malaca, era semelhante à que se tomava em direcção ao sul mas, à vista da ilha de Karimun, os navios deviam inflectir para leste, aproximando-se da ponta de Tanjung Piai (Tamjambuquo nos textos portugueses), rondada por estibordo e seguindo em direcção a Singapura. No João de Lisboa temos:

“it. desta ponta de Tamjambuquo pêra o estreito de Cinqapure (sic) se corre leste e oeste e avera na costa [rota] – 3 – legoas atee o cabo Tamjambuquo e o estreito ha dous rios ho primeiro he pequeno e outro grande e outro grande [...] este estreito nã ho veres se nã quando fordes com elle porque mete a terra hua por outra”⁴¹

³⁸ A. Basílio de Sá. *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente, Insulíndia*, vol I, Lisboa, 1954, p. 133.

³⁹ E recorde-se, mais uma vez, como a viagem de Abreu, em 1511-12 foi recomendada pelos homens de negócios de Malaca, onde já se contava o português Rui Araújo. Naturalmente que Nina Chatu sabia, tão bem como qualquer outro homem de negócios do Extremo Oriente, que se fazia a viagem até às ilhas do cravo, pelo norte de Bornéu. Só não o recomendou porque isso não lhe interessava, da mesma forma que continuou a não interessar a portugueses e estrangeiros que por ali passavam e que pretendiam ir até Banda. Só passou a interessar à coroa que vivia alheia desses negócios e queria apenas que lhe chegasse um navio carregado de cravo. Esta questão é particularmente importante para quês e percebe a dinâmica do comércio, da navegação e do poder (efectivo), para além da Taprobana.

⁴⁰ Barros, *Década IV*, p. 52.

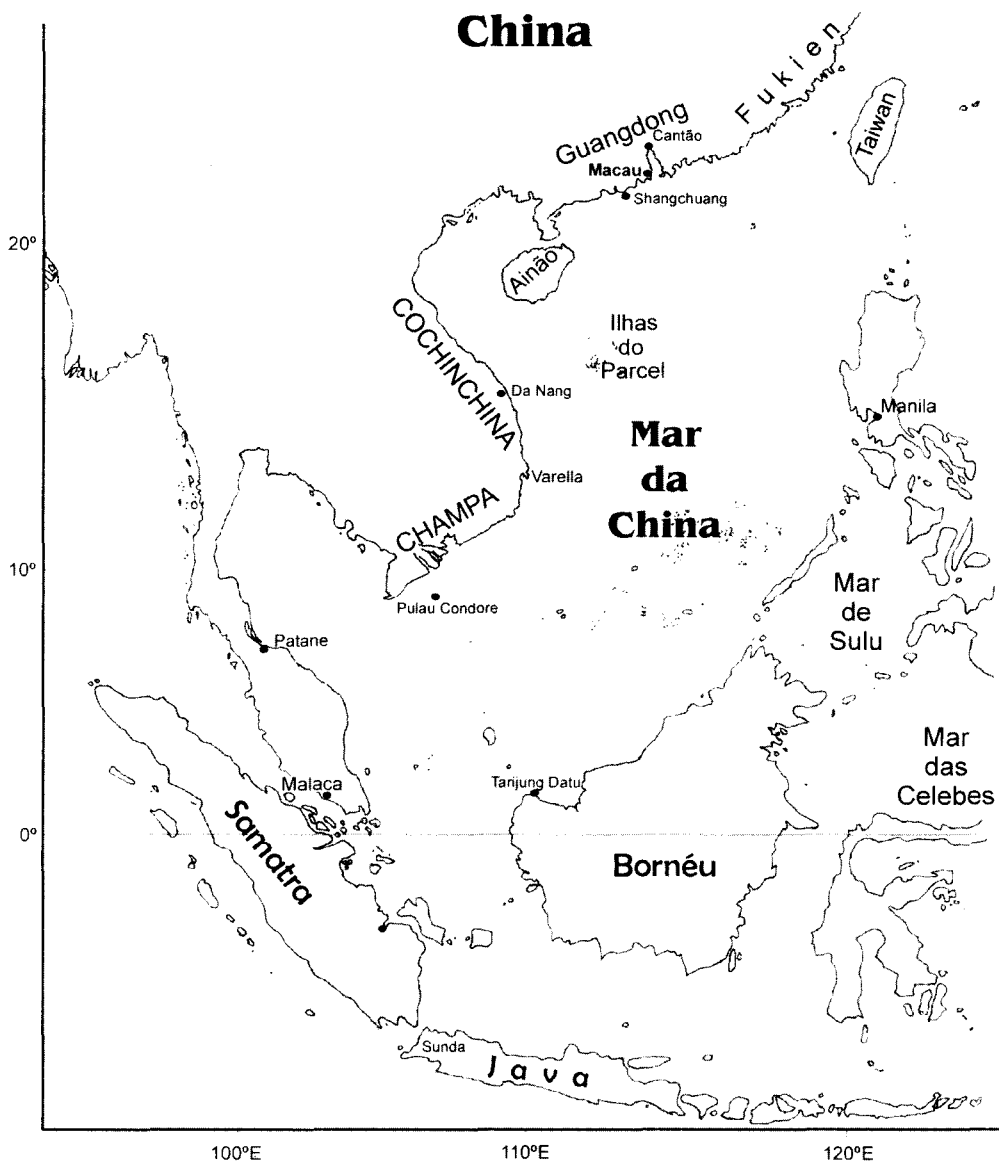
⁴¹ J. Lisboa, p. 268

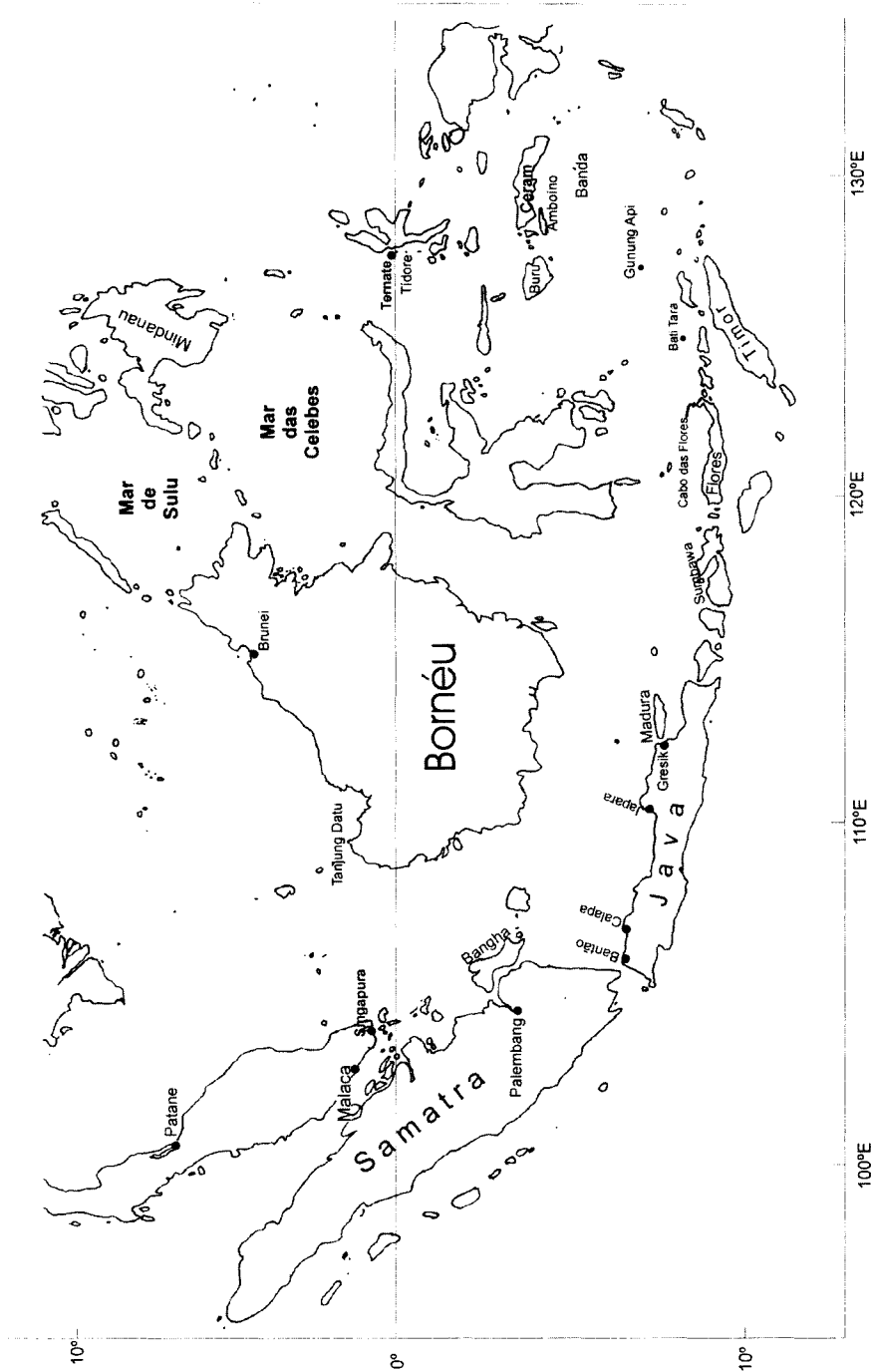
No caminho da China

Os primeiros portugueses a alcançar o território chinês, de forma oficial e com o conhecimento das autoridades de Malaca (recém-conquistada) foram Jorge Alvares, acompanhado do seu filho e de um outro português, como já tivemos ocasião de referir. À maneira oriental, alugaram o seu espaço num navio que tinha sido adquirido no ano anterior por Pêro Pais, em Martabão (Pegu), armado agora por Nina Chatu para uma expedição comercial. A viagem não envolveu qualquer saber náutico português – o junco teve um comando autónomo que não envolvia nacionais –, e saldou-se por um enorme sucesso que corroborava a esperança depositada no comércio com o *Celeste Império*. Mas tudo isto resultava de um conhecimento do Oriente próprio dos comerciantes de Malaca, habituados a recorrer aos muitos profissionais da pilotagem para onde quer que queriam ir. Datado da mesma altura, nos chegaram umas breves informações do caminho da China, escritas no *Livro de Francisco Rodrigues*, e consideradas de forma errónea como o primeiro roteiro dessa via. Não são mais do que uma dezena de linhas que ocupam a parte superior do fl 37v, onde se podem ver as distâncias entre pontos importantes dessa derrota, mas faltando-lhe quase tudo o que é necessário para que possamos chamar-lhe um roteiro⁴⁹.

Nos anos seguintes repetiram-se as iniciativas privadas até que, em Junho de 1517, Fernão Peres de Andrade partiu para o rio de Cantão com uma armada de 8 velas. O contacto com os chineses não foi muito fácil, mas a viagem saldou-se por um considerável sucesso político e económico. Pena foi que Peres de Andrade não tivesse aproveitado para compreender melhor o que era a civilização chinesa, a dimensão das suas capacidades e um pouco do seu espírito, pois teria poupado os incidentes que tiveram lugar nas duas viagens que se lhe seguiram. Em 1519 voltou lá Simão Peres de Andrade, mas os resultados já não foram os mesmos, evado a que as autoridades de Cantão fechassem as portas à continuação daquele comércio. Pensaram os portugueses que podiam lidar com a China como já tinham feito com os pequenos reinos do Malabar ou com o mundo árabe ou persa, e acharam que a solução seria enviar uma nova armada que, a bem ou a mal construiria uma fortaleza na foz do rio da Pérolas.

⁴⁹ Como o próprio nome indica, “roteiro” é algo que descreve uma rota. Sob o ponto de vista náutico, é um texto que serve de guia ao piloto que conduz o navio, sendo necessário que lhe forneça todas as indicações para que faça esse trabalho com eficácia. Naturalmente que pressupõe um conhecimento prévio – um saber de ofício – que lhe permite entender o que está escrito e identificá-lo com os sinais do oceano. O que consta do *Livro de Francisco Rodrigues* são meia dúzia de indicações que apenas permitem avaliar, muito vagamente, a distância à costa chinesa, mas não descrevem a derrota do navio e, por essa razão, não podem considerar-se como um roteiro.





O próprio rei concedera o título de capitão-mor do Mar da China a Martim Afonso de Melo, que tomaria a seu cargo essa missão de guerra. Quando saiu de Malaca, o capitão sabia já que a China estava “levantada he de guerra”⁵⁰ com os nacionais, mas nunca imaginou que a sua capacidade fosse a que foi. Perdeu lá o irmão, vários navios, e teve de retirar sem conseguir fazer aguada e contra monção, vindo invernar a Cape Varella, na costa do Vietname.

As relações com a China estavam irremediavelmente comprometidas ao nível das autoridades oficiais e, tão depressa, não voltaria lá um navio da coroa de Portugal. Porém, o engenho dos portugueses que se aventuraram nos mares do Extremo Oriente não se conformava com estas impossibilidades e, menos de uma década depois, já havia portugueses na costa chinesa e chineses a comprar pimenta em Malaca. Não o podiam fazer de forma legal, nem clara, mas era mesmo assim que por ali se vivia. Uns e outros dedicavam-se ao contrabando, fazendo entrar os produtos que a grande consumidora precisava, apesar de ter os seus portos oficialmente fechados. E neste contrabando entraram milhares de portugueses e descendentes, que passavam por Malaca ou, pura e simplesmente, viviam em diáspora espalhados por muitas colónias no Sueste Asiático. Foi graças à sua actividade e às relações de influência que foram mantendo com as autoridades chinesas que, em 1557 foi possível chegar a um acordo para o estabelecimento em Macau. Tinham passado quase quatro décadas de navegações sem história, daquelas que não aparecem nas crónicas nem nos documentos das chancelarias, mas que existiram e, seguramente, deram lugar à formação de pilotos lusos e à elaboração de roteiros. Não o sabemos porque esses textos tenham aparecido⁵¹, mas porque há quem fale neles e porque foram traduzidos e divulgados por Linschoten, como já foi dito. O que podemos fazer é analisar os roteiros mais tardios, que são do final do século XVI ou mesmo do XVII, compará-los com as traduções do *Grand Routier* e verificar a memória de acontecimentos que é possível datar e que nos transportam para outras datas mais precoces.

O primeiro troço do caminho de Malaca para a China seguia a direcção do sul, tal como os que anteriormente descrevemos. À passagem de Tanjung

⁵⁰ Do que lhe aconteceu na China e da surpresa que lhe causou o seu poderio dá conta ao rei numa carta escrita em Goa, a 20 de Outubro de 1523. ANTT, CC/1/30/49.

⁵¹ O Bernardo Fernandes tem um pequeno capítulo intitulado “Declaração da monção de Malaca para a China e as águas para onde correm”. Seria uma referência anterior às mais desenvolvidas que vieram depois, mas começa por afirmar “Indo de Malaca para a China parte ao primeiro de Janeiro até 15 do dito mês; e se daqui passar está em ventura de poder passar à China;” *Bernardo Fernandes*, p. 97. Ora este não era o período mais favorável para fazer a viagem e isso era sabido desde que Rui Araújo escrevera a Albuquerque (1510) dando-lhe conta de quando iam os chineses a Malaca. Devia partir-se depois da monção de NE, entre Abril e Junho ou Julho.

Piai (Ponta da Península Malaia), guinava-se para leste, em direcção a Singapura, percorrendo o canal até à Pedra Pranca, tal como na via de Bornéu para as Molucas. Só depois se inflectia claramente para norte, em direcção a uma ilha com um pico alto, denominada Pulau Tinggi (2° 18' N; 104° 08' E). Assim está indicado em *Gaspar Moreira* e em vários roteiros do Códice do Cadaval. Segue-se Pulau Tioman e a longa travessia, de 115 a 120 léguas, até Pulau Condore (8° 40' N; 106° 35' E). Neste percurso importava ter em conta as calmas e as correntes que empurravam para dentro do golfo da Tailândia. Poderia parar-se para fazer aguada ou seguir caminho para o norte, e um dos roteiros de Linschoten dá uma informação preciosa ao dizer que, quem chegar à altura de oito graus, com fundo lodoso de 25 ou 26 braças e espuma a flutuar⁵², estará no caminho certo. Era importante não abordar estas ilhas demasiado ao largo (demasiado a leste), porque nem sempre era possível ter vento favorável para orçar e seguir encostado a terra, por dentro dos baixos da linha coralífera que pega com as ilhas do Parecel. A referência dos textos é Pulau Cecir (10° 31' N; 108° 57' E): quem fosse por fora dessa ilha iria em perigo e devia aproximar-se da costa, seguindo à distância de uma légua, pelas 18 braças de fundo, tomando atenção à laje onde naufragou Mateus de Brito⁵³.

A referência mais importante em toda a costa era o Cabo Varella (12° 52' N; 109° 26' E), assim chamado por ali haver um pagode, cuja torre se avistava a grande distância funcionando como uma importante conhecida da costa⁵⁴. Seguiam-se Pulau Cambir (Cambi ou Canbim) e Pulau Champelor (ou Chapello), muito perto da actual cidade de Da Nang, de onde se começava outra travessia perigosa ao longo do golfo de Tonkin, pela costa leste de Ainao, e até às pequenas ilhas que se encontram junto à costa chinesa. A mais notável de todas elas foi a ilha de Shang Shouan⁵⁵, por nela ter ficado sepultado S. Francisco Xavier, antes de ser trasladado para a Índia. E os navios procuravam essa ilha porque ali funcionou um pequeno entreposto comercial, controlado por portugueses, antes da cedência de Macau. De forma que permaneceu como referência na rota do sul para o norte durante muitos anos – talvez até que a aproximação a Macau deixou de se fazer pelo meio das ilhas e canais, passando a ser feita por fora de tudo.

⁵² A latitude está errada, devendo ser mais de nove graus (a norte de Pulau Condore), e a espuma deve-se à actividade vulcânica na imediação das ilhas de Catwick.

⁵³ Assim está no Códice do Cadaval, fl. 94v. Mateus de Brito foi um mercador português que ali naufragou em 1549, ficando cativo. Foi levado para Cantão onde Melchior Nunes Barreto o tentou resgatar. A laje ainda hoje se chama “Britto bank” (10° 29' N; 107° 50' E) e os seus sinais estão em *Gaspar Moreira*, p. 207.

⁵⁴ Quando Martim Afonso de Melo retirou precipitadamente do rio de Cantão, em 1522, só ali conseguiu fazer aguada.

⁵⁵ Shan Choão ou mesmo San João nalguns textos portugueses dos séculos XVI e XVII.

É francamente difícil reconstruir a via de Shang Shouang até Macau, feito por um labirinto de canais, que hoje estão muito transformados pela própria natureza e pela acção do homem. É de crer que se seguia por entre as ilhas à procura da passagem entre a ilha de D. João (Macarira) e a Lapa, tendo deixado os lastros na ilha de Lastro (Mong Chau?), rondando depois os Bugios e entrando no porto interior⁵⁶. Num outro roteiro que pertence à edição de 1608 da *Hidrographia, Exame de Pilotos*, de Manuel de Figueiredo⁵⁷ o caminho é indicado por entre a ilha da Montanha e de D. João, mas a rota antecedente deve ser semelhante. Depois de passar esse canal, guinar-se-ia para norte, tomando a via entre Taipa e D. João, em direcção ao porto interior, cuja referência mais importante era o avistamento do templo de A-Ma, muito anterior à chegada dos portugueses e que ainda hoje ali está.

Conclusão

A maior parte das conclusões a tirar desta análise breve, foram sendo feitas ao longo do texto, mas importa realçar algumas delas, porque me parecem constantes de uma certa forma de actuar dos portugueses em todas as rotas a leste de Malaca. A primeira dessas conclusões tem a ver com a forma como se infiltraram por toda a parte, desde que, em 1511, Afonso de Albuquerque conquistou aquela cidade e ali mandou construir uma fortaleza. “Infiltraram” é uma expressão muito mais correcta do que “conquistaram” ou “descobriram”, porque a sua actividade foi a de entrar no Mediterrâneo Chinês como uma gota de tinta alastra num pano de algodão grosso. A coroa – ou o governo da Índia – quis montar algumas linhas de comércio, mas conformou-se com os impostos de Malaca e com o carregamento anual de um navio de cravo, noz e macis, bem à medida do mercado europeu. As oportunidades de riqueza – aquelas que fizeram andar aventureiros como Fernão Mendes Pinto e muitos outros – resultavam de uma teia montada dentro da qual se enriquecia sem ter de exportar para a Europa fosse o que fosse. À partida havia um grande consumidor que era a China, mas outras vias permaneciam abertas ao comércio e fizeram a fortuna de milhares de portugueses e luso-descendentes.

Esta teia semi-clandestina que o poder central não conseguia controlar, tinha as suas formas, começando por usar os meios da região (alugando espaços nos navios), pagando os serviços de pilotagem e criando os seus

⁵⁶ Códice do Cadaval, fl. 96v.

⁵⁷ O exemplar pertencente à Biblioteca Nacional foi destacado do seu original e encadernado com a edição de 1624 do *Regimento da Navegação* de Valentim de Sá. F. Costa, *Marinharia...*, p. 424.

próprios pilotos: nacionais que já exerciam noutras carreiras que para ali foram e aprenderam a navegar nas labirínticas vias do Extremo Oriente. Escreveram os seus roteiros, mas não os organizaram nem os deram a saber a Goa ou Lisboa, como aconteceu com os que navegaram na Carreira da Índia ou no Índico Ocidental. Sabemos que os tinham porque eles chegaram às mãos de Linschoten e porque temos testemunhos que falam desses textos, que só tardiamente aparecem nos Livros de Marinharia ou na literatura náutica produzida depois da viragem do século XVI.

Eles dão-nos uma ideia de uma vida diferente, de uma navegação diferente e de uma relação de poderes diferente. Ao reconstruir as suas rotas e relendo os textos que, certamente, lhes passaram pela mão (em versões mais primitivas ou não), revivemos o ambiente de bordo desses navios que foram a Java, às Molucas, à China e ao Japão, no século XVI. Entendemos as preocupações dos pilotos, os procedimentos, o ritmo de vida e os sonhos dessa gente.

Fontes e Bibliografia

FONTES

- ALBUQUERQUE, Luís, BOURDON, Léon. *Le “Livro de Marinharia” de Gaspar Moreira*, Leitura e comentário por [...], Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1977.
- ANÓNIMO. *Advertências para a navegação da Índia*, Manuscrito da Casa do Cadaval em Muge, M-VI-34(972)
- BARROS, João de. *Ásia de João de Barros. Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, 4.^a ed., Quatro Décadas, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1988-2001.
- CASTANHEDA, Fernão Lopes de. *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, 2 vols, Porto, Lello & Irmão Editores, 1979.
- CORTESÃO, Armando. *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, Leitura e notas de [...], Coimbra, Por Ordem da Universidade, 1978.
- COSTA, Fontoura da. *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Leitura, prefácio e notas de [...], Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
- . *Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia do século XVI*, Leitura, prefácio e notas de [...]. Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
- COUTO, Diogo do. *Da Ásia de Diogo do Couto: Dos feitos que os Portugueses fizeram na conquista, e descobrimento das terras, e mares do Oriente*, Décadas 5.^a, 6.^a, 7.^a, 8.^a e 9.^a, 7 tomos, Lisboa Regia Officina Typografica, 1779-1786.
- GALVÃO, António. *Tratado dos Descobrimentos*, Anotado por Visconde de Lagoa, 3.^a ed. Porto, Livraria Civilização, 1944.
- GARCIA, José Manuel, *O Livro de Francisco Rodrigues, O Primeiro Atlas do Mundo Moderno*, Introdução, estudo crítico e comentários de [...], Porto, Editora da Universidade do Porto, 2008.
- INSTITUTO DOS ARQUIVOS NACIONAIS TORRE DO TOMBO, *Corpo Cronológico*: CC-1-14-49; CC-1-14-52; CC-1-30-49; CC-1-32-101; CC-1-38-39; CC-1-62-154; CC-1-68-63; CC-2-18-60; CC-2-110-105; CC-2-145-115;
- LINSCHOTEN, Jan Huygen van. *Le Grand Routier de Mer de [...]*, Amsterdam, Ien Evertfz Cloppenburg, 1619
- MA HUAN. *Ying-yai Sheng-lai. The Overall Survey of the Ocean's Shores (1433)*, Bangkok, White Lotus Press, 1997.
- PATO, Bulhão, MENDONÇA, Henrique Lopes de. dir. *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que os elucidam*, 7 vols, Lisboa, Academia Real das Sciencias de Lisboa, Imprensa Nacional, 1884-1935.
- PERES, Damião, introd. *Diário da Viagem de Vasco da Gama*, Introdução de [...], 2 vols, Porto, Livraria Civilização, 1945.
- REBELLO, Jacinto Ignacio de Brito. *Livro de Marinharia, Tratado da Agulha de Marear de João de Lisboa*, Leitura e comentário de [...], Lisboa, Imprensa de Libânio da Silva, 1903.
- SÁ, Artur Basílio de. *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente, Insulíndia*, Coligida e anotada por [...], 6 vols, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, IICT, 1954-1988.
- SOUSA, Maria Augusta Veiga e. *O Livro de Duarte Barbosa*, Introdução, texto crítico e apêndice por [...], 2 vols, Lisboa, IICT, 1996-2000.
- WADE, Geoff. Southeast Asia in the Ming Shi-lu, <http://www.epress.nus.edu.sg/msl/> (consultado em Junho e Julho de 2007).

BIBLIOGRAFIA

- ALBUQUERQUE, Luís. *Curso de História da Náutica*, Coimbra, Almedina, 1972.
- , —, *Estudos de História*, Vols 1 a 5, Coimbra, Por ordem da Universidade, 1974-78.
- ANDAYA, Barbara Watson, ANDAYA, Leonard Y.. *A History of Malaysia*, 2th Ed., Houndmills, Palgrave, 2001
- BARRETO, Luís Filipe. *Lavrar o Mar. Os Portugueses e a Ásia c. 1480-c 1630*, Lisboa, CNECP, 2000.
- , —, *Macau: poder e saber. Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Editorial Presença, 2006.
- CHANG, Tien-Tsé. *O Comércio Sino-Português entre 1514 e 1644*. Uma Síntese de Fontes Portuguesas e Chinesas, Macau, Instituto Português do Oriente, 1997.
- CHO, Hung-Guk. “The Trade between China, Japan, Korea and Southeast Asia in the 14th Century through the 17th Century Period”, in *International Area Review*, Vol. 3, n.º 2, Winter 2000, <http://segero.hufs.ac.kr/library/iar/iar6-5.pdf> (Consultado em Julho de 2007).
- DALGADO, Sebastião Rudolfo. *Glossário Luso-Asiático*, 2 vols, New Delhi, Madras, Asian Educational Services, 1988.
- FRADE, Florbela Veiga. *A presença portuguesa nas Ilhas de Maluco: 1511-1605*, Dissertação de Mestrado, FLUL, Lisboa, 1999.
- HALL, D. G. E.. *A History of South-East Asia*, 4th Ed., London, Macmillan Press, Ltd, 1994.
- KAMMERER, Albert. *La Découverte de la Chine par les Portugais au XVIe siècle et la cartographie des portulans*, Leiden, E. J. Brill, 1944.
- LOMBARD, Denys. *Le Carrefour Javanais*, 3 vols, Paris, Éditions d'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1990.
- LOUREIRO, Rui Manuel. *Fidalgos, Missionários e Mandarins – Portugal e a China no século XVI*, [Lisboa], Fundação Oriente, 2000.
- MANGUIN, Pierre-Yves. “Note sur l’origine nautique du mot Jam”, in *Archipel*, n.º 18, Paris, 1979, pp. 95-103.
- . *Les portugais sur les côtes du Viêt-Nam et du Champã*, Paris, École Française D’Extrême-Orient, 1972.
- MARQUES, A. H. de Oliveira, dir. *História dos Portugueses no Extremo Oriente*, 4 vols, 6 tomos, Lisboa, Fundação Oriente, 1998-2003.
- MATOS, Luís Jorge Rodrigues Semedo de. *Roteiros Portugueses do Extremo Oriente: sua origem e evolução no século XVI*, Dissertação de Mestrado, FLUL, Lisboa, 2007.
- MILLS, J.V. “Chinese Navigators in Insulinde about A.D. 1500”, in *Archipel*, n.º 18, Paris, 1979, pp. 69-93.
- PELLIOT, Paul. *Les Grands Voyages Maritimes Chinois au début du XVe siècle*, Tirage à part de *T’oung Pao*, vol XXX, livro 2, Leiden, 1933, pp. 237-452.
- PTAK, Roderich. “China and the trade in cloves, circa 960-1435”, in *Journal of American Oriental Society*, vol 113, 1993, <https://www.questia.com/Index.jsp> (acedido em Agosto 2007).
- . *China, the Portuguese, and the Nanyang. Oceans and routes, Regions and Trade (c. 1000-1600)*, Aldershot, Ashgate Publishing, Ld, 2004.
- . “Early Sino-Portuguese relations up to the foundation of Macao”, in *Mare Liberum*, n.º 4, Lisboa, Dezembro de 1992.
- RAMAGE, Colin Stokes. *Monsoon Meteorology*, New York, London, Academic Press, 1971.
- SCHURHAMMER, Georg. *Francisco Javier: su vida y su tiempo*, 4 tomos, Pamplona, Gobierno de Navarra, 1992.

- SILVA, Joaquim Candeias da. *O Fundador do "Estado Português da Índia" D. Francisco de Almeida*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, imp. 1996.
- SOEDJATMOKO. *An Introduction to Indonesian Historiography*, Jakarta, Kuala Lumpur, Equinox Publishing, 2007.
- SOUSA, Esther Trigo de. "Capitães Portugueses nas Ilhas Molucas", in *Studia*, vol 43-44, Janeiro/Dezembro de 1980, Lisboa, 1980.
- THOMAZ, Luís Filipe Reis. *De Ceuta a Timor*, Carnaxide, Difel, 1994.
- . *De Malaca a Pegu: Viagens de um feitor português (1512 – 1515)*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1966.
- . "O malogrado estabelecimento oficial dos portugueses em Sunda e a islamização da Java", in *Aquém e Além da Taprobana, Estudos Luso Orientais à memória de Jean Aubin e Denys Lombard*, org. de [...], Lisboa, Centro de História de Além-mar, 2002, pp. 381-607.
- . *Os portugueses em Malaca (1511 – 1580)*, Dissertação de Licenciatura, FLUL, 2 vols, Lisboa, 1964.
- VISCONDE DE LAGOA. *Glossário Toponímico da Antiga Historiografia Portuguesa Ultramarina*, 3 vols e suplemento, Lisboa, Ministério das Colónias/Ministério do Ultramar, 1950-54.
- WADE, Geoff. "Ming China and Southeast Asia in XVth Century: A Reappraisal", in *Asia Research Institute, Working Paper Series*, n.º 28, July 2004, Singapore, 2004. http://www.ari.nus.edu.sg/docs/wps/wps04_028.pdf (consultado em Julho de 2007).

5.^a SESSÃO

Entre a diplomacia e a sobrevivência: o estabelecimento dos Portugueses em Sofala no início do séc. XVI

Doutora Ana Cristina Roque

Se a viagem de Vasco da Gama marca o início da presença Portuguesa no Índico e no Oriente, o estabelecimento dos portugueses em Sofala constitui, por sua vez, a primeira tentativa de abrir uma porta na África Oriental por forma a assegurar ligações e apoios necessários ao domínio do trato comercial que, por via dos entrepostos costeiros desta região, ligava os reinos africanos do interior à Índia e ao extremo Oriente. Para tal, o estabelecimento de uma feitoria e o controle das rotas mercantis afiguravam-se tarefas imediatas que, do ponto de vista dos interesses da coroa portuguesa na região, urgia pôr em prática mesmo na ausência de dados relevantes de um reconhecimento preciso da área e das suas potencialidades.

O modelo adoptado, a construção de uma feitoria-fortaleza, deixava transparecer a ideia que os portugueses se faziam da região, tanto no que respeita às suas potencialidades quanto à possível hostilidade dos seus habitantes¹. Porém, e num primeiro momento, dois aspectos pareciam polarizar as atenções e sublinhar a possibilidade do êxito da presença portuguesa – por um lado as eventuais potencialidades da região e, por outro, a capacidade dos portugueses para as aproveitar.

No início do século XVI, criara-se no reino uma imagem de Sofala que alimentou as expectativas de lucros e de poderio mercantil que levou os portugueses a aventurarem-se rio acima e a fundear junto à povoação. Às parcas informações trazidas pelas armadas de Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral², viera juntar-se, em 1502, o relato mais preciso, de Tomé Lopes³.

¹ “A instalação de uma feitoria-fortaleza corresponde à presença de um meio relativamente hostil do ponto de vista político e pressupõe a preexistência do comércio de um ou vários produtos suficientemente valiosos para justificarem um investimento tão elevado como a construção de uma praça fortificada e a manutenção da respectiva guarnição de soldados e oficiais régios.” SANTOS, M. Emília Madeira e RODRIGUES, Vítor Gaspar (1989), p. 237.

² Vejam-se os primeiros textos sobre esta matéria, respectivamente, ANÓNIMO (1497), *Relação da 1.ª Viagem de Vasco da Gama à Índia (Álvaro Velho?)*, BEP, vol. I, Lisboa, Alfa, 1989; “Relação do Piloto Anónimo (1500)”, *Colecção de Notícias para a História e Geografia das Nações Ultramarinas (CNHGNU)*, II, Lisboa, 1867, p. 233; “Relação Anónima da segunda viagem de Vasco da Gama à Índia (1502)” in PINTO, J. (1985) e

³ “Navegação às Índias Orientais escrita em Português por Tomé Lopes (1502)”, *CNHGNU*, II, Lisboa, 1867.

Sem referir a quantidade do ouro que então se resgatou, Tomé Lopes dava a conhecer o primeiro esboço geográfico e hidrográfico do litoral de Sofala, e informava sobre as gentes e o trato da terra. Da terra informou sobre algumas das *conhecenças* indispensáveis à identificação do porto; das gentes, sublinhou serem tolerantes, amistosas e habituadas à presença de mercadores estrangeiros; e sobre o trato, confirmou ser o ouro o principal factor de animação daquele entreposto comercial⁴.

Por outro lado e quanto à importância de Sofala, destacou o seu papel de articulação entre o Índico e o interior do continente, de onde chegava o ouro, não se esquecendo de sublinhar que situações de instabilidade vividas nos reinos do interior resultavam pontualmente numa diminuição do fluxo de ouro aos portos e, naturalmente, num decréscimo da actividade mercantil na região⁵.

Evidenciadas assim as potencialidades regionais, o trato foi considerado importante e o resgate promissor, de modo a justificar o avultado investimento numa área onde parecia faltar tudo o que, do ponto de vista material e técnico, era considerado indispensável para permitir a edificação e manutenção do estabelecimento português e que obrigaria ainda à defesa da barra e à fiscalização da costa. Para tal se confiava nos meios militares disponibilizados, em que homens experimentados e navios bem equipados de par com alianças preferenciais com alguns potentados da região, se apresentavam como pilares fundamentais para garantir o bom êxito da empresa que se propunham realizar.

Contudo, cedo se aperceberam os portugueses das imensas dificuldades a enfrentar para levar a cabo qualquer uma das vertentes deste seu projecto.

Logo em 1506 a então ainda precária fortaleza de S.Caetano, construída sob direcção de Pedro de Anaia, se revelou com dificuldades de se implantar num espaço em que homens e meio ambiente se davam a conhecer senão no seu pior, pelo menos, no que se apresentava de mais hostil e difícil de ultrapassar.

Isolada na imensa praia e afastada das gentes da terra, a fortaleza erguia-se no meio do areal, em local onde parecia ser possível o controle da barra e do ancoradouro, esperando-se que o espaço aberto em seu redor lhe assegurasse a

⁴ LOPES, Tomé (1502), “Navegação às Índias Orientais ...” *op. cit.*, p. 160.

⁵ Informações fornecidas por “mouros honrados” a Vasco da Gama e Estevão da Gama e que estes deixaram, com o xequê da Ilha de Moçambique, em cartas destinadas a outros portugueses que por ali passassem – “com toda a certeza havia então uma grande guerra no lugar donde vinha o ouro, e por este motivo não podia chegar naquela ocasião; porém que havendo paz podem-se extrair da mina dous milhões de mitigaes, valendo cada mitigal hum ducado, e hum terço; e que os annos passados, estando o paiz pacífico, as náaos de Mecca, de Judá, e de muitos outros lugares, tiravão da mina os ditos dous milhões”. LOPES, Tomé (1502), “Navegação às Índias Orientais ...” *op. cit.*, pp. 169-170.

defesa em caso de necessidade mas esquecendo-se que, deste modo, lhes escaparia o acesso à água e a lenha que teriam de procurar bem longe dela⁶.

À sua construção contrapôs-se de imediato a profunda necessidade de informar o reino de que a mesma era um erro. Logo em Outubro, acabados os trabalhos desta primeira fortaleza, o capitão escreveu a D. Francisco de Almeida para que informasse o reino de que a fortaleza de Sofala era escusada e que melhor fora construir-se uma em Moçambique⁷. A terra doentia dava cabo dos homens, a barra mostrava já sinais de assoreamento e revela-se difícil de acometer, os gastos de manutenção seriam grandes, o abastecimento muito dificilmente poderia ser garantido e os lucros seriam sem dúvida maiores se, granjeando a amizade da população local, se viesse de Moçambique resgatar a Sofala, como faziam os muitos mercadores habituais naquela costa e aconselhavam os “mouros da terra”.

A terra doentia era, contudo, apenas um dos muitos factores adversos aos portugueses cujo estabelecimento iria doravante constituir um elemento de pressão extra sobre os recursos locais, sobre os modos de produção tradicionais e, naturalmente, sobre o quotidiano das populações que habitavam a região de Sofala ou, mais directamente, se relacionavam com ela.

Daí que, por mais dificuldades iniciais que possam ter surgido, se tornasse fundamental garantir o apoio da população local. Dela dependia, em última instância, a subsistência e manutenção da feitoria e das suas gentes; sendo que o comportamento e modos de actuação destas se reflectiriam inevitavelmente na forma de relacionamento de que dependia o equilíbrio precário do estabelecimento português.

Neste contexto, a saúde e o abastecimento, enquanto prioridades das autoridades portuguesas, viram-se desde logo comprometidas pela forma como se estabeleceram essas relações. Em qualquer dos casos o apoio da população era imprescindível e o aval das chefias indispensável, sem o que se comprometia a viabilidade e a razão de ser da própria feitoria e se deixariam os seus moradores à mercê de um auxílio do reino que, embora previsto, se revelou não só insuficiente, como tardava sempre em chegar. Enquanto se desconhecesse a região e não se garantisse o apoio das gentes da terra seria difícil, para os portugueses, ultrapassar esta situação.

Mau grado os esforços desenvolvidos, garantir o abastecimento revelou-se,

⁶ Situação contrária às disposições específicas para Sofala incluídas no Regimento dado ao Capitão-mór D. Francisco de Almeida e onde se sublinhava ser o porto muito perigoso devendo, por isso, procurar-se que a fortaleza fosse edificada em terreno seguro e abundante de água e lenha. “Regimento do Capitão-mór D. Francisco de Almeida. Lisboa, 5 de Março de 1505”, *DPMAC*, vol. I, Lisboa, 1962.

⁷ CORREIA, Gaspar (1497/1502), *Lendas da Índia*, Lisboa, 1858, p. 573.

desde logo, tarefa difícil de cumprir, um vez que, após um momento inicial de bom relacionamento com Yusuf, rei de Sofala, a sublevação de parte da gente da terra suscitou um clima de hostilidade por parte daquele que se reflectiu, de imediato, num bloqueio à circulação e venda de bens essenciais à feitoria⁸.

Pensava talvez Yusuf que privados de mantimentos, doentes e incapazes de se defenderem, as gentes da feitoria constituiriam presa fácil num ataque em que se esperava igualmente poder despojá-las de todas as mercadorias⁹. E se o resultado final esteve longe de corresponder às suas expectativas, o mesmo se não pode dizer quanto aos efeitos que, na prática, teve este bloqueio uma vez que, mesmo depois da morte de Yusuf e de vencida a facção dos que se opunham à presença dos portugueses, pouco ou nada subsistiu dos esforços inicialmente feitos no sentido de garantir localmente o abastecimento.

Quando Pero Quaresma e Cid Barbudo chegaram a Sofala em Junho de 1506, encontraram uma fortaleza “na cortesia dos mouros”¹⁰, “desbaratada e sem mantimentos”¹¹ a que tiveram de acudir, conforme expresso no Regimento que levavam¹², e cuja situação sublinhava a necessidade de rever não só a posição dos portugueses como os termos em que assentava a regulamentação porque se deveria reger o abastecimento desta e doutras feitorias.

Por regimento se obrigava D. Francisco a providenciar ao aprovisionamento de todas as fortalezas com um stock suficiente para satisfazer, durante 6 meses, as necessidades básicas da sua guarnição e das gentes das armadas que, de passagem, nela estanciassem¹³.

⁸ Neste caso, todos os cronistas e a demais documentação deste período, estão de acordo que a causa principal desta hostilidade foi o relativo sucesso comercial de que a feitoria parecia gozar e que, a curto prazo, conduziria a uma perda de importância e influência da comunidade islâmica de mercadores ali residente. Veja-se, por exemplo, o que diz CASTANHEDA, F. Lopes de (1551-61), *op. cit.*, p. 273, “Neste tempo os nossos que estavam na tranqueira de Sofala estavam em muita paz com a gente da terra & havia grande resgate de ouro, o que os mouros sentiram muito porque viam que lhes tiravam os nossos o ganho que danes tinham & de cada vez lho haviam mais de tirar se lhe não atalhassem com os fazerem lançar da terra”.

⁹ BARROS, João de (1552), *Ásia – Primeira Década*, Imp. Nac.-Casa da Moeda, 1988 (reed.,) p. 384.

¹⁰ “Relação de Martim Fernández de Figueroa (1505-1511)”, *DPMAC*, vol. III, Lisboa, 1964.

¹¹ “Carta de Pero Quaresma para El-rei. Moçambique, 31 de Agosto de 1506”, *DPMAC*, vol. I., Lisboa, 1962.

¹² IAN/TT, *Leis e Regimentos sem data*, M. I, Doc. 24 – “Regimento (Projecto de) de Cid Barbudo (? Setembro de 1505)”. Para além da ajuda que poderia e deveria ser dada a Pedro de Anaia, dava-se atenção especial à questão dos mantimentos.

¹³ “Regimento do Capitão-mór, D. Francisco de Almeida...”, *op. cit.*, p. 234.

Contudo, mesmo que as naus chegadas a Sofala em 1505 levassem provisões suficientes para seis meses, as deficientes instalações e a facilidade com que ali se deterioravam os mantimentos¹⁴, dificultavam o cumprimento das disposições do Regimento, obrigando deste modo à sua aquisição local ou, em alternativa, à criação de uma rede de abastecimento externo garantido pela articulação entre os vários estabelecimentos comerciais portugueses na região.

Qualquer destas opções se baseava no pressuposto de que os portugueses não encontrariam resistência à sua instalação, o que não aconteceu, e que a região tinha capacidade de resposta para satisfazer as suas necessidades no quadro de um comércio regional e inter-regional de bens alimentares, o que à partida não seria possível avaliar pelo desconhecimento da terra e das suas potencialidades.

Foi, seguramente, com algum desagrado que os portugueses verificaram que o seu estabelecimento não seria pacífico e que a hostilidade da terra os faria enfrentar eventuais bloqueios à aquisição de mantimentos. Garantir a subsistência dependia sobretudo da aceitação da sua presença na região e só esta lhes permitiria a possibilidade de negociar a compra de mantimentos com quem, regionalmente, organizava a produção, distribuição e comercialização dos bens alimentares.

Impunham-se assim algumas alterações a uma política de cativar mouros e respeitar os naturais da terra já que, não só lhes era difícil distinguir uns dos outros, como o apoio de ambos se revelava indispensável à sua sobrevivência evidenciando a necessidade de, com todos eles, “assentar paz e amizade”.

Sem que se esquecessem dos objectivos da sua presença em Sofala, os portugueses aperceberam-se rapidamente da importância deste factor e no estabelecimento de relações com as chefias locais nunca perderam de perspectiva a necessidade de assegurar, por essa via, a aquisição dos mantimentos indispensáveis à sobrevivência das suas gentes. Desta posição se dará conta, anos mais tarde, no *Livro da Ementa de Pedro Lopes*¹⁵, quando ao registar os presentes enviados em Julho de 1515 a *Ynhamunda* através do rei de Sofala, se

¹⁴ *Vd.*, por exemplo o caso do azeite referido no “Livro de receitas e despesas de Balthazar Matoso, Almoxarife de Sofala (post. a 4 de Outubro 1522)”, *DPMAC*, VI, Lisboa, 1969, ou dos cereais (milho, grãos e mexoeira) apodrecidos nas tulhas, referidos na “Certidão de João Vaz de Almada, Alcaide-mór da fortaleza de Sofala. Sofala, 14 de Setembro de 1518, *DPMAC*, IV, Lisboa, 1965. Outros documentos referem ainda as más condições dos armazéns da feitoria onde, por isso, se estragavam facilmente as mercadorias e os demais materiais ali armazenados.

Veja-se, por exemplo, em relação a armas e ferramentas diversas, já podres e enferrujadas, o “Alvará de Simão de Miranda, Capitão de Sofala e Moçambique. Sofala, 14 de Outubro de 1512”, *DPMAC*, III, Lisboa, 1964, ou mesmo aos pesos “comestos da ferrugem” referidos no “Mandado de Fernão de Alcáçova, Vedor da Fazenda na Índia, para Cristovão Salema, Feitor de Sofala”. Moçambique, 24 de Agosto de 1517”, *DPMAC*, V, Lisboa, 1966.

¹⁵ “Livro da Ementa de Pedro Lopes, escrivão da feitoria de Sofala. Sofala, 1 de Janeiro de 1515”, *DPMAC*, vol. IV, Lisboa, 1965.

sublinha o porquê da impossibilidade de os mesmos serem enviados directamente, pelos portugueses, àquele rei. É que *Ynhamunda* era rival de *Nhambya*, o senhor do Bangoé onde os portugueses se abasteciam então regularmente, e este poderia considerar ofensivo e até traiçoeiro que a feitoria estabelecesse relações cordiais com os seus inimigos. Um tal procedimento poderia vir a constituir, a curto prazo, um impedimento ao normal resgate de bens alimentares e, naturalmente, fragilizaria a posição da feitoria portuguesa¹⁶.

A história do estabelecimento dos portugueses em Sofala é testemunho inequívoco deste jogo permanente, pelo qual, sem abdicar dos seus objectivos, os portugueses tem de garantir a sua presença no quadro de um equilíbrio regional que lhes é pre-existente e que eles não podem pôr em causa sob pena de comprometer não só a possibilidade da sua permanência na região, como a própria sobrevivência das outras comunidades ali residentes.

Independentemente da história um pouco marginal e sempre atribulada que ao longo do séculos caracterizará a presença portuguesa em Sofala, é inegável que pelo menos até 1515, essa história foi exemplo de experiência de como sobreviver conciliando as normas e princípios oficiais por que se devia pautar o comportamento dos portugueses na região enquanto representantes da coroa, e os ajustes necessários face a uma realidade que nem sempre se coadunava com essas normas mas que se tornavam indispensáveis num quotidiano que as gentes da feitoria tinham de partilhar com as gentes da terra.

É a consciência desta situação que, entre 1506 e 1515, condicionará o estabelecimento das relações com as chefaturas locais, em particular com a de *Muconde*, “príncipe cafre” aliado do rei de Sofala e que, durante este período, se apresentava como a chefatura mais importante do litoral a Sul de Sofala.

Sob seu domínio encontravam-se as terras da foz do Save, Mambone, baía de Muringari e, mais a sul, as do Arquipélago de Bazaruto e as terras firmes fronteiras, ou seja, parte da região que nos séculos anteriores integrava o pólo comercial mais austral da costa Oriental africana, animado agora pelo comércio de bens alimentares e de recursos silvestres de natureza variada já que o ouro, que em tempos ali também chegara em abundância, encontrara outras portas de saída, de acesso aparentemente mais fácil.

Emergindo como uma dessas portas, Sofala vivia do ouro que lhe chegava do interior e do comércio que este gerara. Parca noutros recursos considerados vitais para o estabelecimento das comunidades humanas, Sofala dependera sempre do relacionamento equilibrado com quem lhe podia garantir o suporte necessário à manutenção do seu estatuto de “porta” de saída do ouro. Por isso, tão importante quanto o ouro eram os restantes mercadorias e bens alimentares que permitiam o trato regular e a subsistência das suas gentes.

¹⁶ Id., *Ibid.*

Neste contexto e previamente à chegada dos portugueses, as terras do *Muconde*, revelaram-se de extrema importância para preservar este equilíbrio no quadro do sistema de complementaridades em que assentava toda a economia da região.

As suas terras permitiam o desenvolvimento da agricultura – arroz¹⁷, milho¹⁸ e grãos¹⁹ – e da criação de gado, o mar das ilhas apresentava-se abun-

¹⁷ *Oryza sp. Mupunga* em Shona (HANNAN (1959) *Beginnings of Nyassaland and North-Eastern Rhodesia*, 1859-95). Segundo BRAUDEL, F. (1967), *Civilização material e capitalismo (séculos XV-XVIII)*, Lisboa-Rio de Janeiro, Cosmos, o arroz asiático (*Oryza sativa*) foi introduzido em Madagáscar pelos árabes, no século X, em ligação com a prática das queimadas e da rotação de culturas sendo possível que, pela mesma altura tenha sido introduzido na costa Oriental Africana. Todavia, MOLLAT, Michel (1980), “Les contacts historiques de l’Afrique et de Madagascar avec l’Asie du Sud et du Sud-Est: le rôle de l’Océan Indien”, *Relations historiques à travers l’Océan Indien / Compte rendu et documents de travail de la reunion d’experts sur « Les contacts historiques entre l’Afrique de l’Est d’une part et l’Asie du Sud-est d’autre part par les voies de l’Océan Indien »* (Maurice 15-19 Juillet 1974), UNESCO, sugere a possibilidade deste ter sido introduzido mais cedo, no âmbito das primeiras migrações malaio-indonésias que chegam a Madagáscar entre os secs. IV e V. O arroz africano (*Oryza glaberrima*) cuja domesticação parece ter ocorrido na bacia do Níger e na Senegâmbia, não ocorre na costa Oriental africana mantendo-se confinado à África Ocidental. *Vd.* PORTÈRES (1976) in HARLAN, J. et al. (eds.) (1976), *Origins of african plant domestication*, Mouton. Segundo RITA-FERREIRA (1999) *African kingdoms and alien settlements in Central Mozambique (c.15th – 17th cent.)*, Coimbra, Departamento de Antropologia da Universidade de Coimbra, a variedade de arroz mais comum na faixa costeira de Moçambique é a *Oryza montana*, uma variedade de arroz de sequeiro. Esta, eventualmente a mais adequada às condições naturais da região onde é desenvolvida e, sobretudo, aos conhecimentos técnicos das populações locais.

¹⁸ A designação de “milho”, nas fontes portuguesas deste período e para esta região, aplica-se indistintamente a um grupo de grãos que inclui o sorgo (*pfunda* em Shona, HANNAN op. cit., também designado por mapira ou milho zaburro e o milho painço referido como mexoeira (*mhunga* em Shona, Idem). GAMITO (1937), *O Muata Cazembe e os povos Maraves, Cheuas, Miuzas, Muembas, Hindas e outros da África Austral*, diz que em Moçambique ocorrem principalmente o milho fino (*Sorghum sp.*), a mexoeira ou meixoeira (*Penisetum sp.*), o murrumbi ou naxenim (*Eleusine coracana*. *Murúme* MONCLARO, Pe. Francisco (1569), “Relação da viagem que fizeram os Padres da Companhia de Jesus com Francisco Barreto na conquista do Monomotapa no anno de 1569”, op. cit., ou *ruquêza* em Shona, HANNAN, op. cit.) e o milho grosso (*Zea mays mabukwe* em Shona, HANNAN, op. cit.). Este último, de origem americana, só será tardiamente introduzido em Moçambique pelos portugueses, provavelmente nos meados do século XVIII, não havendo por isso, para o século XVI, quaisquer referências à sua produção na costa Oriental africana. *Vd.*, entre outros, SILVA, J. Lino da (1998), *O “Zea mays” e a Expansão Portuguesa*, Lisboa, MCT – Instituto de Investigação Científica Tropical.

¹⁹ Não discriminados, podendo eventualmente ser referidos a espécies de leguminosas cultivadas na faixa costeira, como por exemplo *Voanzea subterranea* (localmente designada por *nyemba*) ou *Vigna unguiculata* (localmente designada por *nyimo*). Sobre este assunto pode ver-se, entre outros SUMMERS (1958), *Inyanga. Prehistoric settlements in Southern Rhodesia*, Cambridge, Cambridge Univ. Press.

dante em âmbar²⁰, pérolas e aljôfar²¹ miúdo e, do interior, continuava a chegar marfim e eventualmente algum ouro²², estando assim garantidas as condições que continuavam a salvaguardar a integração de toda esta região no complexo comercial do Índico.

Deste modo, a relação entre os “mouros” de Sofala e os “cafres” de *Muconde*, não era uma relação de dependência mas a expressão deste relacionamento que, para ambos, funcionava como garantia mútua da sua participação num mesmo processo.

Fora esta participação que trouxera também alguns “mouros” até às terras a Sul do Save e, por via do seu estabelecimento nas ilhas costeiras, se consolidara e alargara a rede de distribuição e comércio de bens alimentares e outras mercadorias a que se refere Duarte Barbosa em 1516, com destaque para as ilhas do delta do Save e do arquipélago de Bazaruto. Estas, não só se tinham desenvolvido como importantes centros de exploração de recursos silvestres²³, de comércio²⁴ e de produção de alimentos²⁵, como participavam também no negócio do transporte e distribuição das várias mercadorias que, por toda a costa, se transaccionavam²⁶.

²⁰ O mesmo que alambar, alanbar, allabar ou alambre. Substância sólida, opaca, leve e oleosa, de cor cinzenta ou preta e cheiro almíscarado proveniente da congressão intestinal do cachalote. Ocorre com frequência ao longo da costa de Sofala e constitui, já antes da chegada dos portugueses, um dos principais produtos da região que integram o circuito comercial do Índico.

²¹ O mesmo que aljofre, aljofar ou aljofre. Pérolas miúdas, abundantes na costa de Sofala e do Bazaruto, que integravam o conjunto das produções/mercadorias africanas já transaccionadas no Índico antes da chegada dos Portugueses.

²² De notar a referência de Figueiroa “... por contentar al muconde dio el capitan dadi-vas que ellos tuvierom en mucha estima porque por su tierra haviam de passar los tratantes com ouro a Çofala...”, se pode fazer, sem problemas atravessando as suas terras, uma vez que estas lhe ficam no caminho. “Relação de Martim Fernández de Figueroa (1505-1511)”, *op. cit.*, p. 613, que nos remete para a questão do Save que continuaria a ser utilizado como via de circulação comercial e ligação com o interior.

²³ Âmbar, aljôfar miúdo e pérolas nas Húlicas Grandes, i.e., nas ilhas do arquipélago de Bazaruto.. “Descrição das Terras da Índia Oriental e dos seus usos, costumes, ritos e leis (Duarte Barbosa, 1516)”, *CNHGNU*, Lisboa, 1867, pp. 15-16.

²⁴ A actividade comercial desenvolve-se não só entre as ilhas e as terras firmes do continente que lhes é fronteiro como com o porto de Sofala. Os recursos silvestres constituem parte importante no comércio das Húlicas Grandes com o continente sendo que, no caso de Sofala, assume especial importância o comércio de bens alimentares (arroz, milho e carne) a partir das Húlicas Pequenas, ou seja, dos ilhéus do delta do Save, a partir dos quais se faz o seu transporte em pequenas barcas. *Ibidem*.

²⁵ Refere-se a produção de cereais – arroz e milho – e carne para a região envolvente do delta do Save. *Ibidem*.

²⁶ *Vd.* nota anterior sobre o comércio.

Deste modo, fosse porque os mercadores do Sul traziam mantimentos a Sofala fosse porque os de Sofala desciam a resgatá-los nas terras do *Muconde*, o facto é que as duas comunidades se encontravam de há muito relacionadas evidenciando uma forte ligação entre Sofala e os núcleos populacionais, mais antigos, estabelecidos em torno da foz do Save; e a chegada dos portugueses veio interferir nesse mesmo relacionamento.

É de supor que as primeiras tentativas de aquisição de mantimentos em Sofala tenham conduzido progressivamente à consciência dessa situação²⁷ sendo certo que, apenas a partir de finais de 1506, a embaixada de *Muconde* a Sofala, vem garantir aos portugueses a possibilidade de ali resgatarem mantimentos²⁸.

Por outro lado, o facto de só nos finais de 1506 existirem condições para se assentar “paz e amizade” entre os portugueses e o *Muconde* é igualmente revelador dos laços que ligavam este a *Yusuf* e do que eles representavam a nível regional. Tendo-lhe ou não prestado ajuda no ataque à feitoria portuguesa, decorre da morte de *Yusuf* uma instabilidade que afecta não só a comunidade islâmica de Sofala, como toda a rede de relações comerciais e pessoais da região e que se torna necessário reajustar por forma a evitar situações de confronto²⁹ que, em última instância, as ponham em causa ou inviabilizem o seu funcionamento.

Deste modo, mau grado os esforços que são feitos pelas autoridades portuguesas no sentido de assegurar as reservas da feitoria³⁰ e de estabelecer

²⁷ A primeira referência a viagens para compra de mantimentos data de 15 de Dezembro de 1505 quando, Pedro de Anaia entrega a Martim Velho, Capitão do bergantim de Sofala, um lote de manilhas de latão e contas para esse efeito. Contudo, não se sabe que direcção tomou o bergantim nem se a viagem foi bem sucedida. “Mandado de Pero de Anhaia, Capitão-mór de Sofala, para o feitor Manuel Fernandes. Sofala, 15 de Dezembro de 1505”, *DPMAC*, vol.I, Lisboa, 1962.

²⁸ “Mandado de Manuel Fernandes, Capitão de Sofala, para os Contadores de el-rei. Sofala, 30 de Dezembro de 1506”, vol.I, Lisboa, 1962.

²⁹ Veja-se, por exemplo, o caso do zambuco mouro carregado de alimentos apresado pelos portugueses em Maio de 1506. “Mandado de Pedro de Anhaia, Capitão-mór de Sofala, para os contadores de el-rei. Sofala, 19 de Maio de 1506”, vol.I, Lisboa, 1962.

³⁰ Em várias notas à documentação publicada em *DPMAC*, vol. I, 1962, se sugere que, entre os finais de 1505 e Abril de 1506, se constituíram reservas de alimentos na feitoria o que, aliás, é igualmente defendido por LOBATO, Alexandre (1960), *A Expansão portuguesa em Moçambique, de 1498 a 1530*, vol. III., Lisboa, Agência Geral do Ultramar – Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, cap. II. Contudo, exceptuando talvez a compra de animais vivos – *Vd.* “Mandado de Pero de Anhaia, Capitão-mór de Sofala, para o feitor Manuel Fernandes. Sofala, 2 Dezembro de 1505”, *DPMAC*, I, Lisboa, 1962, não nos parece viável que tal se tenha verificado. As condições em que se poderia fazer o seu armazenamento eram deficientes, havia muitos homens doentes na feitoria que necessitavam de cuidados alimentares especiais, os

relações com as chefias sertanejas mais próximas de Sofala³¹, só depois da visita dos enviados de *Muconde*, em Dezembro de 1506, se regista uma alteração positiva neste sentido³².

Do mesmo modo, o bloqueio de alimentos que se regista em 1511³³ com a retirada de *Maulide*, rei de Sofala, para Pandene, só termina quando, depois de morto *Maulide* pelos portugueses, se voltar a “assentar paz e amizade” com o *Muconde*.

É que se por intermédio do comércio do ouro, dos panos e das contas o porto de Sofala estreitou relações com as cidades e portos do litoral Norte, o abastecimento das suas gentes fazia-se e continuava a fazer-se no Sul, dele dependendo assim uma boa parte do seu quotidiano de que os portugueses passaram também a partilhar. Romper com esse relacionamento sem ter estabelecido alternativas que pudessem garantir a continuação do aprovisionamento de Sofala poderia conduzir a uma situação de grande instabilidade que, naturalmente, teria reflexos ao nível da actividade comercial que animava o seu porto.

A abertura das terras de *Muconde* aos portugueses, primeiro em 1506 e depois em 1511, deu-lhes a possibilidade de consolidar, no sul, os contactos que lhes permitiam proceder ao resgate de mantimentos, enquanto um posicionamento menos repressivo para com a comunidade islâmica de mercadores de Sofala lhes garantiu a hipótese de obter a colaboração desta³⁴.

Por sua vez, as relações que se foram também estabelecendo com as chefias do *hinterland* e uma relativa paz que se vivia então no planalto interior,

alimentos escasseavam na região de Sofala, os preços eram elevados e as mercadorias que os portugueses ofereciam como moeda de troca não tinham grande aceitação na região. Por outro lado, se tivessem sido constituídas reservas, não se justificariam as observações de Pedro Quaresma nem teria sido necessário que este lhes deixasse ajuda quando ali passou em Junho de 1506. *Vd.* “Carta de Pero Quaresma para El-rei. Moçambique, 31 de Agosto de 1506”, *DPMAC*, vol.I, Lisboa, 1962.

³¹ *Vd.* “Mandado(s) de Pero de Anhaia Capitão mór de Sofala para os Contadores de el-rei. Sofala, 7, 13 e 31 de Janeiro de 1506; 19 e 22 de Maio de 1506; 25 de Agosto de 1506; 12 e 21 de Outubro de 1506”, *DPMAC*, vol.I, Lisboa, 1962.

³² “Mandado de Manuel Fernandes, Capitão de Sofala, para os Contadores de el-rei. Sofala, 30 de Dezembro de 1506”, *DPMAC*, vol.I, Lisboa, 1962.

³³ Os vários róis de pagamento deste período referem-se à escassez de mantimentos e à impossibilidade de os poder comprar. Veja-se por exemplo, o “Rol de Pagamento do Mantiemento de Junho de 1511 na Fortaleza de Sofala. Sofala, 1 de Junho de 1511”, *DPMAC*, vol.III, Lisboa, 1964.

³⁴ Pode considerar-se com prova desta boa colaboração a situação que João Vaz de Almada encontra quando chega a Sofala em Outubro de 1515. “Carta de João Vaz de Almada, capitão de Sofala, para el-rei. Sofala, 26 de Junho de 1516”, *DPMAC*, vol. IV, Lisboa, 1965.

permitiram assegurar a circulação de mercadores e mercadorias³⁵ que se traduziu no reanimar da actividade mercantil da região e na chegada à feitoria de embaixadas e comitivas de “mouros” e “naturais” possibilitando, em simultâneo, que os portugueses, dessem início a um processo de reconhecimento mais cuidado de toda região.

Assim, os portugueses da feitoria descem ao Save, resgatam cereais em Mambone³⁶ e nas Húcicas³⁷, compram gado em Sofala e, na sequência das várias viagens de reconhecimento da região³⁸ preparam-se para poder negociar a compra de mantimentos com algumas das chefaturas mais próximas da feitoria, particularmente a Norte desta, em direcção ao Pungué e ao interior.

Estavam assim lançadas as bases no sentido do estabelecimento de uma rede que do Pungué ao Save pudesse garantir o abastecimento da feitoria, constituindo as terras do *Muconde*, a Sul, e as do rei de *Nhambya*, a Norte os seus pólos principais e extremos; esperando-se, em simultâneo, que esta pudesse igualmente colmatar as dificuldades inerentes aos factores naturais que condicionavam a produção de alimentos e que, naturalmente, se reflectiam numa maior ou menor disponibilidade local da sua venda.

Contudo, revelou-se sempre difícil ultrapassar as situações de crise que periodicamente afectavam a região³⁹; e garantir os pontos de apoio fundamentais ao abastecimento afigurou-se, muitas vezes, tarefa diplomática que era preciso enquadrar no esquema tradicional de *saguates*⁴⁰ por que se regia regionalmente o bom relacionamento entre as várias comunidades⁴¹.

³⁵ Estabelecida a paz nas terras do Monomotapa, podem mercadores e mercadorias circular livremente. “Carta de Pero Vaz Soares, feitor de Sofala, para el-Rei. Sofala, 30 de Junho de 1513”, *DPMAC*, vol. III, Lisboa, 1964.

³⁶ “Mandado de António Saldanha, Capitão de Sofala e Moçambique, para o Almojarife Troilos Brandão. Sofala, 27 de Abril de 1511”, *DPMAC*, vol. III, Lisboa, 1964.

³⁷ “Auto passado por Pero Sobrinho e Diogo Homem, escrivão da Feitoria de Sofala. Sofala. 15 de Abril de 1515”, *DPMAC*, vol. III, Lisboa, 1964

³⁸ Para além das viagens do bergantim e outros navios ao serviço da feitoria, datam deste período a maior parte das viagens que António Fernandes efectuou pelo sertão de Sofala que, segundo LOBATO, *op.cit.*, se devem ter efectuado respectivamente entre 1511-1512 e 1513-1514 e não entre 1514-1515 como havia proposto TRACEY, Hugh. (1940), *António Fernandes, Descobridor do Monomotapa (1514-1515)*, Lourenço Marques, Arquivo Histórico de Moçambique.

³⁹ Tornar-se-á frequente a necessidade de recorrer ao abastecimento externo, via Ilha de Moçambique. *Vd.*, entre outros, “Mandado de João Vaz de Almada, Alcaide-mor de Sofala, para o feitor Cristovão Salema. Sofala, 15 de Outubro de 1516”, *DPMAC*, vol. IV, Lisboa, 1965.

⁴⁰ Designação habitual que se aplica aos presentes, frequentemente bens de prestígio, oferecidos às chefias africanas locais, no quadro das relações políticas e económicas na região. Sistema pré-existente à chegada dos portugueses e por estes igualmente adoptado

⁴¹ Veja-se a despesa que fez Joam Rodriguez no Bangoé, em Agosto de 1515, quando também ali os mantimentos escasseavam. “Livro da Ementa de Pedro Lopes, escrivão da feitoria de Sofala. Sofala, 1 de Janeiro”, *op. cit.*

E se, neste contexto, se pretendia privilegiar as relações com as chefias locais, tinha de reconhecer-se que estas, muitas vezes, utilizavam como intermediários, porta-vozes ou mesmo interlocutores preferenciais com os portugueses⁴², os “mouros” que se encontravam bem implantados na região⁴³.

Deste modo, a paz e amizade não se podia concretizar sem o aval e apoio das gentes da terra, sendo que entre estas, a fronteira entre “mouros” e “cafres” se apresentava imperceptível. Tratava-se sempre de gente negra, baça, que falava árabe de par com a língua da terra⁴⁴, tendo os portugueses testemunhado a sua presença um pouco por todo lado, na costa e no interior. Negoceavam em panos, ouro e marfim, em gado e em cereais, organizavam e chefiavam caravanas, fretavam e conduziam embarcações, representavam e resgatavam em nome das chefias regionais mais importantes porque as redes mercantis assentavam em redes familiares que as viabilizavam.

Tornava-se assim evidente que a possibilidade de permanência dos portugueses, de que a superioridade militar parecia ser inicialmente a garantia, requeria o reconhecimento e a integração nas redes comerciais preexistentes à sua chegada, estabelecidas na base de laços pessoais e de parentesco que regulavam as relações entre as diversas comunidades, islâmicas ou não, que partilhavam entre si a região.

O esforço desenvolvido neste sentido foi notável. Dez anos após a sua chegada a Sofala, os portugueses conheciam as principais áreas de abastecimento entre o Pungué e o Save e reconheciam-se nas alianças com os chefias locais; tinham percebido a importância dos laços pessoais que ligavam “naturais” e “mouros”, bem como o papel desempenhado por estes últimos numa vasta área onde se encontravam bem implantados⁴⁵, e assim puderam ponderar sobre a melhor forma de usar os serviços e conhecimentos destes em

⁴² Veja-se, entre outros, “Mandado de Pedro de Anhaia, Capitão-mór de Sofala, para os contadores de el-Rei. Sofala, 7 de Janeiro de 1506” ou o “Mandado de Manuel Fernandes, capitão de Sofala, para os contadores de el-Rei. Sofala, 12 de Setembro de 1506”, *DPMAC*, vol. I, Lisboa, 1962.

⁴³ Só “...na terra de Monomotapa há mais de dez mil mouros os quaes andam espalhados e que é impossível poderem se lançar fora”, IAN / TT – *Cartas de Affonso de Albuquerque*, Mç. único, Doc. I – “Cartas (sumário de) de António Saldanha, Capitão de Sofala e Moçambique, para el-rei, feito por António Carneiro, Secretário de Estado (1511)”.

⁴⁴ BARBOSA, Duarte (1516), “Descrição das Terras da Índia Oriental e dos seus usos, costumes, ritos e leis (1516)”, *op. cit.*, p. 17.

⁴⁵ Vejam-se, por exemplo, IAN / TT – *Cartas de Affonso de Albuquerque*, Mç. único, Doc. I – “Cartas (sumário de) de António Saldanha, Capitão de Sofala e Moçambique, para el-rei, feito por António Carneiro, Secretário de Estado (1511)”

benefício próprio⁴⁶ em vez de lhes declarar guerra aberta, expulsá-los ou, eventualmente, substituí-los. Porém, o mais significativo para os portugueses de Sofala é que, durante este período, garantiram a sua presença na região por via da afirmação da sua capacidade de nela poderem viver, independentemente de quaisquer apoios do exterior, que o tempo virá a revelar cada vez mais escassos.

⁴⁶ Situação bem expressa no “Mandado de Pero de Anhaia, Capitão-mór de Sofala, para os contadores de el-Rei. Sofala, 19 de Maio de 1506”, *DPMAC*, vol.I, Lisboa, 1962 onde, no exemplo de Acote, se reconhece o “uso” dos muçulmanos locais ao serviço dos portugueses que beneficiaram assim dos seus procedimentos “traíçoeiros” para com a própria comunidade muçulmana.

Giovanni da Empoli – navegador, mercador, militar e embaixador, 1503-1518

Dr. João Abel da Fonseca

Tomámos conhecimento de João de Empoli durante o Seminário de Historiografia da Expansão regido pelo Prof. António Borges Coelho, no I Curso de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa da Faculdade de Letras de Lisboa, nos anos lectivos de 1990-92.

Na verdade, analisávamos a *Collecção de Notícias para a História e Geografia das Nações Ultramarinas que vivem nos Dominios Portuguezes ou lhes são vizinhas*, publicada pela Academia Real das Sciencias, em 1812, quando no TOMO II, n.º VI, topámos o relato com o título, “Viagem às Indias Orientaes por João de Empoli, feitor de uma não portuguesa, armada por conta dos Marchiones de Lisboa”, então traduzido do Italiano.

João de Empoli era florentino, nascido em 24 de Outubro de 1483¹, embora a sua família fosse oriunda de Empoli, uma pequena vila a cerca de 30 km de Florença, conhecida por uma tradicional indústria de tecidos para vestuário, bastante rica em monumentos, e berço do conhecido pintor maneirista Jacopo Carucci², dito *il Pontormo*, nascido no subúrbio, hoje ainda chamado Pontorme.

O seu pai Leonardo tinha em Florença uma casa de câmbios e o seu avô, também João de nome, mantinha na cidade um grande número de vendas de especiarias, que bem se podia considerar um verdadeiro empório³. Ao pequeno João foi proporcionada uma educação clássica, própria dos filhos da média-alta burguesia dos mercadores florentinos. Paralelamente foi acompanhando a formação como banqueiro, que seu pai lhe havia destinado como sucessor natural. A família tornara-se apoiante das posições reformadoras de Fra Girolamo Savonarola, contra as posições da República por parte dos Medici. Com 12 anos de idade, o jovem João ingressou mesmo, em 1495, numa espécie de

¹ Cf. Laurence A. Noonan, *John of Empoli and his relations with Afonso de Albuquerque*, Lisboa, IICT, 1989, pp. 7-17 [13].

² Aqui deixamos registado um especial agradecimento ao nosso Amigo Senhor Dr. Riccardo Carucci, descendente do pintor, que assistiu na sala à nossa comunicação. Jornalista italiano emérito, ligado pelo amor conjugal ao nosso País, aqui reside desde há longos anos. Fez publicar na Imprensa Italiana um pequeno resumo desta comunicação.

³ Cf. Laurence A. Noonan, *ob cit*, p. 115.

grupo de reflexão religiosa fundado pelo conhecido frade. Sabemos que em Março de 1502, com apenas 18 anos, deixara Florença com destino a Bruges, convidado pela família de banqueiros Scarpi. Foi em Bruges que a sua personalidade de ágil negociador viria a ser reconhecida por outras duas famílias de mercadores florentinos aí residentes, os Gualterotti e os Frescobaldi, que mantinham negócios com os Marchionni de Lisboa. Pouco tempo tardou para que se pusessem de acordo em traçar um outro futuro para Giovanni da Empoli, enviando-o para Lisboa com destino a incorporar-se numa viagem à Índia. [Curiosamente, no passado Domingo a equipa de futebol de Empoli, venceu o campeão da Europa A C Milan, em Milão, por 0-1].

João de Empoli, como ficou conhecido para a História, passou então pela primeira vez à Índia, em 1503, na armada comandada por Afonso de Albuquerque, sendo que também este demandava aquelas partes pela primeira vez. Certo é que esta armada, que terá partido do Tejo no dia 6 de Abril daquele mesmo ano, levava três navios debaixo do comando do «Grande Capitão», sem que se fale, na Historiografia, dum quarto⁴ navio armado por conta dos conhecidos mercadores Marchionni de Lisboa, e os Gualterotti e Frescobaldi de Bruges, onde seguia como Feitor o nosso autor. Durante a viagem, como alude Empoli, perdeu-se a nau Catarina Dias⁵ razão pela qual tendo chegado ao destino, só três, e não referindo a Historiografia a perda desta, se tivesse concluído que só haviam partido aquelas mesmas.

No seu regresso a Lisboa, em 1504, Empoli escreveu então o relato da sua primeira viagem, com destino aos seus «patrões», sendo que o texto viria a ser publicado na língua original, por João Baptista Ramuzio, em 1550, na sua conhecida obra *Delle Navigazioni et Viaggi*. Uma versão menos extensa, e por conseguinte diferente, enviada a seu pai, foi descoberta na Biblioteca Magliabecchiana, como nos informa Laurence A. Noonan⁶ autor de uma tese, publicada entre nós em inglês, em 1989, pelo Instituto de Investigação Científica Tropical, intitulada *John of Empoli and his Relations with Afonso de Alburquerque*.

Em 1510, João de Empoli regressou à Índia na armada de quatro naus comandada por Diogo Mendes de Vasconcelos, que partiu a 12 de Março de Lisboa e onde Diniz Cerniche era capitão e armador da nau Conceição. Todas elas viajavam a expensas de grandes mercadores italianos estabelecidos em Lisboa, com relevo para os Marchionni e os Sernigi. O objectivo desta expe-

⁴ Cf. “Viagem às Indias Orientaes por João de Empoli ...”, in *Collecção de Notícias para a História e Geografia das Nações Ultramarinas que vivem nos Domínios Portuguezes ou lhes são vizinhas*, TOMO II, NUM. VI, Lisboa, Academia Real das Sciencias, 1812, pp. 219-230.

⁵ Cf. Idem, *ibidem*, p. 222, nota a).

⁶ Cf. Laurence A. Noonan, *ob. cit.*, p. 13, nota 1.

dição, com primordial vocação comercial, era o estabelecimento de contactos directos com as fontes das principais especiarias, ou pelo menos, com o conhecido entreposto de Malaca. Sabemos que levavam a bordo cartas de D. Manuel que os isentavam da obediência às autoridades da administração portuguesa, já então estabelecida na Índia.

Esta armada chegou à Índia no período crucial da acção de Afonso de Albuquerque com vista ao controle da costa do Malabar. Tinha acabado de perder Goa, que regressara ao controle do Hidalcão, e todos os navios lhe eram necessários para a reconquista que reafirmaria a reputação de invencibilidade, tão necessária à afirmação do poderio naval na área⁷. Na verdade, Albuquerque, contrariando a vontade do monarca, chamou a si o controle dos navios, que utilizou na reconquista de Goa em Novembro daquele ano.

Sabemos como o «Grande Capitão» não morria de amores pelos mercadores estrangeiros e pelas naus que armavam. A sua carta de 19 de Outubro daquele mesmo ano de 1510, enviada a D. Manuel, é disso um testemunho conhecido: “[...] *Se Vossa Alteza deseja ser rico não permita que mercadores aqui enviem navios para comerciar na India: já ca temos navios que cheguem*”. Empoli foi, contudo, armado cavaleiro por Afonso de Albuquerque após a reconquista de Goa. Mal ou bem, Albuquerque, depois da reconquista de Goa, não abriu mão desta pequena armada de vocação comercial em que os mercadores italianos de Lisboa tinham investido fortes cabedais. As naus foram incorporadas no contingente que, debaixo do seu comando, partiu no ano seguinte com destino a colocar Malaca debaixo da esfera de influência portuguesa.

Também Afonso de Albuquerque, que bem conhecia o jovem Empoli, desde aquela primeira viagem, em que embarcara em Lisboa, com apenas 19 anos de idade, nele reconheceu já dotes de bom negociador e diplomata, razão pela qual com ele contou no caminho para Malaca, para em conjunto planearem uma acção que permitisse o estabelecimento de relações com os diferentes potentados com quem se fossem encontrando.

Tomada Malaca, cujo texto da carta é a única fonte coeva conhecida até hoje, Empoli regressou com Albuquerque à Índia, no começo de 1512, onde o governador insistiu com o jovem florentino para que aceitasse o cargo de Feitor daquele importante entreposto. Face à recusa deste, conseguiu enviá-lo, mesmo assim, em finais daquele ano de 1512, numa segunda viagem a Malaca. João de Empoli só vem a obter autorização para regressar a Portugal em 1514, chegando a Lisboa em Agosto daquele mesmo ano⁸.

Na viagem de regresso vai redigindo uma extensa carta a seu pai Leonardo, que data de 12 de Julho de 1514 e lhe enviou mal chegou, assinando a terminar

⁷ Cf. Idem, *ibidem*, p. 13.

⁸ Cf. Idem, *ibidem*, p. 14.

Fo [*Figliuolo*] Vo [*Vostro*] Giovanni da Empoli in Lisbonna⁹. Nesta carta que permaneceu 350 anos desaparecida, até ser encontrada na Biblioteca Magliabechiana de Florença, e publicada em 1864, no *Archivo Storico Italiano*, Empoli dava conta, por vezes com ínfimos pormenores, de toda esta sua segunda aventura, desde a partida de Lisboa em 1510, até ao retorno à mesma, em 1514.

Mal chegou a Lisboa, João de Empoli não perdeu tempo em pedir compensações pelas perdas sofridas face à interferência¹⁰ prepotente de Afonso de Alburquerque, mais ainda violando as disposições de D. Manuel, nas cartas enviadas em 1510. A reclamação apresentada ao Vedor da Fazenda, D. Martinho de Castelbranco, para investigação, não fez Empoli travar o seu despeito e iniciou outras manobras a nível europeu. Uma primeira carta conhecida, dirigiu-a a Lourenço de Medici, em Roma, e está datada de Lisboa, 18 de Outubro de 1514, oito semanas depois da sua chegada à capital do Império.

Sabendo como sabemos como fora discípulo de Savonarola e amigo do Gonfalonieri Piero Soderini, bem podemos avaliar da habilidade diplomática do nosso autor, com as expressões de devoção à Família Medici, na sua pena elegante. Empoli enviou ainda uma segunda carta a Lourenço de Medici, datada de Lisboa, 9 de Fevereiro de 1515¹¹. O núncio apostólico em Lisboa, Monsenhor Antonio Pucci escreveu também ao Medici datando a sua carta do mesmo dia da primeira de Empoli. O que sabemos, de todo este epistolário que chegou aos nossos dias, é que o papa Medici, Leão X, vem a enviar uma carta a D. Manuel I, datada de S. Pedro, em Roma, 25 de Fevereiro de 1515 em que solicitava a reparação e a recompensa a João de Empoli, «nosso mui amado filho, cidadão e mercador de Florença»¹².

Podemos bem avaliar do impacto duma tal missiva no círculo da Corte, com a referência ao demasiado tempo que D. Martinho de Castelbranco, Conde de Vilanova, havia demorado a contemplar uma solução. D. Manuel com as suas aspirações imperiais, e a vontade de agradar ao pontífice não poderia deixar de aproveitar esta oportunidade. O caso de Empoli foi resolvido a seu favor logo no dia 28 de Março, próximo futuro¹³, e o monarca recompensou-o e nomeou-o Feitor da Ilha de Samatra, para onde partiu na armada de Lopo Soares de Albergaria, que saiu de Lisboa a 7 de Abril daquele ano de 1515 e chegou à Índia a 8 de Setembro.

Esta nomeação não foi bem recebida em Malaca, que recebia por capitão Jorge de Brito. Na verdade Empoli não partiu logo para o seu posto, detendo-se

⁹ Cf. Idem, *ibidem*, p. 178.

¹⁰ Cf. Idem, *ibidem*, p. 87.

¹¹ Cf. Idem, *ibidem*, p. 88.

¹² Cf. Idem, *ibidem*, p. 88.

¹³ Cf. Idem, *ibidem*, p. 89, nota 10.

em comércio na costa de Cambaia¹⁴. Com a nau Belém e dois outros navios mais pequenos constituiu uma pequena armada que se dirigiu para Diu, onde o governador do Rei de Cambaia, Malik Aiz era seu amigo, segundo Galli. Todos os dias recebia presentes e era acolhido no palácio daquele governante local para conversas. A mercadoria rapidamente recolhida nos três navios foi avaliada em 120 mil ducados e todos ficaram admirados com o seu jeito natural para o negócio. Teria deixado Diu no segundo dia da Páscoa da Ressurreição, daquele ano de 1516, e chegado a Cochim em finais de Abril, tendo sido bem recebido pelo Governador. No princípio de Maio, saiu então Empoli de Cochim com destino a Samatra, com três navios, para tomar posse do seu posto de Feitor.

Tal como já referimos, a nomeação de Empoli, não fora bem recebida em Malaca, já que os mercadores locais, viram com maus olhos o nascimento de um novo entreposto, que por certo o dinamismo do florentino iria implantar do outro lado do estreito. O certo é que também não foi bem recebido em Pacém, o porto de Samatra onde se estabeleceu. Pouco tempo depois de chegar viu incendiado o seu navio, onde ainda carregava preciosa carga que trouxera da Índia, e ficou irremediavelmente perdida¹⁵. Conseguiu, contudo, salvar a elevada soma de dinheiro que, entretanto, já juntara. Porém, volvidos alguns meses, uma misteriosa explosão destruiu a feitoria e todo o seu precioso recheio incluindo as roupas do feitor.

Foi assim que Empoli, desaminado no cargo, veio a aceitar integrar uma armada, também como Feitor-mór que se iria deslocar à China com vista à abertura de negociações diplomáticas com o Imperador, em nome do Rei de Portugal. A expedição chegou a Cantão em Setembro de 1517 e Empoli foi escolhido para negociar com as autoridades locais da cidade os direitos para entabular trocas comerciais, no que foi, desde logo, muito bem sucedido. Permaneceu em terra, à frente da embaixada que se apresentou faustosamente e foi recebida pelos Chineses com grande pompa e solenidade, durante um relativamente longo período. O clima adverso daquela época do ano fê-lo cair doente, tendo contraído um mal epidémico que assolou a armada portuguesa. Finou-se em finais de 1517¹⁶ com universal sentimento de pesar por quantos o acompanhavam. Tinha 34 anos de idade.

Que escritos de João de Empoli, chegaram então até aos nossos dias?¹⁷. Para além do relato de 1504, publicado por Ramuzio, em 1550, e entre nós pela Academia das Ciências, em 1812, já referido, e a carta a seu pai de menor extensão, também daquele período, contamos com a já aludida carta, também

¹⁴ Cf. Idem, *ibidem*, p. 95.

¹⁵ Cf. Idem, *ibidem*, p. 14.

¹⁶ Cf. Idem, *ibidem*, p. 15.

¹⁷ Cf. Idem, *ibidem*, p. 15.

a seu pai, de grande extensão, em que lhe dava conta, como sabemos, do que se passara entre 1510 e 1514, na sua viagem à Índia e a Malaca. Contamos ainda com uma carta de Janeiro de 1514 em que acusou a recepção de suprimentos em Cochim. Já referimos também as duas cartas que enviou a Lourenço de Medici, duque de Urbino, datadas de Lisboa, em 18 de Outubro de 1514 e em 9 de Janeiro de 1515, em que relatou a sua situação e referia o envio de presentes ao Duque, a Giuliano de Medici e ao Papa Leão X. Chegaram também até nós partes de uma carta, ou cartas, que escreveu em 15 de Novembro de 1515, quando largou Cochim com destino a Samatra.

Restam-nos também dois outros documentos redigidos em Lisboa, antes de partir, pela última vez, para a Índia. Um deles é o Testamento e Últimas vontades relativamente à distribuição das quantias que juntara aquando do período de estada na Índia entre 1510 e 1514¹⁸. Um outro são instruções a um seu amigo Luca Giraldi, como vista à distribuição dos seus bens pessoais, em caso de morte, bem como a satisfação de algumas obrigações que não havia cumprido ainda, face ao curto espaço de tempo que permaneceu em Lisboa, depois da indemnização.

Uma carta do Nuncio Apostólico, Monsenhor Antonio Pucci, datada de Lisboa, 18 de Outubro de 1514, menciona «um popular itinerário composto por Giovanni da Empoli» que bem pode ser o que enviou a seu pai relatando o período de 1510-1514. A não ser, este itinerário não foi ainda descoberto, bem como uma descrição da primeira viagem enviada ao Gonfalonieri Piero Soderini. Três outras cartas, por ele referidas no preâmbulo da que se refere à viagem a Malaca, duas a seu pai e uma a Piero Soderini também se encontram desaparecidas, quiçá à espera de um investigador dos Arquivos de Florença.

Exceptuados os seus escritos, a sua vida e os seus feitos, podem ainda ser analisados numa pequena biografia, redigida após a sua morte por um tio – Girolamo da Empoli, e que foi publicada em Livorno, em 1841, no *Viola del Pensiero*, e republicada em 1846, no já aludido *Archivio Storico Italiano*.

Os relatos principais das suas duas viagens são, em alguns casos, fontes únicas, para os acontecimentos que descreve, e em que foi, na mais das vezes actor. São de inestimável importância as comparações que se podem fazer com as Crónicas de João de Barros, de Fernão Lopes de Castanheda, de Danião de Góis, de Gaspar Correia, de Faria e Sousa e de D. Jerónimo Osório, bem como a *Suma Oriental* de Tomé Pires e os próprios *Comentários do Grande Afonso de Albuquerque*. Outras referências à sua pessoa ocorrem nas diversas cartas de Afonso de Albuquerque.

¹⁸ Cf. Idem, *ibidem*, p. 15.

Quanto à última viagem, os episódios mais significativos são relatados em duas cartas conhecidas, escritas por um seu criado, Raffaele Galli¹⁹ que o acompanhou até aos últimos dias, tendo também ele acabado por falecer, vítima da mesma epidemia.

O extenso relato do período de 1510-14, bem como os outros documentos, para além das duas cartas de Galli, nunca foram publicados em português, existindo tão-só os textos italianos e, no primeiro caso, uma tradução inglesa. A Academia de Marinha, por decisão do seu Conselho Académico, envidará esforços no sentido de, o mais breve possível, trazê-los ao conhecimento do público interessado.

Quanto a nós, podemos referir, para entusiasmar os estudiosos, os títulos dos 4 Capítulos do documento publicado pela Academia das Ciências, em 1812:

“Cap. I – Da terra chamada Vera Cruz ou Brazil; dos costumes, armas, e crença de seus habitantes; do porto chamado Agoada de S. Braz; do modo de vestir dos homens e mulheres daquelle lugar.

Cap. II – De huma povoação chamada Pate; dos sinaes que denotão no mar a visinhança da terra; do monte Delli, e como chegando nós a Cochim ouvimos ter sido derrotado, e expulso o seu Rei Mouro; e outra vez restituído aos seus Estados pelo Capitão Francisco de Albuquerque. Da fortaleza sobre o rio Repelim; do Reino de Coulão ainda não descoberto aonde achámos Christãos chamados Nazarenos, que alli ficarão do tempo de S. Thomé.

Cap. III – Como El-Rei de Coulão veio para visitar o General, e do magnifico preparo que para isso fizeram tanto hum como outro.

Cap. IV – Do accordo feito entre o Rei de Coulão e o Capitão General, a respeito de mercadorias e de todo o mais; dos uzos e costumes dos Malabares, e Gentios da India”.

A título de mera curiosidade permitam-nos só uma pequena transcrição duma passagem do Cap. I: “[...] *na altura da terra de Vera Cruz ou Brazil, descoberta alguns annos antes por Americo Vespucio*[...]. À parte a interessante atribuição da descoberta do Brasil, neste relato de 1504, ficamos ainda a saber que a armada de 1503 comandada por Afonso de Albuquerque, também tocou o Brasil, o que os nossos cronistas omitem, dando só por causa da sua demora os ventos contrários com que teve de combater. Não referem também, como já aludimos, à nau Catarina Dias e o seu naufrágio.

As referências a Empoli encontram-se com facilidade em João de Barros, nomeadamente na Dec. II da *Asia*, Liv. IX, Cap. IV, intitulado – Em que se descreve a ilha de Jauha: “[...] *e como hum Principe della chamado Pate Unuz fez huma mui grossa Armada pera vir sobre Malaca: e o que os nossos sobre isso fizeram* [...] **Joannes Impola** senhorio da não em que hia [...]”. Também na Dec. III da *Asia*, Liv. II, Cap. VIII, intitulado – Do que Fernão Peres passou em quanto

¹⁹ Cf. Idem, *ibidem*, p. 16.

esteve na China, podemos ler: “[...] *Chegado a Nantó, mandou logo o Feitor da Armada Joannes Impole, mui bem acompanhado de gente limpa, e trombetas, com hum requerimento ao Pio, pedindo-lhe licença pera passar a Cantam [...]*”.

O mesmo tema foi abordado por Fernão Lopes de Castanheda na sua *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, no Liv. IV, Cap. IV, intitulado – De como Fernão perez dandrade partio de Malaca pera a China & de como arribou com tempo: “[...] *E navegado por sua viagẽ foy ter a Pacẽ na ilha de çamatra, onde auia de carregar de pimenta pera a China, por ser lá de muyto preço. E pera fazer esta carrega estava já em Pacẽ Ioãnes impolim que fora com Antonio Pacheco na conserva de Jorge de Brito [...]*”.

Ficariamos agora extasiados a ouvir passagens do relato de Empoli de 1510-14, se porventura houvesse tempo e o nosso italiano o permitisse, já que, como atrás referimos, estes textos nunca foram traduzidos. E passemos a uma breve conclusão.

De 1503 a 1517, João de Empoli emprestou o viço da sua juventude, dos 19 aos 34 anos, e a arte do seu talento para negociar, para comandar homens, em terra e no mar, e para, como diplomata hábil, entabular negociações com vista ao desenvolvimento do comércio e à consolidação do Estado da Índia, nas duas décadas iniciais da presença portuguesa naquelas paragens. Excepcionalmente, esteve envolvido, porventura, nos três maiores acontecimentos deste fecundo período: a reconquista de Goa, a conquista de Malaca e a primeira Embaixada oficial à China, permitindo abrir as portas do comércio e as relações diplomáticas regulares. E em todos os três eventos teve uma participação activa e, quiçá, um papel decisivo.

Armado cavaleiro por Afonso de Albuquerque, pelo seu valor na batalha da reconquista de Goa, recebeu de D. Manuel I, em Lisboa, a filiação na Ordem de Cristo. Na empresa de Malaca valeu a sua agilidade negocial com os potentados locais com vista ao estabelecimento dos acordos comerciais, e finalmente em Cantão, como chefe das negociações com os Chineses, logrou um sucesso que mereceu um reconhecimento imediato, que os nossos cronistas não deixaram de registar. Até à sua nomeação para Feitor de Samatra foi um homem de mão do comércio das especiarias, cujos grandes mercadores Italianos representava.

Bem mereceu, por esse motivo, ser aqui relembrado, com este bosquejo pela sua Vida e Obra, desejando-se ainda que venha a ser melhor estudado pela importância da sua prestimosa acção, nas várias vertentes da sua multifacetada carreira ao serviço quer dos mercadores florentinos, quer do Rei de Portugal²⁰.

²⁰ Ao terminar, não podemos deixar de registar um especial agradecimento ao Pedro Mató Gonçalves Carneiro, que mais uma vez se disponibilizou a verter o texto do nosso manuscrito, para a publicação nas *Actas*, bem como aos Senhores Comandantes Ribeiro Rosa e Couto Soares, pela benevolência, face à demora na sua entrega.

6.^a SESSÃO

Alexandre Magno, modelo imperial de Afonso de Albuquerque

Prof. Doutor António Moniz
Mestre Maria Celeste Moniz

Introdução

O papel de Afonso de Albuquerque na concepção e construção do chamado Império Português no Oriente está longe de ser devidamente assinalada pela memória histórica nacional e universal, mormente nos dias de hoje, tão avessos ao processo de conquista e colonização, afinal recorrentes na época em causa.

Não se trata, evidentemente, de perseguir uma historiografia apologética e, muito menos, encomiástica desta ou de qualquer outra figura político-militar, mas tão-somente de perspectivar e aprofundar cientificamente o xadrez das forças em presença e a respectiva actuação.

É também conhecida a profunda admiração que o governador português do Estado da Índia entre 1509 e 1515 nutria por Alexandre Magno, o construtor do primeiro grande império mundial, que unia território europeu ao asiático, a primeira experiência do fenómeno que agora se chama “globalização”.

É nosso propósito seguir os principais passos do paralelismo político-militar entre os dois impérios e respectivos mestres.

Tal como é patente na literatura europeia, desde o Império Romano, a figura tutelar de Alexandre Magno inspira e move os principais agentes dos impérios que se lhe seguiram: a sua criatividade, a sua audácia, o seu génio estratégico. Mas nenhum deles igualou Afonso de Albuquerque no seguimento do rasgo multicultural do mestre macedónico.

As duas figuras em presença, seus planos e realizações

Os seres humanos têm o condão da respectiva singularidade identitária. Por isso, qualquer tentativa de comparação entre duas ou mais figuras históricas, como as de Alexandre e Albuquerque, tem necessariamente de claudicar.

No entanto, apesar da distância geográfica e histórica entre ambos, sobressai, desde logo, o respectivo carisma da liderança, indispensável às grandes realizações colectivas.

É óbvia a diferença da formação ideológica entre ambos. Todavia, o ideal épico de conquista é comum. Trata-se da transformação do instinto natural da predação em esforço inteligente ao serviço de uma vitória estratégica. A poesia épica, como a *Iliada*, na civilização micénica, e o *Mahabarata*, na hinduísta, celebra essa glória, esse *kléos*.

O comportamento moral de ambos os heróis também não é similar. Enquanto o macedónio se envolvia, com a sofreguidão de sua juventude e de acordo com a prática e os ideais hedonistas da época, em toda a espécie de prazeres, tanto da gula como do sexo, o lusitano é conhecido pela austeridade extrema do seu comportamento estóico, tendo originado a crítica camoniana¹ ao rigor da sua actuação para com o soldado Rui Dias, acusado de se envolver amorosamente com uma nativa, em contraste com a liberalidade magnânima de Alexandre para com a disputa amorosa da sua Campaspe pelo súbdito Apeles, ou de Ciro para com Araspas, em relação a Panteia².

Do ponto de vista geo-estratégico, também é notória a diferença entre um território balcânico, como a Macedónia, no coração do Mediterrâneo oriental e a dois passos da Ásia Menor, e o país do Oeste ibérico e europeu, no litoral atlântico, como Portugal. No entanto, a exiguidade é comum a ambos os territórios.

A época que separa estas figuras é igualmente evidente. A primeira herda as realizações dos impérios assírio-babilónico, egípcio e medo-persa, bem como das civilizações da Grécia minóica, ou cretense, micénica e clássica, designadamente a democracia ateniense e as suas lutas contra Esparta. A segunda é depositária, além destas e do próprio império macedónico, dos feitos de Roma e de Carlos Magno.

Alexandre conquistou o Mediterrâneo oriental, a Ásia Menor, a Bactria, a Pérsia, o Indo, durante treze anos. Albuquerque, durante oito anos, não uniu o Mediterrâneo ao Índico, mas ligou o Golfo Pérsico à Insulíndia, de Ormuz a Malaca, isto é, os extremos ocidental e oriental desse Oceano.

Mas a principal diferença entre um e outro reside no respectivo estatuto sócio-político: um era rei e senhor dos seus súbditos, com liberdade absoluta

¹ “Não será a culpa abominoso incesto, / Nem violento estupro em virgem pura, / Nem menos adultério desonesto, / Mas cua escrava vil, lasciva e escura. / Cós seus hũa ira insana não refreia, / Põe, na fama alva, noda negra e feia” (*Os Lus.*, X, 47).

² “Viu Alexandre Apeles namorado / Da sua Campaspe e deu-lha alegremente, / Não sendo seu soldado exprimentado, / Nem vendo-se num cerco duro e urgente. / Sentiu Ciro que andava já abrasado / Araspas de Panteia, em fogo ardente, / Que ele tomara em guarda, e prometia / Que nenhum mau desejo o venceria. // Mas, vendo o ilustre Persa que vencido / Fora de Amor, que, enfim, não tem defesa, / Levemente o perdoa e foi servido / Dele num caso grande, em recompensa” (*Ib.*, X, 48. 49, 1-4).

de acção; o outro, ainda que líder, estava limitado pela obediência vassálica ao seu rei. E esta dependência fez toda a diferença.

Os planos de Alexandre são-nos transmitidos, com a fidelidade que se pode questionar, por Diodoro da Sicília.

O sonho do imperador macedónico era ser senhor dos mares do Sul, desde o Egipto à Índia. Para o efeito, envia exploradores à Península Arábica e ao Golfo Pérsico, com o objectivo de estudarem as costas, as ilhas, as baías e as cidades, bem como os respectivos povos e costumes. Cria, no rio Eufrates, uma armada destinada a fazer a ligação fluvial e comercial entre a Mesopotâmia e o Indo. Procura aplicar às terras secas da Arábia e do Golfo Pérsico o sistema de irrigação de terras vigente entre o Tigre e o Eufrates. Tenta estabelecer nessas regiões colonos oriundos da Síria e do Líbano, com o fim de promover a fundação e o desenvolvimento de cidades, como as da Fenícia e de Chipre, através duma próspera rede comercial. Ao morrer, sonhava com uma armada de circum-navegação da Arábia.

Albuquerque tentará resgatar esse plano alexandrino, sendo, então acusado de megalomania.

O principal elo de união entre estas duas figuras cimeiras da História encontra-se, sem dúvida, na concepção idealista da vida e na resistência inquebrantável a todas as dificuldades, concepção que lhes proporcionou uma entrega ilimitada a um ideal heróico do tamanho do mundo. Tal entrega colidiu com a concepção materialista dos objectivos económicos do saque e do lucro comercial dos respectivos seguidores de ambos os impérios, a qual acabou por gerar a incompreensão destes e a sua progressiva separação dos megaprojectos arquitectados por estas figuras, marcadas pela utopia e pela ânsia de infinito.

Os dois estrategos

É inegável a inspiração estratégica que Albuquerque recebeu de Alexandre.

O êxito militar de ambos residia na aliança do génio militar com a liderança humana e administrativa, aliança que era cimentada pelo alto empenhamento pessoal em todos os combates e realizações. Era esta aliança que veiculava a imagem de “terrível”, atribuída a ambos pelos respectivos opositores.

A disciplina militar, fruto da exigência para com a entrega dos soldados às missões que lhes eram confiadas, permitia o sucesso das campanhas delineadas.

O génio estratégico de ambos ficou igualmente patente na capacidade de adequar a cada situação concreta a táctica mais oportuna. O factor surpresa e a táctica astuciosa da simulação combinavam-se da forma mais eficaz.

No caso do macedónio, podemos citar o exemplo da resposta à tática de guerrilha, imposta pelos Cossieus, ao redor da montanha de Uxi, repe-lindo o ataque inimigo com as forças de cavalaria e infantaria, nas mais rigorosas condições do clima de Inverno. Assim, fazendo circular o boato da sua partida para o funeral de Heféstion, em Babilónia, Alexandre encontrou sem guardas o acampamento nocturno do inimigo que capitulou em 40 dias.

No caso do lusitano, podemos referir a surpresa do ataque ardiloso, em 1508, à poderosa e bem defendida cidade do reino de Ormuz, Calaiate, importante ponto comercial entre a Arábia e a Índia, apenas com 500 combatentes³. Em 1509, um acidente provoca a antecipação do ataque de Albuquerque a Goa: querendo descobrir a geografia da ilha, Jorge de Fogaça vê-se surpreendido por um bergantim mouro que rema até ao baluarte onde o esperava o ataque da artilharia e da cavalaria de 400 mouros. D. António de Noronha vê-se forçado a socorrer o companheiro. A eficácia deste socorro desorienta os inimigos, levando-os à fuga.

A oratória, utilizada por cada um destes conquistadores, numa perspectiva positiva, estimulava o ânimo de todos os combatentes, ampliando a capacidade militar, treinada pelo exercício físico e das armas. Lembramos, a este propósito, a fala de Albuquerque aos seus homens, antes da segunda conquista de Goa, em 1510, apelando à causa de Deus, do Rei e da honra⁴.

A organização das campanhas, incluindo o transporte de mercadorias e soldados, como na marcha de 140 quilómetros no deserto do Sinai, era um dos aspectos positivos do exército de Alexandre.

A capacidade de coordenação de estruturas bastante diferenciadas, como a cavalaria e a infantaria pesadas e a cavalaria e a infantaria leves, por exemplo, na luta contra os Persas, era uma virtude singular deste estratega.

³ “E como o ardil todo eftava em a primeira vifta que déffem fer com a efpada na mão fem mais prática, por já ter fabido pelo Mouro quão apercebida a Villa eftava, ainda as náos não eram de todo ancoradas, quando a gente de armas era mettida nos bateis, e foi a coufa tão defpachadamente feita, que poendo os pés em terra foram fenhores da Villa. Porque com aquelle fobrefalto ficáram os Mouros tão travados, que o primeiro confelho que tiveram, ante que fentiffem o ferro em fuas carnes, foi defpejalla, e alguns que lá per dentro das ruas quizefem fazer rofto aos noffos, à cufta de feu damno leváram o caminho dos outros, e parte delles ficáram eftirados no lugar que quizeram defender” (J. de Barros, *Ásia*, Déc. II, P. I, L. III, Cap. IV, Lisboa, Regia Officina Typografica, 1777, p. 245).

⁴ “E pois a noffo Deos, a noffo Rey, e a noffas honras devemos não perder o ganhado, mas ir adiante com a memoria deftas tres obrigações, ponhamos o peito em terra, que ella fe defpejará de noffos imigos, como coftumam, tanto que nos vem o rofto: cá fegundo vejo, no de cada hum de vós, já lhe parece pouco o que imos fazer para o que fará tanto que me ouvir invocar o Apostolo Sant-Iago Capitão de noffas victorias” (*Ib*, L, V, p. 530).

Por sua vez, uma das qualidades que mais impressiona no macedónio é o seu poder de congregar, organizar e liderar dezenas de milhares de soldados⁵, muitos deles mercenários, provenientes de todos os lugares conquistados. O poder das forças militares lusas contrasta, porém, no aspecto numérico, com o aparato bélico de Alexandre. Bastará referir as escassas sete naus que permitiram, em 1507, a Albuquerque submeter Ormuz⁶. De igual modo, o exército macedónico dispõe de forças terrestres e marítimas, sobretudo no Mediterrâneo e no Golfo Pérsico.

A invenção de engenhos, por Díades e Cárias, como a facilidade de torsão das catapultas, das manobras dos instrumentos de bloqueio e ataque, também contribuiu grandemente para o sucesso das operações militares.

A energia operacional do estratega era tal que chegava a combinar várias campanhas em territórios não muito distantes, como o aproveitamento do cerco de Tiro, em curso havia dois meses, para a incursão no vale de Ba'albek, entre o Líbano e o Antilíbano, enquanto Antígono Monoftalmo, sátrapa da Frígia, invadia a Palagónia, a norte de Ancara, e a Capadócia. Enquanto Alexandre tomava conta da planície fértil da Síria, Parménio capturava Damasco. Enquanto o primeiro actuava na costa fenícia, o segundo agia no interior.

O comandante macedónico apresentava também um rosto humano, aliado à responsabilidade política de homem de Estado, ao acompanhar com interesse pessoal os feridos em combate e ao prestar as honras fúnebres aos tombados no campo de Marte, com o respectivo elogio militar, não deixando também de prestar auxílio às famílias das vítimas.

⁵ Em 331, Alexandre contava na Ásia 26 mil soldados vindos da Macedónia, 29 mil mercenários gregos, 21 mil babilónicos, além de 10 mil gregos aliados, num total de cerca de 81 mil (Cf. N.G.L.Hammond, *Alexander the great. King, commander and statesman*, 3rd ed., Bristol Classic Press, 1989 p. 156).

⁶ “Sem termos da noſſa parte aquellas fuas legiões [de Gregos e Romanos] de tanto número de foldados, fomite quatrocentos e feffenta Portuguezes, fracos, e debiles em forças corporaes, corrompidas per tão diverſos climas, e varios mantimentos, obrou nelles tanto a virtude de feu animo, obediencia, e lealdade com que fervem a feu Rey, que tomando per força de Armadas tantas Villas, e Lugares deſte Reyno de Ormuz, affi fe fizeram temidos com fuas victorias, que dentro na fua metropoli Ormuz entram veſtidos de feſta a triunfar de hum Rey, que tinha em defenſão della tão grande número de náos no mar, tanta gente de armas em terra, e tudo tão temeroſo de commetter, que com razão em os noſſos furgindo com fete velas, podiam eſperar, o que cuidavam delles, ferem tomados ás mãos, e poſtos debaixo de lei de fervidão. Mas Deos, em cujo poder eſtam todos Reynos, e eſtados da terra, e que tem olho naquelles, que vertem feu fangue por confiſſão de fua Fé, neſte dia trouxe a potencia deſte Rey infiel a fe fobmetter debaixo do eſcabelo dos pés d’ElRey D. Manuel, na entrega que fez de fua peſſoa aquelle illuſtre Capitão Affonſo d’Albuquerque, que alli eſtava em Seu nome; o qual em chegando a ElRey, o abraçou, moſtrando-lhe mais amor de pai, que feveridade de victorioſo Capitão” (J. de Barros, *op. cit.*, L. II, pp. 143-144).

O rosto humano no lusitano, ainda que por exigência da mais elementar justiça, verifica-se, designadamente, em relação à viúva e filhos de Timoja, morto em Narsinga, para onde fora levado por Melrao, chefe dos gentios de Goa, após a sua derrota pelo mouro Hidalcão⁷, já que se trata de manifestar gratidão para com aquele que tomou partido pela conquista de Goa pelos Portugueses. Podemos, ainda, mencionar o salvamento de uma criança, filha de uma escrava sua, no naufrágio que sofreu nos baixos de Aru, costa de Samatra, considerando-a como a jóia mais preciosa que salvava, além de sua vida, incluindo os seus *Comentários*, escritos á semelhança dos de César, e os leões de ferro chineses que trazia como *ex-libris* da sua conquista de Malaca⁸.

A gestão administrativa

Se o estratega macedónico foi o grande modelo de Albuquerque, o administrador do Império não o foi menos.

Em primeiro lugar, se Alexandre é o líder absoluto do povo macedónico, o grande elo de união entre todos os cidadãos e o grande génio conquistador, o segredo da coesão mínima entre os povos conquistados reside no respeito do líder pela sua identidade e autonomia, através da integração política dos sátrapas vencidos, ao mesmo tempo que o poder de decisão e acção operacional era descentralizado.

Diz-se, a este propósito, que a vida de Dario teria sido poupada se o líder persa se tivesse submetido ao seu vencedor, como aconteceu aos restantes

⁷ “E porque lhe tomáram o caminho de Goa, e elle fer homem de honra, e faber, que ácerca de nós he injúria perder o campo, não oufou vir ante o Capitão Rodrigo Rabello naquelle estado de vencido, e foi-fe pera ElRey de Narfinga, levando consigo Timoja, que (como vimos) elle tinha tomado fobre fi por caufa do roubo das náos, os quaes damnos fe os não pagou com a fazenda, foram pagos com fua morte lá em Narfinga de fua chegada a poucos dias. Com a qual nova fua mulher, e filhos fugíram de Onor onde eftavam, e fe vieram a Goa bufcar noffo amparo, aos quaes Affonfo d’Albuquerque depois de fua vinda de Malaca, (pois que elle Timoja era traveffo,) por memoria dos ferviços que fez na tomada de Goa, e exemplo ao Gentio daquelle terra, que as mulheres, e filhos daquelles que militavam, e morriam por nós, eram amparados, lhes mandou ordenar certa coufa de que fe mantiveffem” (*Ib.*, Déc. II, P. II, L. VI, C. VIII, pp. 112 s.).

⁸ “No qual tempo Affonfo d’Albuquerque, pofto que tiveffe enfeitos outros Commentarios que guardar, como Cefar fez no feu naufragio, fómte falvou huma menina filha de huma efcrava fua, que lhe veio ter á mão, dizendo, que pois aquella innocente fe viera pegar a elle por fe falvar, que elle tomava a innocente della por falvação; e eftando fempre em pé, elle a teve nos braços fem falvar outra coufa de quanto deffojo das riquezas de Malaca vinham naquella náó” (*Ib.* L.VII, pp. 154 s.).

vencidos. Consta, de resto, embora não seja certo, que a família do Persa vencido foi tratada com respeito, sendo colocada sob a protecção do vencedor⁹.

A descentralização do poder imperial pode ser comprovada, por exemplo, pela nomeação de dois governadores civis egípcios para o seu território: um para o Alto, outro para o Baixo Egipto. Um grego, nascido no Egipto, foi nomeado governador da Arábia; outro grego foi designado como governador da Líbia, a dois macedónios foi incumbido o comando, respectivamente, de 4 mil tropas, e de uma armada de 30 triremes, no Egipto. Estes sete comandantes dependiam directamente do imperador, com o qual estavam em sintonia. Ao contrário de Dario, esta política de descentralização do poder permitiu a Alexandre não só responder militarmente aos múltiplos e diferenciados desafios que encontrava, mas também consolidar a administração dos territórios conquistados.

Tal descentralização abre caminho a uma autonomia administrativa, base do sucesso do império multicultural de Alexandre, sendo os sátrapas persas e babilónios confirmados nos respectivos cargos e ocupando os macedónios e gregos apenas as mais altas responsabilidades. A cobrança dos impostos continuou a ser feita pelos poderes locais, à maneira tradicional, numa integração administrativa dos povos submetidos.

De modo análogo, Albuquerque, após a conquista de Goa, coloca nos principais cargos da cidade os portugueses casados com mulheres nativas¹⁰. A administração de Malaca também é confiada aos chefes nativos¹¹. O pagamento salarial justo aos trabalhadores ao serviço dos Portugueses dessa fortaleza, já com a nova moeda cunhada pelo Governador da Índia, bem como a prosperidade da cidade, permite aos habitantes reconhecer a diferença de tratamento em relação ao antigo rei, como uma característica civilizadora¹².

⁹ Cf. Hammond, *op. cit.*, p. 112.

¹⁰ “Finalmente como Affonso d’Albuquerque nestas coufas tinha discurfo de muita prudência, però que foubefte quantos damnadores havia defta fua obra, não leixava de ir com ella avante; e por mais confundir eftes contrarios della, entre eftes cafados escolheo os de melhor qualidade, e mais aptosm per os quaes repartio os officios do governo da Cidade: affim como Vereadores, Almotaceis, Juizes, Alcades, &c.” (J. de Barros, *op. cit.*, L. V, p. 563).

¹¹ “[...] e por Xebandar, e Governador dos Gentios Nina Chetu, e dos Mouros Malayos hum feu Caciz, e dos Jáos da parte de Upi, por Pate Quetir estar alevantado, hum Mouro honrado per nome Aragemut Rája, e dos da parte Ilher Tuam Colafcar” (*Ib.* Déc. II, P. II, L. VI, p. 106).

¹² “Com o qual ganho, que todos achavam em nós, e bom tratamento que geralmente recebiam, guardando-lhe verdade, e justiça, a qual elles não achavam em ElRey, ante era já havido por tyranno, affi correo a nova de nós per toda a terra, que ante que Affonso d’Albuquerque fe partiffe de Malaca, entraram nelle mais de quarenta juncos carregados de mantimentos, e outras mercadorias da terra; e affi partíram outros dos mercadores naturaes a ir fazer fuas fazendas aos portos cofumados, com que a Cidade começou ennobrece” (*Ib.*, p. 91).

A aculturação e a miscigenação

O processo de aculturação empreendido por Alexandre, basilar no sucesso do seu império e assimilado por Albuquerque, revela-se em várias facetas, desde as mais superficiais às mais profundas.

Do ponto de vista externo e superficial, podemos mencionar a assimilação do vestuário persa¹³, originando as críticas de seus conterrâneos.

Para além do reforço do seu exército com soldados asiáticos, bem como da renovação da sua cavalaria com cavalos persas, o macedónio procurou sempre aproximar os costumes dos seus concidadãos com os dos nativos.

A integração dos deuses dos povos vencidos no panteão do seu império, medida político-cultural sempre seguida pelos Romanos, constitui um pilar fundamental do sucesso imperial de Alexandre, medida que se traduzia não apenas na adopção das festividades religiosas desses povos, mas também na cunhagem das moedas. Neste ponto, os Portugueses, designadamente Albuquerque, fiéis à ortodoxia religiosa do Cristianismo, sempre resistiram a esta forma de aculturação.

A miscigenação, pelo contrário, uma invenção do génio político de Alexandre, foi uma política cultural que Albuquerque introduziu no império português do Oriente, disseminando-se, depois, por todos os hemisférios.

Herdando de seu pai a visão multicultural do reino¹⁴, Alexandre incentivou o casamento do seu povo com mulheres nativas dos territórios conquistados, como as tribos cíticas, dando ele próprio o exemplo, ao casar-se com a bela afegã, Roxana, em vez de a tomar como escrava, como ocorria entre os heróis homéricos.

O projecto de miscigenação de Afonso de Albuquerque, segundo a matriz alexandrina, inscreve-se na política de repovoamento do Império a partir de sangue luso. Trata-se, com efeito, de algo que intriga os habitantes islâmicos de Goa, esperançados no interesse meramente comercial e não na fixação dos Portugueses¹⁵. Por outro lado, esta política, juntamente com a obra civilizadora

¹³ Cf. Plutarco, 45.2; 47.5; Eratóstenes, *FGrH*, 126.

¹⁴ Filipe “formou um só reino e um só povo, provenientes de muitas tribos e raças” (Justino, 8.6.2).

¹⁵ “*Todo los Reys, e Principes da India, principalmente os Mouros, a quem a entrada que nella tinhamos feito, mais tocou, que ao Gentio, fe alguma eſperança tinham de perder eſta dor, era com lhe parecer que nos contentavamos de andar eſpandando o mar, e roubar todalas náos do eſtreito de Méca, por havermos eſpeciaria, fem querer fazer aſſento na terra pera nella habitar-mos, o qual modo lhe parecia não muito certo, e duravel, por fer differente do que elles tiveram na entrada della, com que fe fizeram fenhores do feu marítimo, e depois de parte do fertão conquiftado dos Gentios, fem mais tornar à patria donde cada hum era. Porém quando elles viram a fegunda tomada de Goa, e depois a de Malaca Cidade por cauſa do commercio tão cele-*”

e a acção evangelizadora e missionária, cativa os Gentios, em contraste com a tirania dos muçulmanos¹⁶. Com efeito, como nota João de Barros, causa admiração o sucesso do acolhimento nativo a esta política, dado o sistema hindu de castas, sucesso que é atribuído à política civilizadora e pacificadora implantada por Albuquerque¹⁷. Todavia, à natural desconfiança inicial, sucedeu o bom acolhimento deste projecto, a partir das medidas de estímulo tomadas e das regalias que foram oferecidas¹⁸. De resto, ela própria foi uma medida civilizadora e propulsora dos direitos humanos, já que promoveu a libertação do cativo de muitas nativas¹⁹. É, pois, entre as classes de condição inferior que tal projecto é acolhido, constituindo a mais natural forma de integração multicul-

brada naquellas partes, e o affento que os noffos nella fizeram, fegundo a ordenança em que Affonfo d'Albuquerque a leixou, e ao prefente ter vencido tão grande poder de gente á força de fogo, e ferro em o feito do Castello de Benefarij, e quanto Affonfo d'Albuquerque trabalhava por fortalecer aquella Ilha com as fortalezas, que mandou fazer nos paffos della, começaram perder a eſperança que diante tinham” (J. de Barros, *op. cit.*, Liv. VII, Cap. VII, pp. 221).

¹⁶ “Porque com ifto fe ajuntavam duas coufas, em que elles tinham poſto olho, como finaes de noſſa habitação, ver os modos que Affonfo d'Albuquerque tinha em caſar os homens com as gentes da terra, e o Gentio della converſar a noſſa Fé, por razão das quaes coufas recebiam de nós boas obras, com que os tínhamos ganhado por amigos; o que era pelo contrario nelleſas tyrannias, e inſtiças com que os tratavam” (*Ib.*, pp. 221 s.).

¹⁷ “Fez mais outra obra em louvor de Deos, e de grande prudencia, vendo que o Gentio da terra tomava de boa vontade o noſſo modo de a governar, e o tratamento que lhes faziamos, e que as mulheres Canarijs da terra acceitavam a noſſa gente de boa vontade, fêm aquelles eſcru- pulos de religião que tinham as do Malabar do género das Naires, que he a mais nobre entre aquelle Gentio, as quaes não podem caſas ſenão com os naturaes Brâmanes; e fendo ellas commuas a elles, não admittem outro homem fóra deſte genero ſobpena de ficar infame, como atrás eſcrevemos” (*Ib.*, Déc. II, P. I, L. V, C. XI, p. 559).

¹⁸ “O Gentio da terra logo no principio, quando Affonfo d'Albuquerque lhe tomava fuas filhas, fe algum homem fe contentava della pera a ter por mulher, recebiam niſto eſcandalo, e haviam que lhe era feito força; porém depois que víram as filhas honradas com fazenda na terra, o que ante não tinham, e que elles por razão dellas eram bem tratados, e pervaleciam fobre o outro Gentio, houveram que quem tinha mais filhas de que algum fe contentaſſe, tinha a vida mais fegura” (*Ib.*, p. 560).

¹⁹ “Conſiridas as quaes coufas, e tambem vendo o fitio daquella Cidade, e que a comarca das terras que tinha derrador, promettia de fi grandes eſperanças pera fegurar o eſtado da India, fe foſſe povoada, e podia ficar por metropoli das mais que ao diante conquiſtaſſemos, e eſta povoação não podia fer fêm conſorcio de mulheres, poz em ordem de caſar alguma gente Portu- guez com eſtas mulheres da terra, fazendo Chriſtans as que eram livres, e outras cativas, que os homens tomáram naquella entrada, e tinham pêra feu ferviço; fe algum homem fe contentava pera caſar, comprava a feu fenhor, e per caſamento a entregava a eſte como a feu marido, dando-lhe á cuſta d'ElRey dezoito mil reaes pera ajuda de tomar fua caſa, e com ifto palmares, e herdades daquellas, que na Ilha ficáram devolutas com a fugida dos Mouros” (*Ib.*).

tural, a todos os títulos louvável e eficaz²⁰. No entanto, a maledicência dos fidalgos não deixa de conspurcar o mérito de tal intenção²¹. Deste modo, as suas intrigas junto de D. Manuel, movidas pelo interesse no seu regresso ao reino e não na sua fixação na Índia, embaraçam algum tanto a exequibilidade de tal projecto²². Esta oposição, ainda que disfarçada de subtis argumentos, chega ao cúmulo de um vil incêndio posto às naus nacionais, em Goa²³. Por esta

²⁰ “Finalmente com os mimos, e favores, que Affonso d’Albuquerque fazia a estes despoçados, foi em tanto crescimento acerca da gente baixa este alvoroço de cafar, que acertando Affonso d’Albuquerque huma noite de cafar huns poucos em sua cafa, quando se despediram daquelle acto do despoçorio, levando cada hum sua esposa, parece que com a multidão da gente, por não haver muitas tochas que os acompanhaffem, perdêram as mulheres; e no buscar dellas, como a luz não era muito clara, trocaram as esposas. Però quando veio ao seguinte dia, cahindo no engano da troca, desfizeram este enleio, tomando cada hum a que recebeo por mulher, ficando o negocio da honra tal por tal” (*Ib.*, pp. 560 s.).

²¹ “E como neste principio a gente baixa não fazia muitos escrúpulos no modo de cafar, ora fosse escrava de algum Fidalgo, de que elle tivera já ufo, ora novamente tomada da manada do Gentio, e feita Christã, a recebia por mulher, e contentava-se com o dote que Affonso d’Albuquerque dava, e mimos que lhes fazia, chamando a estes taes esposos, genros, e às mulheres filhas: eram todas estas coufas materia de zombaria entre alguns Fidalgos. Principalmente quando ouviam dizer a Affonso d’Albuquerque, que elle esperava em Deos de arrincar as cepas da má casta que havia naquella Cidade, que eram os Mouros, e plantar cepas catholicas, que fructificaffem em louvor de Deos, dando povo que por seu nome com pregação, e armas conquistaffem todo aquella Oriente. Ao que diziam estes mofadores entre si, que aquella seu bacello era de vidonho labrúfco em fer miúço, principalmente por ser da mais baixa planta do Reyno, que feria para elle parreiras d’ante a ponta, que o primeiro afno de trabalho que viesse áquella Cidade, lhas havia de roer; porque de gente tão vil, como era aquella, que acceitava cafar per aquella modo, não se podia esperar fruto, que tivesse honra, nem as qualidades pera aquellas grandes esperanças de Affonso d’Albuquerque” (*Ib.*, pp. 561 s.).

²² “Mas o demonio urdia tantas coufas por inveja desta sancta obra, que teve Affonso d’Albuquerque grande trabalho em a sustentar contra parecer, e vontade de muitos. Porque como a gente nobre fazia mais conta de tornar a este Reyno de Portugal, que dos cafamentos delle, e todos fábiam como elle escrevia a ElRey D. Manuel grandezas das coufas de Goa, e quanto fundamento devia de fazer della pera segurar o estado da India, dando pera isso muitas razões, eram todas desfeitas ante elle por algumas cartas, que Capitães, e Officiaes, que não tinham boa vontade a Affonso d’Albuquerque, lhe escreviam, representando cada hum as suas, e quão impossivel era sustentar-se aquella Cidade, por terem por adverbario o maior Principe Mouro que havia naquellas partes” (*Ib.*, pp. 563 s.).

²³ “Finalmente chegou o demonio a tanto, vendo a diligencia que Affonso d’Albuquerque fazia, por sustentar a posse desta Cidade, e povoalla de gente caçada, e que fizessem conta de viver nella, e não de se vir pera este Reyno, que por o tirar dalli, se poz fogo indistritosamente às náos, que estavam em estaleiro, por ellas serem causa de Affonso d’Albuquerque entender naquella Cidade, temendo que ellas acabadas, indo elle a Ormuz, ou ao estreito do mar Roxo, fahisse dalli huma Armada de Rumes, como estava ordenado, e tomaffem posse das fortalezas de Cochij, e Cananor neste tempo” (*Ib.*, pp. 464 s.).

razão, João de Barros, enfatizando a obra de conservação desta cidade, em comparação com a sua conquista, atribui o mérito da primeira a Albuquerque e o da segunda ao colectivo luso²⁴.

Todavia, esta política de miscigenação não deixa, como é compreensível, de obedecer a uma concepção eurocêntrica²⁵.

Conclusão

Com base nos escritos de Afonso de Albuquerque (*Cartas e Comentários*) e nos textos dos cronistas quinhentistas portugueses, procurámos encontrar linhas de afinidade e convergência entre o modelo imperial de Alexandre Magno, seguido pelo próprio Império Romano, e o esboçado e configurado por Afonso de Albuquerque: a miscigenação, a inculturação asiática, a disciplina militar, o respeito pela liberdade humana dos súbditos, a tolerância para com os vencidos, a política civilizadora²⁶, o entendimento dos jogos políticos do adversário²⁷.

Esta configuração alexandrina do Império Português, apesar da oposição dos adversários políticos de Albuquerque, deixou marcas profundas não apenas na Ásia, mas também no Brasil e em África, como base do segredo da sua longevidade até à descolonização, operada tanto em 1822 como em 1974.

O apreço de Afonso de Albuquerque pelo volume escrito em persa sobre a vida e feitos do grande Macedónio, a ele oferecido por um venerando ancião

²⁴ “E fegundo o trabalho que levou na povoação, e confervação desta Cidade logo neftes primeiros principios, com verdade fe póde dizer que muitos mais embates teve por iffo, do que foram os combates pola conquista da mão dos Mouros; e mais fe lhe deve pela primeira obra, que por esta fegunda, porque povoalla, e defendella, das contradicções dos noffos, foi obra propria fua; e conquista, foi de todos” (*Ib.*, p. 465).

²⁵ “Eu numqua tive devaçam de casar homens com estas mulheres malabares porque sam negras e mulheres corrutas em seu viver per seus costumes; e as mulheres que foram moursas sam alvas e castas e retraydas em suas casas e no modo de seu viver... e as mulheres de brâmanes e filhas delles também são castas mulheres e de bom viver e sam alvas e de boa presença; assy senhor, em qualquer parte honde se tomava molher branca nom se vendia nem se resgata-tava, todas se davam a homens de bem que quyriam casar com elas” (*Cartas*, I).

²⁶ “Certo está que as jemtes destas partes pouca verdade falam comnosco, mas não he bem que os tratemos nós por esta mydida, porque, como vossa Alteza diz, a verdade ser a principal parte da conservação da Índia, e creo aynda, Senhor, que de toda outra terra do mundo” (*Cartas*, I, 3 de Dezembro de 1513, Carta n.º XL). “Se [os Malaio]s gostarem da nossa justiça e verdade, franqueza e brandura, eu me afirmo que todos venham a ella, e façam as paredes das casas de ouro...” (Brás de Albuquerque, *Comentários*, Parte III, cap. XXVI).

²⁷ “Os Rex de quá sabem jogar seus jogos como os de lá” (*Cartas*, I, p. 130).

de Oman, volume que trazia sempre à cabeceira, como aquele tinha a *Iliada*, de Homero, testemunha bem a sua admiração pelo construtor do Império Grego²⁸.

Resumo

Com base nos escritos de Afonso de Albuquerque (*Cartas e Comentários*) e nos textos dos cronistas quinhentistas portugueses, procuraremos encontrar linhas de afinidade e convergência entre o modelo imperial de Alexandre Magno, seguido pelo próprio Império Romano, e o esboçado e configurado por Afonso de Albuquerque: a miscigenação, a inculturação asiática, a disciplina militar, o respeito pela liberdade humana dos súbditos, o respeito para com os vencidos, a política civilizadora, o entendimento dos jogos políticos do adversário.

Esta configuração alexandrina do Império Português, apesar da oposição dos adversários políticos de Albuquerque, deixou marcas profundas não apenas na Ásia, mas também no Brasil e em África, como base do segredo da sua longevidade até à descolonização, operada tanto em 1822 como em 1974.

O apreço de Afonso de Albuquerque pelo volume escrito em persa sobre a vida e feitos do grande Macedónio, a ele oferecido por um venerando ancião de Oman, volume que trazia sempre à cabeceira, como aquele tinha a *Iliada*, de Homero, testemunha bem a sua admiração pelo construtor do Império Grego.

²⁸ “[...] mais [o] estimou que quantas cousas lhe podéra dar” (Brás de Albuquerque, *Comentários de Afonso de Albuquerque*, Parte I, Cap. XXVII).

“De D. Luís e dos Turcos” – a problemática do Turco numa visão geoestratégica global na primeira metade do século XVI*

Prof. Doutor István Rákóczi

“Castelhanos e franceses
Alemães, Italianos
Navarros, Aragonezes,
Napolitanos, Inglezes,
Romanos, Sicilianos
Italianos, Milanezes,
Suiços e Escoceses,
Vimos todos batalhar
Uns com os outros se matar
Salvo Ungaros e Portuguezes”

Garcia de Resende; *Miscelânea*

A vasta “literatura” das guerras contra o Turco¹ pode apresentar um interesse acrescido, já que, por um lado reflete uma dualidade existente entre a dada ideologia que as movia e uma política de hegemonia por que se rege. Por outro lado, serve para evidenciar-mos por ela um processo que viria a separar um confronto baseado no seu motor religioso, e em que estas guerras se encerraram como seu marco ideológico, das outras formas interpretativas que ela vai

* O título desta comunicação – já em si meta-texto, por aludir a uma peça de 1572 da Escola Vicentina, muito pouco estudada aliás – foi alterado ao apresentar a minha comunicação, que sendo a primeira, depois de eleito membro da Academia da Marinha, que muito me prestigiava, pode considerar-se como aquela com que o autor de estas linhas agradece aos ilustres confrades tal decisão. Resolvi cortar grande parte daquilo que seria relativo a D. Luís, deixando o tópico para uma monografia intitulada *Três infantes portugueses e a Hungria*, para condizer mais com o marco temático do colóquio, enfocando em *Cruzada mediterrânica versus guerra ideológica global*, poder-se-ia chamar com mais justa razão esta modesta contribuição para o colóquio *Os Mares de Oriente*. Agradeço igualmente ainda a gentileza de me desculparem pela demora da entrega desta versão final do texto, que beneficia-se deste modo de algumas achegas que vieram à luz numa data posterior ao colóquio.

¹ Publicados já depois da viragem deste milénio, cf. sobre tudo a abordagem teórica de FLORI, Jean: *La Guerre sainte: La formation de l'idée de croisade dans l'Occident Chrétien*, Paris, Aubier, ou BÓKA, Éva: *Európa és az Oszmán Birodalom a XVI-XVII. században* (A Europa e o Império Otomano nos séc. XVI-XVII), Budapeste

assumindo. O século XV. vai agir por uma lógica diferente do que o século XVI, considerando a questão do Turco abertamente já como um mero assunto diplomático, e em que os motivos religiosos ficam relegados para um segundo plano. Da mesma forma podemos analisar por ela as formas de individualização do enfoque crescentemente nacional versus as formas de cooperação multilaterais cristãs, todas tendentes a servir, em princípio, o afastamento do Turco da Europa, facto que só se verifica em 1920 aliás, com a Paz de Sèvres, mas que – abramos uma parentese – numa dialectica dos “novos tempos” volta a chamar ao concerto europeu para uma nova comunhão política, só muito ultimamente.

Sendo uma guerra religiosa,² no século XVI, sobreviver-lhe-ão heranças dum passado de longa, mas estruturalmente diferente tradição, em que por cruzada se entendia sincronica e diacronicamente um fenomeno similar, mas não necessariamente uno e congruente. Tende-se a separar o esforço pan-cristão, que luta para recuperar o seu berço – Terra Santa, Jerusalém-, eterno, atemporal, espiritual (classificada tal ação como hierosolomita e também messiânica), ao de um simples abrir do passo para e perante o peregrino cristão impedido de o fazer – motivo real e aparente das formas primitivas da cruzada de edição medievais. Em função e a favor de ambos os objectivos, os teleológicos e simultaneamente os práticos, o Poder Papal, instituição supranacional, já por si, tentava a mobilizar e a integrar a Res Publica Christiana, com um esforço cada vez mais notoriamente frustrado no século XV. Se não vierem a acontecer tais tentativas sob a égide dos Papas, dão-se por centros de organização diferentes, tal como, por exemplo, as ações propostas por Filipe o Bom e Carlos VIII, rei da França, potencia, que se particularizará depois como pragmático, e como o primeiro em ceder espaço a um diálogo político com o Turco, em vez do seu combate pelas armas. O ponto comum: encontramos em todos eles um insucesso paralelo e compartilhado. Com uma reavivada e/ou reciclada propaganda, e pese a uma longa e frustrante experiência, tecem-se, em começos do século XVI ambiciosos projetos para voltar a congregarem-se varios monarcas cristãos contra o Turco, herdeiro não apenas das posições contestadas do Próximo Oriente, mas de todas as cargas ideológicas, de que se

² Para uma sua definição, válida para o periodo medieval: “Las cruzadas, parafraseando a Riley-Smith, seria un tipo de guerra santa autorizada por el papa, quien la proclamaba en el nombre de Dios o Cristo. Puede tener un carácter defensivo u ofensivo, en caso de recuperar territorios anteriormente cristianos y perdidos a manos de los infieles, o proclamada en contra de los enemigos de la Iglesia, y que contestaba a la necesidades de la Iglesia de toda la Cristiandad” – sintetiza José Manuel Rodríguez Garcíaem “Relaciones cruzadas entre Portugal y Castilla, 1252-1297” In: As relações de fronteira no século de Alcanices, Actas das IV. Jornadas Luso-españolas de História Medieval, Porto, 1998, p. 495.

reveste uma imagem dum Arqui-Inimigo visceral em expansão, de quem (re)conhece-se esta ambição, como a sua razão de ser última.

A nossa intenção consiste em enquadrar e enfocar ao mesmo tempo a contribuição manuelina para a causa universal da cristandade europeia, que julgamos poder individualizar em varias das suas vertentes, sem esquecer que fora magistralmente tratada já em varios ensaios de Luís Filipe Reis Thomás³ e de Jean Aubin⁴, tal como pelo Professor Luís de Albuquerque⁵, nosso mestre de saudosa memória e outros⁶, que tenham vindo a tratar este assunto sumamente importante numa leitura de conjunto e de pormenor, tanto do ponto de vista da Europa como do Oriente. Mesmo assim, recuemos um pouco.

No que diz respeito a historiografia portuguesa moderna, a ideia da cruzada está devidamente estudada e esclarecida em moldes teóricos a partir do momento em que Karl Erdman esclarece a reconquista enquanto variante de uma mesma guerra santa, confronto militar realizado em favor dum interesse não apenas local ou peninsular, mas duma (id)entidade maior também, a cristandade, que de formas variadas contribui para o seu sucesso.⁷ Enfocando na sua vertente espiritual e politico-diplomática, José Caldas trata a história da Bula da Cruzada em Portugal, demonstrando também que a dialectica entre universalidade e particularidade não são meras caixas chinesas em que se colocam tais esforços concludentes em combater ao Infiel. A “guerra divina” opõe-se ao jihad, que obedece a uma mesma lógica binal aliás, e que responsabiliza colectivamente a sua grei pelo dilatamento da sua fé, embora que não discrimine o indivíduo que não participe dela.⁸ A historiografia da expansão portu-

³ Luís Filipe F.F. Thomaz – Jorge Santos Alves: *Da Cruzada ao Quinto Império*, Separata de A MEMÓRIA DA NAÇÃO, 1991 ou mais recentemente *Comentários* para a edição fac-simile do Atlas Miller [Bibliothèque Nationale, Paris], Barcelona, M. Molero Ed., 2004.

⁴ Cf. sobre tudo e entre outros estudos “La mission de Robert Bransetur – Frontière du Danube et Route de Basra” e “Per viam Portugalensem – autour d’un projet diplomatique de Maximilien II.”: *Le Latin et l’Astrolabe*, Paris Fundação Calouste Gulbenian, 1996, pp. 383-403, 407-446.

⁵ *Alguns aspectos da ameaça turca sobre a Índia nos meados do século XVI*, Junta de Investigação di Ultramar, Coimbra, 1977.

⁶ THEMUDO BARATA, Maria do Rosário de Sampaio trata lamentavelmente só para a segunda metade do século o tema de: “Os diplomatas portugueses em Roma no século XVI. e as informações acerca do Turco e da Índia”, Separata de *Portugaliae Historica*, 2.ª série, vol. I, Portugal no Mundo, 1991, hiato que pode ser preenchido pelo trabalho de LÁZARO, António Manuel: “Entre a Fé e as rotas do Levante: notas em torno das realções entre Portugal e Veneza no início do século XVI” In: *Actas do VIII.º Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Angra do Heroísmo, 1998, pp.509-518.

⁷ Cf. ERDERMANN, Karl: *A ideia da Cruzada em Portugal*, Coimbra, 1940.

⁸

guesa, e não deixa de ser banal, por sobejamente conhecido por todos toda esta recapitulação, vincula através da figura do infante D. Henrique – e por obra da monografia sobre tudo de Joaquim Bensaude⁹ – em alturas comemorativas de que não a podemos extrapolar – a vertente da reconquista cruzadista e a conquista henricina cruzadoide, que marcará uma leitura ideológica de todo o processo expansionista português. Sabemos, que o Infante D. Henrique colaborou ativamente nos projectos de Cruzada de Filipe, o duque de Borgonha, oferecendo navios, peritagem em construção naval, etc, como conhecemos também quanto se sentia chocado pela queda de Constantinopla, momento perpetuado em documento pela sua carta escrita ao Soldão, que passa a ser depois um autêntico topos historiográfico.¹⁰ É nestas circunstancias que se dá uma metátese de Jerusalém ao Turco, sobre o qual passo citar as magistrais páginas escritas sobre este assunto por Luís Filipe Reis Thomaz, que acompanha a edição fac-similada do Atlas Miller: “La caída de Constantinopla en manos de los Turcos, parece haber desviado la atención de Afonso V. desde Jerusalén a Turquía, acabando al fin, ante el fracaso de la Cruzada que el Papa pretendia organizar, por volverse hacia Marruecos, pero ni aún así dejó de enviar una expedición, en el último año de su reinado a Otranto, en la Apulia, ocupada por los Turcos”¹¹ Pese a ter demonstrar a sua disposição, D. João II. não organizou nenhuma expedição deste género.

Chegados ao período manuelino, podemos distinguir três linhas de ação embora que, e sobre tudo geograficamente vertebrados e diferentes, mas coincidentes sobre o mesmo fenómeno.

- 1.) Quatro vezes (1499, 1501, 1505 e 1516) se oferece a comandar uma Cruzada no Levante, mas tais esforços abortam, como sabemos, numa conjuntura

⁹ *A Cruzada do Infante D. Henrique*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1943 *A Cruzada do Infante D. Henrique*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1943.

¹⁰ Cf. as obras de JOÃO, Maria Isabel como *O Infante D. Henrique na Historiografia* (1994); “A Organização da memória” e “Comemorações e mitos da expansão” na *História da Expansão Portuguesa no Mundo, Do Brasil para África (1808-1930)*, vol. IV (1998); *Memória e Império. Comemorações em Portugal (1880-1960)*, tese de doutoramento publicada pela Fundação Calouste Gulbenkian (2002); ou mais recentemente *Mito e Memória do Infante D. Henrique* (2004).

¹¹ In: Atlas Miller [Bibliothèque Nationale, Paris], Barcelona, M. Molero Ed., 2004, p. 228. É por efeito desta Bula que Afonso V. faz “lavar moedas de ouro fino a que chamou cruzados, por respeito da Cruzada e cruz de que os assinou, aos quais mandou lançar mais dois grãos de peso.” lembra – citando Rui de Pina – José Caldas op. cit. p. 52. A política de Afonso V face ao avanço Turco encontra-se bem estudada em SOUSA, Ivo Carneiro: “A Expansão Otomana e a reação portuguesa no reinado de D. Afonso V” (1453-1481) In: Luís Adão da Fonseca-Luís Carlos Amaral-Maria Fernanda Ferreira coord.: *Os Reinos ibéricos na Idade Média, Livro de Homenagem ao Professor Doutor Humberto Carlos Baquero Moreno*, Porto, Ed. Civilização, 200, pp. 567-580.

política internacional desfavorável, embora demonstrem, palavras de Luís Filipe Reis Thomás “o interesse de D. Manuel pelo “passo do Ultramar”.¹² Tal vez uma única expedição chega a igualar o efeito da participação do Magnânimo, quando em 15 de Junho de 1501 parte uma armada de auxílio a pedido da Signoria, comandada por D. João Meneses para defender os domínios venezianos no Levante. “Constiuída por cerca de trinta navios e três mil e quinhentos homens de armas, uma formidável demonstração de poder /.../ dos venezianos, mas sem dar luta aos Turcos, que entretanto tinham recolhido aos seus portos.”¹³

- 2.) Outras quatro vezes projecta passar O Venturoso este Ultramar apenas “pelo estreito”, (1501, 1503, 1508 e 1517) pretendendo dirigir uma campanha pessoalmente num raio de ação militar mais restrito, ou seja em Marrocos. O nosso autor supracitado lembra que tal esforço não se desconecta duma finalidade última estrategicamente maior. Não existe, por tanto contradição: dada a fusão entre a reconquista peninsular e a Cruzada, uma campanha no Maghreb/Marrocos, que alargar-se-ia progressivamente pela Berberia fora em direção ao Egito,¹⁴ não deixaria de ser “levantino”, e cumulativamente anti-turco. Por tanto, uma política de intervencionismo no norte de África, intensificado a partir da assinatura do Tratado de Sintra (1509), para deixar de ferir as sensibilidades de Castela, pode ser interpretada como um contributo local importante para a causa universal no Mediterrâneo ocidental, atingido directa e indirectamente pelo Grão Turco. Anter de passarmos a uma terceira vertente do mesmo fenómeno, gostaria de fazer neste ponto dois reparos, um de critério geográfico e um outro de teor comparativo.

O primeiro prende-se com a posição geo-estratégica de Portugal, polo regional com uma importância cada vez maior na e enquanto parte duma zona inter-média, que num momento em que se enquadra na deslocação para o Ocidente do mundo mediterrâneo. O país encontra-se numa posição chave e de interface entre os dois bordos do Mar Interior, dividido por um “equador ideológico”. A este respeito limito-me, mais uma vez, a de fazer eco de pontos de visto já outrora expostos, nomeadamente os de Luís Adão da Fonseca, que em *Portugal e o Mediterrâneo no final da Idade Média*, sintetiza desta forma o relacionamento lusitano para com este espaço, lembrando também, como em outros seus trabalhos, que o expansionismo atlântico também só se explica a partir de este ponto de vista político e mediterrânico. Bem entendido, o avanço ao sul, na orla atlântica africana maghrebina, constitem também, desde os mais

¹² THOMAZ, (2004) op. cit, p. 227.

¹³ LÁZARO, op. cit. pp. 514-515.

¹⁴ THOMAZ, op. cit. p. 228.

remotos tempos da reconquista aos árabes um esforço tão digno como útil, e a todos os títulos (indulgências, outras graças) iguais no efeito a outras quaisquer obras cruzadas.

A segunda observação que tencionava fazer, opera por analogias. Escrive Braudel, que a ideia da cruzada perde o seu carácter espanhol e a sua ligação com as tradições da reconquista nos dias já do Imperador, já que a política deste coloca-se a um nível universalista. Juan Sanchez Montes fala dum confuso sentimento de temor ao Turco, que se espanholiza necessariamente na ideia da cruzada.¹⁵ Tratar-se-ia por tanto duma dialéctica inter-activa¹⁶, de que o imperialismo manuelino, a meu ver, é um prelúdio. Portugal precede a Espanha não apenas no século e meio que os separa do fim de sua respectiva “reconquista”, mas no abandono e no reencontro de ditos ideais também, de que é particularmente elucidativa a terceira vertente “cruzadista”, a que havemos de voltar depois de feitas estas divagações.

- 3.) “O rei (...) entendia o avanço para o Indico, a abertura do Cabo e o bloqueio da circulação das especiarias pelo mar Vermelho como uma tática reducente ao enfraquecimento do império mamelouco, sediado no Cairo. Ao desejar apropriar-se do trato da pimenta, da canela e das outras espécies asiáticas, D. Manuel I. esperava naturalmente enriquecer ainda mais, mas ambicionava igualmente fazer vergar aquele imperio maometano e criar condições para que a cristandade pudesse realizar a Grande Cruzada e alcançar a libertação de Jerusalém. Atacando o Indico, o monarca português prosseguia, assim, uma estratégia mediterrânica.”¹⁷ L.F. Thomaz, tal como João Paulo Oliveira e Costa interpretam tal acto manuelino não apenas uma *sine qua non* para financiar a Cruzada, mas como uma intenção de “preparar uma Cruzada geral” cercando ao bloco islâmico pelo sul, através da aliança com o Preste João, peça fundamental deste tipo de estratégia de alianças ideológicas.

Chegando aqui, cabe perguntar que tipo de receptividade é que teriam tido estes projectos num quadro geral mediterrânico/europeu? O cenário balcânico assiste, inerte, o avanço do Turco, as ilhas do Mediterrâneo levantino vão-se perdendo uma tras outra, quando, quase simultaneamente, fica recuada a Cristandade na linha do vale do Danúbio também.¹⁸ O Imperio Otomono,

¹⁵ Cf. o já clássico: SÁNCHEZ MONTES, Juan: *Franceses, protestantes, turcos. Los españoles ante la política internacional de Carlos V.*, Madrid, CS. de IC, 1951.

¹⁶ Ou “contra-conceitos assimétricos” como afigura na obra de KOSELLECK, Reinhart: *The historical-political semantics of asymmetric counterconcepts. In Futures past; on the semantics of historical time.* Cambridge and London: The MIT Press, 1985.

¹⁷ João Paulo Oliveira e Costa: *D. Manuel I, (1469-1521) um príncipe do Renascimento*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2005, pp. 154-155.

poder terrestre imponente, mas império marítimo de mares e oceanos, de armadas e de demandas de logística, e raios de ação tão diferentes, com corpos europeus e asiáticos, que funcionam algo assincronizados e “a dois tempos”, teriam podido combater-se voltando a recorrer a estratégias, que combinam conjugando o esforço terrestre e o poder naval. Se lhe tivessem travado as portas por esforços integrados e competentes e não só por ações individuais heróicas¹⁹, outro (per)curso teriam tido tanto cruzados como suas cruzadas. Mas estas já são questões que o Historiador não pode, e nem deve colocar, pelo menos impune, cabendo-lhe só assinalar a notória falta de um sentido de interpretação dos sinais dos tempos. Tal incompreensão e vários desentendimentos, julgo pelo menos, detectar-se-ão na falta de uma ferramenta conceitual comum, a começar pela da própria ideia da cruzada, que cada qual das partes interpretava de formas e segundo intenções diferentes. Mencionemos apenas dois: o ponto de vista continental húngaro afecto e o português de óptica, dimensões e mundivisão assaz diferentes. Para travar ao Turco na linha do Danúbio, ter-se-ia necessitado incrementar o componente militar terrestre, e socorrer um exército húngaro que se vale ainda de táticas militares ultrapassadas, e que combina com um *know-how* moderno apenas na sua artilharia. O seu comando das tropas está condenado ao fracasso, já que ele está assente ainda nas tradições medievais do chamado “insugimento da nobreza”, totalmente ineficaz contra um inimigo numericamente tão superior.²⁰ Aqui, o espírito de cruzada teria sido estimular uma paz social entre nobres e camponeses, indispensável para uma ação articulada em tropas de peões de um exército “popular” e a suas elites de cavalaria. Não é por mero acaso, que em 1514 no levantamento dos camponeses húngaros enabeçados por György Dózsa Székely um militar notablizado, as tropas dos insurrectos chamavam-se “kuruc” ou seja cruzados.²¹ Estas tropas camponesas foram originariamente convocadas por uma bula de Cruzada de Leão X, que pretende afastar do meio político romano ao seu rival e “papável”

¹⁸ Sobre o fenómeno consulte-se em português: Paul: Coles: Os Turcos na Europa, Editorial Verbo, Lisboa, 197.

¹⁹ De que serve de paradigma a batalha de Belgrado de 1456, felizmente conjugado com os esforço marítimo do ano seguinte aliás. À memória da estrondosa vitória de János Hunyadi tocam-se os sinus do ángelus ao meio-dia.

²⁰ Gyula Rázsó: “Buda, Bécs, Velence: az európa-török viszony katonai és politikai problémái (1521-1532)” / Buda, Viena de Áustria e Veneza: os problemas militares e políticos das relações entre o Turco e a Europa (1521-1532/ In: Hadtörténeti Közlemények, 1973/4.

²¹ A forma latina Crux dá lugar à etimologia do “kuruc” em húngaro, sinónimo hoje em dia de todo rebelde, mas que em termos históricos correspondia mormente aos participantes de levantamentos nacionalistas contra todo e qualquer tipo de centralismo régio, mas sobre tudo o dos Habsburgos, cujos subditos revoltados, – até ao século XVII-XVII, tornados protestantes ou até pro-turcos como Tököli ou Rákóczi – se identificavam com este sinal.

Tamás Bakócz, que chega a Hungria, à sua terra natal como legado dos preparativos da guerra anti-turca.²²

No que diz respeito à atitude de Portugal, podemos concluir, que D. Manuel na viragem do século empreende uma campanha em apoio a Veneza, que Jean Aubin chama num capítulo do seu *Le Latin et L'Astrolabe*: como “Lisbonne contre le Turc”²³, ultrapassando de longe na à vontade de participação aos príncipes de outros países afectados directamente pela ameaça turca. Portugal, cuja mundivisão estava assente nesta década já num mundo feito globo, que por sua vez estava articulado e composto e de complexos historico-geográficos comunicantes, estava ainda e por enquanto por algum tempo longe de ser apercebida e compreendida pelos outros europeus de escala apenas mediterrânica.²⁴ Deduzindo das orações de obediência e da sua respectiva recepção²⁵, os não ibéricos continuavam a passar por alto por uma informação a que os demais “continentais” nem sequer tinham um acesso regular.

Estes dois exemplos constituem, a meu ver, dois pontos extremos, do minimalismo e do maximalismo, com os quais vão-se encarando uma mesma situação. Mas sejamos realistas e compreensivos no nosso “juízo histórico”. Imaginemo-nos agora no lugar dos húngaros e numa situação semelhante ao proposto por José Saramago no seu romance *Historia da cronica do cerco de Lisboa*, em que o deleatur inverte a afirmação correcta e verídica de cruzados ingleses terem participado na reconquista da cidade. Vejamos os ingleses içar vela e abandonar as tropas da reconquista portuguesas, ou nem sequer fundea-

²² Cf. dois clássicos da historiografia húngara sobre o assunto: Székely György: *A török hódítók elleni védelem ügye a Dózsa-paraszthúborútól Mohácsig* (A causa da defesa contra o invasor turco desde a guerra camponesa de Dózsa até Mohács), Budapeste, 1952 e Bartha Gábor: *Kresztesek áldott népe* (Gente bendita cruzada), Móra, Budapeste, 1977 e o estudo moderno de Antal Molnár: *Közép-Európa küzdelme a török ellen*, (A luta da Europa Central contra o Turco), Budapeste, 2004.

²³ AUBIN, Jean.: *Le latin et L'astrolabe Études inédites sur le règne de D. Manuel 1495-1521* Edition posthume préparée d'après les papiers laissés par l'auteur: Maria da Conceição Flores, Luis Filipe Reis Thomas, Françoise Aubin, III, Fundação Calouste Gulbenkian, Paris, 2006, pp. 123-148.

²⁴ Veneza, representada por embaixadores em Lisboa, e ligada com sólidos laços comerciais com Portugal dá a notícia por uma sua fonte própria pela primeira vez – como observa António LÁZARO, op. cit. p.515 – sobre o descobrimento do caminho marítimo para a Índia só em 23 de Março de 1501!

²⁵ Cf. Orações de obediência dos reis de Portugal aos sumos pontífices, organização, introdução e notas de ALBUQUERQUE Martim de, INAPA, Lisboa, 1988 além da *Epistola do muito poderoso e invencível Munuel rei de Portugal e dos Algarves, etc. das vitórias que obteve na Índia e em Malaca ao Santo Padre, em Cristo, e Senhor Nosso, Senhor Leão X. Pontífice Romano*, Reprodução facsimilada, leitura moderna, tradução e notas de CASTRO SOARES Nair de Nazaré, Coimbra, 1979, pp. 66-70.

rem em porto algum português, e em vez do apelo correspondido, terem mandado uma carta, explicando, que a finalidade por que são levados a não participarem merece a compreensão de todos: Jerusalém não é Lisboa, pois eles tem que continuar.²⁶ Com este pequeno exercício mental, quis apenas apontar para o facto de que “ideais” e “ação”, o Dom Quixote e o Sancho Panza da História fazem parte, e mais, até complementariamente de uma mesma atitude, que não nos é dado poder censurar. A cruzada, fragmentado como conceito, acaba por prejudicar tanto uns, como indisponibilizar outros em vez de os unirem na sua dupla afirmação.

²⁶ Não faltam testemunhos da compreensão portuguesa da gravidade da situação. Exemplo dela é a carta de D. Miguel da Silva para o rei dizendo que o Turco estava nas fronteiras da Boémia e Croácia com dois exércitos muito grandes. O REI DA HUNGRIA MANDOU PEDIR SOCORRO AO PAPA QUE O PEDE TAMBÉM AOS PRÍNCIPES CATÓLICOS. / PT-TT-CC/1-29-70. Esta cata, tal como a do Rei Ladislau da Hungria escrita ao prelado português a 10 de Abril de 1523 (Corpo Cronológico, Parte I, mç. 29 n.º 48) que espero poder publicar junto com outros testemunhos da mesma índole, mas surgidos já depois da Batalha de Mohács de 1526. Cf. dois textos de tais cartas publicadas por István Rákóczi e de Anna Mojzer respectivamente In: volume de homenagem a Ferenc Pál, *Philologiae Amor*, ELTE, Budapeste, 2009, pp. 277-79 e 301-305.

O Domínio do Índico pelos Portugueses na primeira metade de Quinhentos – fundidores e heróis na Índia Portuguesa do séc. XVI

Mestre Luis Filipe Marques de Sousa

*“E não se desprezou
Aquele fero e indómito mancebo
Das artes insinou,
Para o lânguido corpo, o intonso Phebo:
Que se temido Heitor matar podia
Também chaguas mortais curar sabia.”¹*

*“E não menos de Dio a fera frota,
Que Chaul temerá, de grande e ousada,
Fará, co a vista só, perdida e rota
Por Heitor da Silveira e destroçada;
Por Heitor Português, de quem se nota
Que na costa Cambaica, sempre armada,
Será aos Guzarates tanto dano,
Quanto já foi aos Gregos o Troiano.”²*

Luís de Camões

Luís de Camões eternizava nos seus versos, sobretudo os que fez durante a sua estadia na Índia (24/3/1553-7/4/1570), e no Canto X, d’*Os Lusíadas*, as gerações de heróis, filhos da nobreza, que haviam prestado serviço no Estado Português da Índia. A presença destes “heróis”, governadores, capitães, armas, peijas e batalhas foram ali cantadas pelo poeta.

No entanto é importante ressaltar que a presença portuguesa no Índico foi reforçada, senão mesmo estabelecida, por essa componente bélica que marcou a primeira metade de quinhentos, o *século de ouro da artilharia portuguesa*.³

¹ Luís de Camões, “Ao Conde do Redondo, Viso Rey da Índia”, in *Colóquios dos Simples e Drogas da Índia*, vol. I, Garcia da Orta, Lisboa, IN-CM, 1987, p. 7.

² Idem, *Os Lusíadas*, Canto X, Estrofe 60, 4.^a ed., Lisboa, Instituto Camões, 2000, p. 455.

³ Nuno Varela Rubim, “Artilharia Naval dos Descobrimentos”, in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, Dir. Luís de Albuquerque, Lisboa, Caminho, 1994, p. 92.

1. O Estado Português da Índia

“Menos glamorosas e propagandeadas, as vitórias dos Portugueses contra os Muçulmanos no oceano Índico durante a primeira metade do século XVI foram, do ponto de vista histórico, muito mais importante.”

Carlo M. Cipolla,
*Canhões e Velas na Primeira Fase da Expansão Europeia
(1400-1700)*, Lisboa, Gradiva, 1989, p. 95.

1498, ano da chegada de Vasco da Gama a Calecute marca o início do sonho imperial manuelino e a abertura de uma nova época, caracterizada pela conquista e controlo do comércio das especiarias e pela difusão da cristandade por outros horizontes geográficos. O alargamento dos limites não fora no entanto feito sem constrangimentos, este novo espaço geopolítico era já partilhado por turcos, persas e demais populações do Índico⁴.

A conquista do Índico, em terra e no mar, por Portugal fundamentava-se na necessidade real e total do domínio da rede comercial. Esta política marcaria toda a nossa actuação neste espaço durante a primeira metade do séc. XVI. Seria durante a governação de Afonso de Albuquerque que se lançariam as bases do Estado Português da Índia. A presença portuguesa seria estabelecida em extensão, alargando-se a nossa área de influência geopolítica desde o golfo pérsico ao sueste asiático, controlando-se os estreitos (Ormuz e Malaca), impondo-nos no Mar Oceano, e estabelecendo-nos em profundidade, erguendo e criando um sistema territorial de fortificações (ocupação territorial), e promovendo uma política de casamentos mistos entre a nobreza portuguesa e as castas mais elevadas da sociedade indiana. Assim procurou-se consolidar e viabilizar uma estratégia de permanência efectiva no oriente.⁵

A nossa presença no Índico contaria, quer no mar, são inúmeras as refregas e batalhas navais, quer pelo controlo de rotas, estreitos e portos comerciais, quer em terra, pelo domínio efectivo de praças-fortes e entrepostos mercantis. O poderio e controlo das rotas terrestres e marítimas pelos turcos (Índico, Mar Árabe, Mar Vermelho, Golfo Pérsico e estreitos [Malaca, Ormuz e Adém]) tornavam-se uma ameaça à nova potência que chegava àquele espaço. O português trazia consigo tudo o que era contrário à fé e ética maometana, era europeu

⁴ Luís Filipe Marques de Sousa, “A Artilharia Portuguesa no Índico no século XVI”, in *IX Colóquio “Os Militares na Sociedade Portuguesa”*, Lisboa, CPHM, 1999, p. 52.

⁵ Luís Filipe Reis Thomaz, *Estrutura Política e Administrativa do Estado da Índia no século XVI*, Lisboa, IICT, 1985, p. 520.

e cristão. O Império Turco estava desta forma ameaçado, em resposta eram enviadas do Egipto⁶ armadas para combater e rechaçar os portugueses. No entanto a superioridade do aparelho bélico ditaria o vencedor.⁷

O português surgia no Índico táctica e militarmente mais evoluído. Enquanto o turco baseava a sua táctica de guerra naval nas galés que praticavam a abordagem directa do inimigo e usavam uma artilharia mínima e na coberta, os portugueses militarmente mais equipados com artilharia (bombardas grossas), praticando o tiro *pelo lume d'agua* (raso à amurada da embarcação ou tiro de ricochete naval)⁸, cujo o objectivo era afundar as embarcações.⁹

A superioridade portuguesa residia nas suas embarcações, naus e caravelas, com maior facilidade de manobra em mar aberto, e na artilharia de ferro e bronze. Porém nos espaços dos mares Velho e Pérsico a galé tornava-se o navio mais eficaz, o que por si só explica a dificuldade da imposição da presença portuguesa nesses espaços.

A supremacia em mar aberto e a política da aplicação dos *cartazes* tinha a sua justificação no objectivo de controlo da rede comercial. Goa viria a ocupar a posição principal e capital no alicerçar desta política. Cidade facilmente defensável, central, em relação ao continente indiano e ao Índico, e sobretudo auto-suficiente em víveres e abastecimentos. Sem a base territorial, processo lento e contínuo, de conquista, imposição e aliança, o controlo da rede comercial não teria sido possível.¹⁰

O aumento e controlo da terra, das praças-fortes ao longo do litoral e do hinterland a elas submetidas, visou numa primeira fase a sobrevivência e estabelecimento do Estado Português da Índia. A administração procurou através da aplicação dos *cartazes* e das rendas fixas um meio de sustento.

Passados alguns anos a política portuguesa foi-se moldando a estas novas regiões, os próprios governadores e vice-reis promoveram os casamentos mistos entre a nobreza portuguesa e as castas elevadas da sociedade hindu. Desta forma e da acção missionária procurou-se a integração dos portugueses nestas paragens. A população aumenta e começa-se a ver os primeiros resultados da assimilação religiosa.

A tão protelada política de controlo da rede marítima conhece aos poucos os primeiros reveses, o inimigo turco no mar e moghol na região continental

⁶ 1507, armada de Mir Hussain, que em 1509 seria destruída pelos portugueses em frente a Diu.

⁷ Carlo M. Cipolla, *ibidem*, p. 95.

⁸ João Marinho dos Santos, *A Guerra e as Guerras na Expansão Portuguesa, séculos XV e XVI*, Lisboa, GTMECDP, 1998, p. 325.

⁹ Carlo M. Cipolla, *ibidem*, p. 96.

¹⁰ Luís Filipe Reis Thomaz, *ibidem*, p. 521.

ameaçam a viabilidade do Estado enquanto rede. Assiste-se progressivamente ao incremento da política de fixação e à fortificação da presença portuguesa. É a altura em que a arquitectura militar portuguesa se desenvolve nas suas possessões.¹¹

Duas políticas que nunca foram antagónicas mas sim subsidiárias uma da outra, o poderio naval que procurava o controlo do Índico e a defesa de costa, através do controlo dos portos mercantis (Goa e Diu, entre outros), que acabaria por promover o desenvolvimento da arquitectura militar e do estabelecimento de fundições e fundidores. Esta última ditou a supremacia portuguesa durante a primeira metade do séc. XVI¹².

As bombardas portuguesas despertaram indianos, chineses e japoneses para uma nova realidade, estavam perante um povo que possuía armas de qualidade superior. Até aquela data poucas bocas de fogo em bronze se conhece nas mãos destas gentes. A maioria da artilharia era de ferro, feita segundo o sistema de aduelas. Os portugueses introduziram no Índico a fundição da artilharia de bronze.

Uma das principais preocupações foi o estabelecimento de fundições, e dos mestres fundidores, primeiro em Cochim e depois em Goa. Durante as primeiras décadas de quinhentos a fundição de Goa chegaria a rivalizar com as Tercenas de Lisboa, estabelecidas por D. Manuel I. A fundição de Goa (1510) seria estabelecida no mesmo local onde outrora já houvera uma fundição de peças de ferro e os armazéns, onde se guardava o arsenal de guerra.¹³

Em 1513, após um breve interregno, os portugueses *reconquistam* Goa, por acção de Afonso de Albuquerque. No entanto seria durante a governação de Nuno da Cunha que seria elevada à condição de capital do Estado Português da Índia (1532). Seria nesta altura que seriam criados o lugar de mestre fundidor, a fundição e o arsenal de Goa. São desta altura, 1537, duas peças existentes no Museu Militar de Lisboa¹⁴, feitas por João Vicente (a dupla columbrina de Santa Catarina e a bombarda de Diu, respectivamente R014 e C005A do catálogo antigo elaborado pelo General Pereira do Vale, actualizado em 1986).

¹¹ Idem, *ibidem*, p. 522.

¹² Sobre estes dois aspectos da política portuguesa do Estado Português da Índia referem-se Subrahmanyam que eles tiveram duas áreas geográficas concretas, o Índico Ocidental, onde a força militar e o poderio naval era mais expressivo, aparecendo como capitães e oficiais membros da alta nobreza portuguesa, e a região do Golfo de Bengala e sueste asiático, onde a pequena e média nobreza se misturava com os mercadores, nesta era a característica mercantil que se sobrepunha à militar. Sanjay Subramanyam, *O Império Asiático Português, 1500-1700: Uma História Política e Económica*, Lisboa, Difel, s.d. (1993), p. 104.

¹³ Francisco Marques de Sousa Viterbo, *Armarias e Arsenais Portugueses no século XVI*, Lisboa, Tipª Universal, 1887, pp. 11-12;

¹⁴ Adiante usaremos a sigla MML.

Posteriormente durante a governação de Garcia de Sá a fundição seria melhorada passando a fazer-se peças de ferro revestidas a bronze e de bronze.¹⁵

O número de peças de artilharia era significativo do esforço de guerra e da capacidade tecnológica dos portugueses na primeira metade do séc. XVI. Em 1525 contabilizaram-se para o espaço da Índia 1703 peças, 667 de bronze e 406 de ferro¹⁶. A tecnologia da fundição em bronze, tornava as peças mais resistentes e mais facilmente reparadas (sobretudo quando era necessário corrigir o tubo devido ao desgaste).

Quanto aos fundidores, assim como aos mestre bombardeiros, parte deles eram portugueses, mas também os havia de outras nacionalidades, entre eles alemães e flamengos, a quem muitas vezes recaía a acusação de servirem como mercenários. Conhece-se neste caso o bombardeiro flamengo Johan de Flandres, que participou na construção da fortaleza de Ormuz e a quem se atribui a execução de columbrina bastarda existente no Pátio dos Canhões do referido museu.

2. Batalhas, Heróis e Canhões

*"Vai-te, alma"¹⁷, em paz, da guerra turbulenta,
Na qual tu mereceste paz serena;
Que o corpo, que em pedaços se apresenta,
Quem o gerou, vingança já lhe ordena:
Que eu ouço retumbar a grã tormenta,
Que vem já dar a dura e eterna pena,
De esperas, basiliscos e trabucos,
A Cambaicos cruéis e Mamelucos.
(...)
E logo, entrando fero na enseada
De Diu, illustre em cercos e batalhas,
Fará espalhar a fraca e grande armada
De Calecu, que remos tem por malhas.
A de Melique Iaz, acautelada,
Co'os pelouros que tu, Vulcano, espalhas,
Faráir ver o frio e fundo assento,
Secreto leito do húmido elemento."*

Luis de Camões, *Os Lusíadas* – Canto X.

¹⁵ Idem, *ibidem*, p. 16.

¹⁶ A título de exemplo nos armazéns de Cochim guardavam-se cerca de 276 peças, todas elas tomadas aos turcos e algumas eram de grandes dimensões (a exemplo a célebre peça apelidada de *Tiro de Diu*, Pátio dos Canhões – Museu Militar de Lisboa, S033A).

¹⁷ Luís de Camões refere-se nas estrofes anteriores e seguintes a Lourenço de Almeida, filho do vice-rei D. Francisco de Almeida, morto na batalha de Diu, em 1508, contra Melik-Iaz.

Camões exulta no seu Canto X os heróis mais recentes da epopeia de Portugal nos mares da Índia. Discurso panegírico e apologético da guerra justa ao inimigo da fé e da lusa gente. Aqui vemos as letras ao serviço da propaganda dos feitos dos portugueses no Oriente. No entanto não seria apenas a pena mas também as bombardas e os basiliscos que troando pelos céus disparavam os seus pelouros e metralha.

As bocas de fogo tornam-se veículo da ideologia da cruzada ao serviço da guerra justa movida pela cristandade. As inscrições que encontramos em algumas peças desta época, 1.^a metade do séc. XVI, sobretudo as feitas em terra indiana sob mão de fundidores portugueses, como Reimão [1509-1533], João Vicente [1509-1546], João Luís [1513-1546] e por fim Francisco ou Fernando Anes [1525]¹⁸, traduzem nos seus dizeres a vontade indómita de vencer o mouro, o infiel, o turco:

- *Misericórdia Senhores* (Camelo manuelino, C007, MML, [Reimão-1509]);
- *Pera os Imiguos da Fee* (Selvagem Canhão Pedreiro, C006, MML, Diogo Garcia, [1546]);
- *Ev Etor Forte a Moros Darei Morte* (Espalhafato, R023, MML, Francisco (ou Fernando) Anes, [1531-1525]);
- *Ev sov o Tigre Esforçado que por domde mamdon paso* (Tigre, R026, MML, [Reimão, 1533]).

A peça de artilharia é simultaneamente um instrumento bélico e um meio de coacção psicológica. Na guerra muita das vezes o efeito psicológico sobre o inimigo é capaz de decidir a beligerância.

Como facilmente identificamos, pelos vocábulos inimigos da fé, *misericórdia senhores*, *mouros*, *esforçado*, invocam um novo conceito de guerra justa, o de a partir da contestação do poderio militar intimidar e demover o adversário. O fazer guerra justa adquiria nova significação para o português recém-chegado ao Índico, tratava-se de defender direitos conquistados através do descobrimento e chegada à Índia e a legitimação da posse e presença dos portugueses em solo indiano¹⁹.

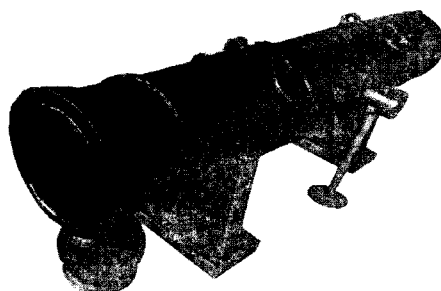
No caso presente compete-nos referir ao Espalhafato apelidado erradamente de *Touro* pela inscrição que apresenta no 2.º reforço, vejamos:

¹⁸ As datas apresentadas traduzem a altura em que possivelmente estes fundidores estiveram como mestres fundidores na fundição de Goa e Cochim.

¹⁹ João Marinho dos Santos, *ibidem*, pp. 271-272.

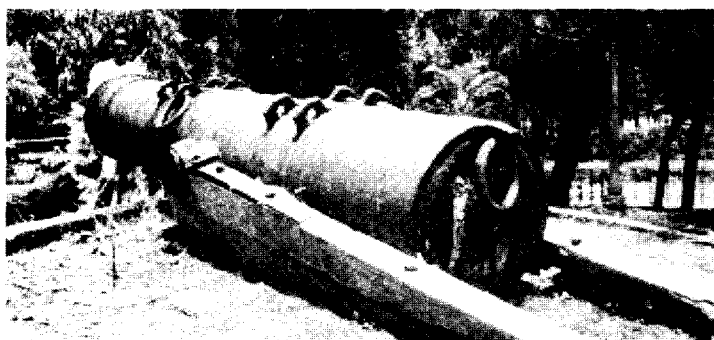


Inscrição existente sobre o 2.º reforço do Espalhafato R023, MML.



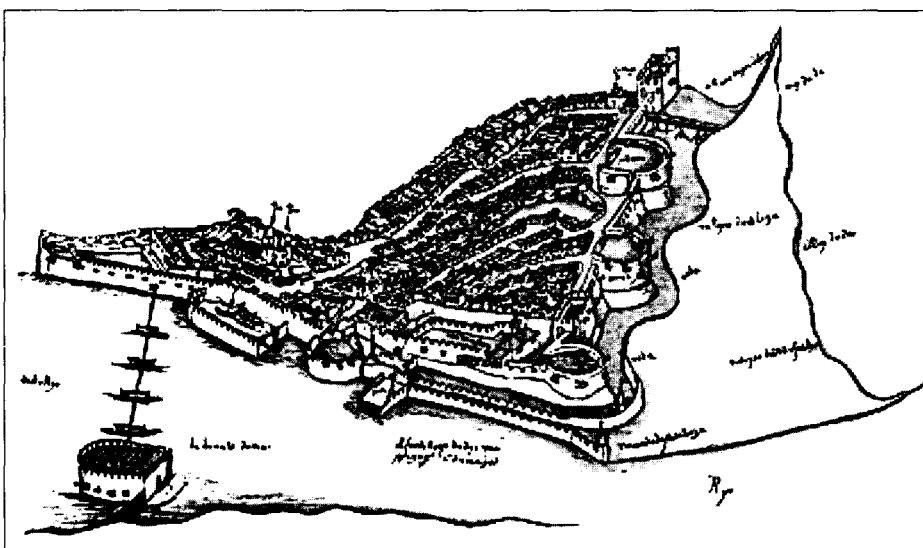
Espalhafato Touro, R023, MML, (Francisco [ou Fernando] Anes, [1531- 1525])

Trata-se de uma peça de grande calibre, canhão pedreiro ou peça de bater, de 38 aduelas de ferro forjado reforçadas com cintas também de ferro. Tem de comprimento 3,04m e de boca 430mm. Lançava pelouros de cerca de 200 arráteis (+/- 90 kg). Em 1897, referia Fernandes Costa²⁰, que apresentava vestígios do revestimento de bronze. Existe outro idêntico em Banastrim (Índia).



Peça de Banastrim, canhão idêntico ao R023, MML

²⁰ Fernandes Costa, *Boletim da Direcção da Arma de Artilharia n.º 5*, Lisboa, 1897.



Fortaleza de Diu, Gaspar Corrêa, séc. XVI

Foi seu fundidor Francisco (ou Fernando) Anes sob patrocínio de Heitor da Silveira, capitão na Índia e que participou em 1531 no cerco a Diu onde viria a falecer na ilha de Bete.

Antes de falarmos de Heitor da Silveira, herói e mártir de Diu (1531), é necessário aclarar o fundidor que por ordem ou por iniciativa própria quis deixar gravado no 2.º reforço o nome e inscrição já referida.

Francisco Anes, erradamente referido Fernando, já por nós corrigido em estudo citado de 1999. A inscrição aparece-nos segundo julgamos com C invertido, daí o desenvolvimento da abreviatura para Fernando.

Ora o historiador Sousa Viterbo já havia referido que de Fernando Anes nada se sabe, quanto a Francisco Anes através de documentação por si consultada, e existente no IAN-TT, se sabe que fora contemporâneo do fundidor João Luís, em Cochim e Goa. Além disso refere que em Cochim o referido Francisco deixara 35 peças novas no armazém.²¹

Esta peça é, desde à muito, identificada como Touro, por se ler indevidamente TOR na inscrição como sendo o referido vocábulo. A resolução da inscrição, por nós feita, revela-nos o nome de Heitor. A principio e por falta de provas incliná-mos para o Heitor herói grego. Porém hoje afirmamos convic-

²¹ Francisco Marques de Sousa Viterbo, *Fundidores de Artilharia*, Lisboa, Tip.^a Universal, 1901, p. 23.

tamente que o Heitor mencionado no canhão, o Heitor de Camões e Heitor da Silveira, são uma e a mesma pessoa.

A presença dos símbolos escudo de Portugal, esfera armilar e o escudo com o elefante referem-se ao universo psicológico manuelino que nas primeiras décadas de quinhentos marcam definitivamente o rumo dos portugueses no Oriente. Símbolos que estão ligados com a ideia de Império e de Cristandade.

Heitor da Silveira, 2.º filho de Francisco da Silveira, coudel-mor do rei e Senhor de Sarzedas, Sovereira fermosa e Ansião (ramo colateral da família Silveira e dos condes de Sortelha), e de Margarida de Noronha. Heitor serviu em Arzila antes de 1523, ano em que passou para a Índia (9/4/1523). Aí ele e demais familiares, entre eles encontramos os seus irmãos Jorge e Bernardim da Silveira. Em 1526 participa no cerco a Calecute e no ataque a Bacalor, enquanto capitão do galeão S. Rafael. E em Agosto do mesmo ano, encontra-se no golfo de Cambaia, à frente de uma força de 200 homens liderando as negociações com o capitão de Diu.

*“Também antes desta data (1530)os mesmos franges apresaram a maior parte das galés que o rei de Guzerate, Bahadurxá, tinha ao seu serviço, – queira Deus iluminar a sua câmara para os guerrear! – assim como a maior parte das galés dos habitantes do Malabar por diferentes vezes, com o poder de Deus e a sua vontade invencível; por isso os muçulmanos caíram em abatimento e empobreceram!”*²²

Será a partir deste momento que o governador Nuno da Cunha chamará para junto de si criando ao seu redor um núcleo de infantes da nobreza portuguesa que o pudessem auxiliar nos momentos mais difíceis da sua governação²³. No início de 1530 Heitor da Silveira será nomeado para comandar a armada do estreito, este investirá sobre Adém e obrigará o sultão a reconhecer-se vassalo do rei de Portugal, sendo obrigado a pagar tributo aos portugueses²⁴.

O ano de 1531 seria bastante negro para os Silveiras, Senhores de Sarzedas, e também para a restante fidalguia. A 6 de Fevereiro de 1531, indo ele por capitão-mor e demais fidalgos, em companhia do governador Nuno da Cunha,

²² Zinadim, *História dos Portugueses no Malabar*, Lisboa, Antígona, 1998, p.75.

²³ Andreia Martins de Carvalho, “Conflitos e cumplicidades-notas sobre Nuno da Cunha e a nobreza no Estado da Índia (1529-1538)”, in *D. João III e o Império (actas do Congresso Internacional)*, Lisboa, CHAM, 2004, p. 392.

²⁴ Andreia Martins de Carvalho, *Nuno da Cunha e os capitães da Índia (1529-1538)*, Lisboa, FCSH- UNL,2006, p. 201.

a cercar Diu, acabaria por perder a vida na ilha de Bete (ou Ilha dos Mortos)²⁵, em resultado de um tiro de canhão. Neste incidente parecera dezenas de fidalgos de linhagem, entre eles Vasco de Lima.²⁶

A luta por Diu terminaria em 1535 com a entrega da cidade por Bahadur Xá, que perante a ameaça dos exércitos do grão moghol procurou a aliança com os Portugueses. No entanto as alianças diluíram-se e só em 1546, D. João de Castro integrará definitivamente Diu nos domínios portugueses da Índia.

²⁵ “A capitayna pelejava sem medo, e alguns dos nossos que nela entraram se tornaram a recolher, escarmementados; porem, como homens que mais temiam vergonha que morte, começaram de pelejar tão rijo que conveio aos inimigos desaferrarem, leixando o nosso capitão mortalmente ferido, com três mortos.” Este é relato da morte de Heitor da Silveira e da contenda de 1531, aquando do cerco de Diu. Anónimo, *Crónica do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, 1974, p. 184.

²⁶ Cristóvão Alão de Morais, *Pedatura Lusitana (Nobiliário de Famílias de Portugal)*, t. I, vol. II, Porto, Liv. Fernando Machado, 1943, p. 22.

A estratégia que a pólvora impôs no séc. XVI

CMG Fernando Gomes Pedrosa

A artilharia ocupa um lugar determinante na Expansão Marítima. Nos sécs. XIV e XV predominavam as bombardas de ferro forjado e retrocarga, e as balas de pedra. Uma revolução técnica na fundição de bronze trouxe, na década de 1480, novas peças de bronze fundido e antecarga, monobloco, muito mais resistentes, com balas de ferro. Esta revolução técnica teve a sua apoteose em 1494 quando a França invadiu e dominou facilmente a Itália utilizando pela primeira vez artilharia móvel em carros puxados por cavalos. O italiano Guicciardini¹ relata a surpresa que a chegada dos franceses causou. Em vez das enormes bombardas de ferro forjado, transportadas em carros de bois, traziam peças de bronze mais pequenas, que disparavam balas de ferro, com muito maior cadência de tiro; chegando perto das muralhas, manuseavam-nas facilmente com aparelhos inventados para esse efeito; era tudo tão rápido que faziam em poucas horas o que em Itália demorava muitos dias. Apesar disto, o transporte da artilharia continuou a manifestar graves limitações na guerra terrestre: a ausência de estradas, as florestas densas, as montanhas, os rios. Na guerra marítima estas limitações não se manifestavam porque o navio é uma plataforma que transporta homens e armas num meio sem obstáculos.

O rei D. João II apercebeu-se em tempo útil da onda tecnológica que aí vinha para revolucionar a história da guerra: iniciou a fundição de bronze, contratou os mais conceituados fundidores e bombardeiros estrangeiros, alemães, flamengos e de outras nacionalidades, e empenhou-se pessoalmente na adaptação das novas peças à guerra naval. Nos fins do séc. XV e inícios do XVI os navios portugueses dispunham da artilharia mais desenvolvida da época e dos mais conceituados bombardeiros, o que permitiu o avanço fulminante em várias regiões do globo.

¹ *La Historia del Senõr Francisco Guichardino (...) traduzida por Antonio Florez de Benauides (...),* Baeça, en casa de Juan Baptista de Montoya. Año de 1581. Livro primeiro, fls. 24-25; Carlo Cipolla, *Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400-1700)*, Lisboa, Gradiva, 1989, p. 27.

1. Os custos fabulosos da nova guerra

A nova artilharia consumia muito mais pólvora. As antigas bombardas de ferro forjado e retrocarga eram geralmente frágeis, não suportando grandes cargas de pólvora, e por isso disparavam balas de pedra com uma carga igual a cerca de um terço do peso da bala. As novas peças de bronze fundido e ante-carga, monobloco, muito mais resistentes, disparavam balas de ferro com a carga de pólvora igual ao peso da bala. Philippe de Clèves, à volta de 1500, indica as características de colubrinas e falcões franceses, e canhões de Malines, dando a estes o nome de «courtaul» (do alemão carthaune). Os pesos são em libras, e as balas de ferro, excepto a do falcão que é de chumbo.²

	Duplo	«Courtaul» «courtaul»	Dupla colubrina	Meia colubrina	Falcão
Peso	–	–	5.000	2.500	1.000
Peso da bala	80	50	33	12	6
Carga de pólvora	80	50	33	12	6

Atendendo a que as balas de ferro pesam, em média, 3 vezes mais do que as de pedra de igual calibre, o consumo aumentou para o nónio (3×3). E aumentou ainda mais porque o número de peças era cada vez maior e a progressiva melhoria da qualidade do bronze permitia fazer mais tiros e consumir mais pólvora. Acresce que a pólvora é um bem perecível: mesmo bem acondicionada, adultera-se com facilidade, em especial com a humidade.³ D. Manuel de Lima, numa carta que enviou a D. João de Castro, em 1547, diz que tem em Ormuz 70 pipas de pólvora de bombardas, «e porque a terra é muito quente e a pólvora se seca, estão as pipas meias».⁴ A humidade fazia-se sentir ainda mais no mar. A recuperação da pólvora fazia-se juntando-lhe, em especial, salitre.

Havia pólvora de bombardas e pólvora de espingarda, a primeira constituída normalmente por 5 partes de salitre, 1 de enxofre e 1 de carvão de madeira, e a segunda por 6, 1, 1. Ambas eram granuladas, sendo os grãos da pólvora de bombardas mais grossos. A de espingarda era mais potente, por ter maior percentagem de salitre e por serem os seus grãos mais finos.

Mais tarde, nos fins do séc. XVI, manifestou-se a tendência para diminuir a carga de pólvora. Um tratado espanhol que será dessa época diz que nas

² Napoléon-Louis Bonaparte, *Études sur le passé et l'avenir de l'artillerie*, 4 tomos, Paris, Librairie Militaire, J. Dumaine, 1846-1863, t. I, p. 128, e t. III, p. 218.

³ José Fernandes Pinto Alpoim (*Exame de bombeiros (...)*), Madrid, 1747, pp. 323-324) explica assim o processo: «o carvão atrai a humidade e dissolve o salitre, despegando-o do enxofre, e evapora-o insensivelmente (...)».

⁴ *Obras Completas de D. João de Castro*, edição crítica por Armando Cortesão e Luis de Albuquerque, vol. III, Coimbra, Academia Internacional de Cultura Portuguesa, 1976, p. 455.

colubrinas a carga é 4/5 do peso da bala porque a pólvora agora é melhor. Também se passou a usar nas peças pólvora de espingarda, mais potente. Segundo um memorial espanhol de 1608, a carga para uma bala de 12 libras (ferro) é 12 libras de pólvora de bombarda ou 6 de pólvora de arcabuz (ou de espingarda); as câmaras dos pedreiros e dos falcões enchem-se só com metade de pólvora, «por ser fina a que agora de usa».⁵ E a qualidade da pólvora foi melhorando de tal modo que, nos finais do séc. XVIII, as peças com bala de 4 libras (ferro) carregavam uma libra e meia de pólvora, as de 8, duas libras e meia, e as de 12, quatro libras e meia.⁶ Segundo outra fonte, um canhão inglês de 32 libras precisava só de 4,9 libras de pólvora para um disparo, e um francês de 36 libras, de 5,9 libras.⁷ Ou seja, o período em que as necessidades de pólvora foram maiores, em relação ao peso das balas, corresponde ao séc. XVI. Os portugueses iniciaram o seu projecto expansionista numa época em que a pólvora ainda não pesava significativamente no orçamento da guerra, e a meio da «viagem» esta variável da equação estratégica mudou radicalmente.

De acordo com uma norma antiga, cada fortaleza devia ter capacidade para suportar um cerco prolongado de 6 meses. Em 1598, o veneziano Alessandro Capo Bianco⁸ avaliou as necessidades de balas, em cada fortaleza, de acordo com o calibre da peça:

Calibre da peça (libras)	1 até 12	12 até 20	20 até 50	50 até 120
Balas	3.000	2.000	600	300

Para uma peça de calibre 40 libras (ferro), deve haver 600 balas, as quais, disparadas com cargas de pólvora iguais ao peso das balas, consomem 24.000 libras de pólvora (187,5 quintais). Para cada peça de calibre 10 libras, 3.000 balas, que consomem 30.000 libras de pólvora (234,3 quintais). Se tiver só 10 peças de calibre 10, precisa de 2.343 quintais. Se tiver 20 do mesmo calibre, 4.687 quintais.

Peças	Calibre (libras)	Balas (ferro)	Pólvora (libras)	Pólvora (quintais)
1	40	600	24.000	187,5
1	10	3.000	30.000	234,3
10	10	30.000	300.000	2.343
20	10	60.000	600.000	4.687

⁵ Cesáreo Fernández Duro, *Arca de Noé. Libro Sexto de las Disquisiciones Náuticas*, Madrid, 1881, p. 449.

⁶ Anónimo, *L'art du militaire, ou Traité complet de l'exercice de l'infanterie, cavalerie, du canon, de la bombe et de piques (...)*, Paris/Bordeaux, 1792-1793. p. 120.

⁷ Agustín Rodríguez González, «Las innovaciones artilleras y tácticas españolas en la campaña de Trafalgar», in *XXXI Congreso Internacional de Historia Militar*, Madrid, 2005, p. 540.

⁸ *Corona e Palma Militare di Arteglieria*, Veneza, fl. 29.

Havia muitas libras diferentes. Só na Península Ibérica, em 1588, seriam 7, variando entre 575 gr. (Corunha) e 345 gr. (Ávila). A «castelhana» (de Toledo e de Burgos) teria 460,1 gr. e a de Barcelona 400 gr. A mesma proliferação de libras ocorre noutros países, sendo costume atribuir 453,6 gr. à inglesa, 400 gr. à francesa, 475 gr. à veneziana «grossa» e 301 gr. à veneziana «subtil».⁹ O quintal de Nápoles equivalia a 2 quintais de Castela.¹⁰ A libra portuguesa, chamada arrátel, era de 459 gr., desde 1497, quando D. Manuel introduziu medidas «novas». A arroba (32 arráteis) era um quarto do quintal e este, se «velho», continha 128 arráteis de 14 onças, se «novo», 128 arráteis de 16 onças. A arroba velha teria 12,85225 kg. e a nova 14,68 kg.¹¹ Os pesos «novos» portugueses eram, portanto, o arrátel (459 gr.), a arroba (14,68 kg.) e o quintal (58,752 kg.), muito diferentes dos espanhóis, não só a libra, mas também o quintal, que tinha apenas 100 libras em Castela (46 kg.) e 104 libras em Barcelona (41,6 kg.), e a arroba, equivalente a um quarto do quintal (11,5 kg. em Castela e 10,4 kg. em Barcelona).

Em 1613, Diego Ufano avaliou também as necessidades de uma fortaleza para se defender durante 6 meses, e as da respectiva força atacante:

	Peças	Armas de fogo portáteis	Pólvora fina (quintais de Castela?)	Pólvora fina (quintais de Portugal?)
Fortaleza	63	3.400	7.000	5.480
Atacante	30	5.500	4.000	3.132

A fortaleza precisa de 6.000 quintais de pólvora fina, mais salitre, enxofre e carvão de madeira em quantidade suficiente para fazer 1.000 quintais, ou seja, 7.000 ao todo. Estes quintais devem ser de Castela, porque se diz que têm 100 libras, e corresponderão a 5.480 portugueses. Em 1591, o quintal de pólvora fina custava em Portugal 12.000 reais, ou seja, 65.760.000 rs para os 5.480 quintais.

A fortaleza deve ter: 60 peças com balas de ferro (12 canhões de 40 libras, 18 meios canhões de 24 libras, 10 quartos de canhão de 10 libras, 20 peças de campanha de 5 libras); mais 3 morteiros ou trabucos para lançar balas armadas e de fogo artificial, granadas e bombas; também 400 mosquetões, 2.000 mosquetes, 1.000 arcabuzes, 500 balas para cada canhão, 1.000 balas para cada meio canhão, 2.000 balas para cada quarto de canhão e peça de campanha,

⁹ Michael Lewis, *Armada Guns*, London, George Allen & Unwin, 1961, pp. 205 e ss; Francisco-Felipe Olesa Muñido, *La organización naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, vol. I, Madrid, Editorial Naval, 1968, p. 287.

¹⁰ Cesáreo Fernández Duro, *La Armada Invencible*, vol. I, Madrid, Sucesores de Rivadeneira, 1884, p. 292.

¹¹ Armando Castro, *História económica de Portugal*, vol. III, Lisboa, Caminho, 1985, p. 249.

1.500 granadas, 2.000 granadas de mão, além de toneletes, lanternas e «escofias» cheias de dados e «guixarros», abrolhos, arpões etc., 6.000 quintais de pólvora, 2.500 quintais de balas de chumbo, 3.000 quintais de corda de arcabuz, 1.000 quintais de salitre, 250 quintais de enxofre e 250 quintais de carvão de salgueiro ou aveleira.¹²

	Canhões	Meios canhões	Quartos de Canhão	Peças de campanha
Quantidade	12	18	10	20
Calibre (libras)	40	24	10	5
Balas cada	500	1.000	2.000	2.000

A força atacante, para uma campanha de 6 meses, com 30 peças (9 canhões de bater, 8 meios canhões, 6 quartos de canhão e 7 quartos de colubrina ou peças de campanha) precisa de: 5.000 balas de canhão, 12.000 de meio canhão, 14.000 de quarto de canhão, 16.000 de quarto de colubrina, 4.000 quintais de pólvora fina, 5.000 quintais de corda de arcabuz, 2.000 mosquetes, 2.000 arcabuzes, 1.500 escopetas, etc.¹³

«Só os Estados ricos podem suportar as despesas fabulosas da nova guerra». Em 1588, avalia-se que só a pólvora que Veneza deveria ter para a sua segurança custa 1.800.000 ducados, mais do que as receitas anuais do seu orçamento.¹⁴ Veneza era uma potência marítima importante, com interesses em todo o Mediterrâneo e no Atlântico até ao Mar do Norte, mas Portugal tinha mais navios e muito mais fortalezas e feitorias, desde o Brasil até ao Japão.

Nas primeiras batalhas da Índia disparavam-se muitos tiros. No bombardeamento de Vasco da Gama a Calecut, em 1502, mais de 300 tiros de bombarda grossa, desde a manhã até ao meio-dia, além de «infinitissime» de artilharia miúda.¹⁵ Outras fontes indicam mais tiros de bombarda grossa. Segundo Castanheda, na batalha de Diu a nau de D. Francisco de Almeida tinha «três andainas de artilharia» e lançou quase 1.900 balas. Afonso de Albuquerque relata numa carta de 1512 o ataque a Benastarim, na ilha de Goa: «nestes oito dias e oito noutes as naos tiraram mais de quatro mill tiros d'artelharia grosa e mevda, pelo comto dos pilouros e pedras e gasto de toda a força da polvora que tinhamos». Gastou toda a pólvora e mandou a Goa Bastião Rodri-

¹² Diego Ufano, *Tratado de la artilleria y uso della (...)*, Brusselas, 1613, en casa de Van Momarte, pp. 155, 165-168.

¹³ id., *ibid.*, op. cit., pp. 81-85.

¹⁴ Fernand Braudel, *Civilização material e capitalismo*, Lisboa, Cosmos, 1970, p. 325.

¹⁵ Prospero Peragallo, *Viaggio di Matteo da Bergamo in India sulla flotta di Vasco da Gama (1502-1503)*, Roma, Società Geografica Italiana, 1902, p. 14.

gues trazer mais «quantas pipas achase».¹⁶ Uma carta de Fernando Perez Andrade, de 1513, descreve o ataque a um junco: «demos tantos tiros de bombarda grossa (...) ate que gastamos a poluora», e depois «porlongey com ele» [abordei-o], lançando-lhe «panelas de fogo e bombas, e lanças e outros muitos arteficios de guerra».¹⁷

Os reis de Portugal, que haviam aproveitado a onda tecnológica da década de 1480, foram surpreendidos por este aumento exponencial dos custos na década de 1520 ou uns anos antes. Isto obrigou a reformular a estratégia que, em resumo, passou a ser a seguinte: 1) concentrar os meios apenas em algumas fortalezas e navios considerados mais importantes; 2) manter na maior parte das fortalezas os meios mínimos que lhes permitissem resistir durante algum tempo até receberem reforços; 3) deixar quase desprotegidas a marinha mercante e a orla marítima.

Uma maneira de economizar pólvora consistia em usar preferencialmente balas de pedra, que haviam passado para um lugar secundário nos finais do séc. XV, e o seu declínio foi-se acentuando cada vez mais. A supremacia das balas de ferro manifestou-se já no regimento que o rei deu a S. Jorge da Mina, em 1509: devia ter «meia dúzia de tiros grossos, duas dúzias de outros tiros pequenos, com seus pelouros de ferro, e uns e outros serem todos de metal (bronze); e assim pólvora em abastança, e salitre e materiais para se fazer, e duas dúzias de espingardas, com chumbo e forma para os pelouros (...)».¹⁸ O rei entendia que esta fortaleza era importante (imperdível) e como tal todas as peças deviam ser de bronze, com balas de ferro, o que implicava um acréscimo significativo dos custos: as peças de bronze eram mais caras do que as de ferro forjado, as balas de ferro muito mais caras do que as de pedra, e o consumo de pólvora muito maior. Esta distinção entre as fortalezas e navios mais ou menos importantes foi-se acentuando porque não havia meios para abastecer todos. Na primeira metade do séc. XVII vários orçamentos de armadas não mencionam balas de pedra; só de ferro nas peças e de chumbo nas armas portáteis.¹⁹

¹⁶ *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas dos documentos que as elucidam*, Raymundo António Bulhão Pato e, após a sua morte em 1912, Henrique Lopes de Mendonça, 7 vols., Lisboa, Academia das Ciências, 1884-1935, vol. I, p. 107, e vol. V, p. 365.

¹⁷ *ibid*, vol. III, p. 60.

¹⁸ Damião Peres, *Regimento das Casas da Índia e Mina*, Universidade de Coimbra, 1947, p. 25.

¹⁹ Códices de D. António de Ataíde, Houghton Library (Harvard University), Ms. Portugal 4794, 3 vols., de que há cópia na Biblioteca Central de Marinha, vol. II, fls. 162-163, e vol. III, fls. 56 v-58 v, 130. *Coriosidades de Gonçallo de Sousa fidalgo da casa de sua magestade, seu capitão e gentil homem da boca. Comendador da ordem de Christo*, Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, Reservados, ms. 3074, fls. 32-34 v. Deste ms. estamos também a seguir a cópia que está na BCM.

Outras vezes reserva-se, mesmo nas fortalezas e navios mais importantes, um espaço para elas. Na descrição que António Bocarro²⁰ faz, em 1633/35, a fortaleza de Mascate tem 3.164 pelouros (balas) de ferro para a artilharia, 266 pelouros «de pedra de camelos sorteados» e 9.717 pelouros de chumbo de mosquete. Nos seis galeões que estão em Goa, 5.720 pelouros de ferro, 400 «pelouros de pedra de camelos» e 78 quintais de chumbo para os mosquetes e arcabuzes.

A espingarda (ou arcabuz) é a «arma dos pobres»: portátil, com bala de chumbo muito leve que se dispara com pouca pólvora, pode ser manejada por qualquer pessoa desde que tenha o treino adequado. O mosquete apareceu na primeira metade do séc. XVI, para ocupar um espaço entre as peças e as armas portáteis, e também não precisava de bombardeiro especializado. A bala da espingarda podia pesar à volta de 1 onça e a do mosquete 2 onças. Como a libra tem 16 onças e o quintal 128 libras, uma espingarda podia fazer 16 tiros com uma libra de pólvora e 2.048 tiros com um quintal. Com pouca pólvora podia fazer muita guerra.²¹ O mesmo quintal de pólvora só pode disparar 3 ou 4 tiros grossos, diz o capitão de Ceuta em 1532.²² Se for um basilisco com bala de 50 libras, um quintal (128 libras) não chega para 3 tiros (150 libras). Podemos imaginar quanta se gastou, em 1531, contra a fortaleza de Diu: os nossos dispararam desde manhã até ao pôr-do-sol, «e no muito tirar esquentaram tanto» que rebentaram 3 basiliscos, um leão e uma serpe, e outro basilisco «fez uma fenda». No segundo cerco de Diu (1546) a peça mais potente era um basilisco: «não havia mais [pólvora] que a que faziam na fortaleza (...) e o basilisco a gastava toda».²³

	Basilisco	Leão	Serpe	Espera	Mosquete	Espingarda
Calibre (ferro, libras)	50	40	30	10		
Calibre (chumbo, onças)					2	1
Tiros	2,6	3,2	4,3	12,8	1024	2048

²⁰ *O livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental*. Estudo histórico, codicológico, paleográfico e índices de Isabel Cid, vol. II, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1992, pp. 47, 161.

²¹ Sobre o emprego de mosquetes nos navios mercantes, Leonor Freire Costa, *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580 -1663)*, vol. I, Lisboa, CNCDP, 2002, pp. 212, 348, 349.

²² Pierre de Cenival, *Les sources inédites de l'Histoire du Maroc*, Paris, Paul Geuthner, 1934-1946, t. II, parte II, p. 575.

²³ António Baião, *História quinhentista do segundo cerco de Diu*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1927, p. 57.

2. A quantidade de pólvora nos navios e nas fortalezas

2.1 No Séc. XV

Quase não dispomos de informações sobre a pólvora nos navios portugueses. Em navios estrangeiros, as quantidades conhecidas são de um modo geral muito pequenas, mas há excepções.

Ano	Tipo	Nac.	Pças	Pólvora (libras)	Pólvora (quintais)
1450	Carraca	Veneza	65	3000	c. 23
1450	Carraca	Génova	60	4000	c. 31
1476	Naus	Castela			2,5 a 4
1476	Caravelas	Castela			1,5 a 1,7
1493	Carraca	Castela	106		30
1498	Carraca	Génova	41		24 a 25

Carraca era o nome que os italianos davam aos maiores navios de vela. Em 1450, um documento de Borgonha indica o armamento duma grande carraca veneziana: 50 bombardas com 3 câmaras cada e 15 colubrinas, todas com bala de pedra, e 3.000 libras de pólvora. Outro documento do mesmo ano, também de Borgonha, tem o orçamento para a construção duma grande carraca genovesa. A moeda é o «escuz»: 40 bombardas, com 3 câmaras cada, 400 «escuz»; 20 colubrinas, 32 «escuz»; 4.000 libras de pólvora «de canon», 240 «escuz»; 1.000 pedras para as bombardas, 60 «escuz»; 50 bestas, 250 «escuz». As colubrinas (1,6 «escuz» cada) custam muito menos do que as bestas (5 «escuz»), pelo que devem ser portáteis, e disparam chumbo, porque não se mencionam pedras para elas. Cada bombardarda (10 «escuz») custa tanto como duas bestas.²⁴ Não sabemos qual o valor desta libra. Se, por mera hipótese, fosse 400 gr., as 3.000 e 4.000 libras equivaleriam a c. 23 e 31 quintais portugueses.

Em 1476, uma armada castelhana que se destinava a combater os portugueses no mar da Guiné era constituída por 3 naus e 9 caravelas. Nas naus a quantidade de pólvora oscilava entre 4 quintais e 2 quintais e meio. Nas caravelas, entre 6 arrobas e 6 arrobas e meia. Numa das caravelas indicam-se apenas 2 arrobas, o que pode ser lapso. Um quintal de pólvora custava 1.800 maravedis. Uma das caravelas recebeu 4 bombardas com os seus servidores

²⁴ Jacques Paviot, «Les navires du Duc de Bourgogne Philippe Le Bon (vers 1440-1465)», in *Atti del V Convegno Internazionale di Studi Colombiano*, vol. I, Génova, Civico Istituto Colombiano, 1990, vol. I, p. 188.

(câmaras), que custaram 5.000 maravedis, ou seja, cada bombarda valia, em média, menos do que um quintal de pólvora.²⁵

As caravelas não incluídas em armadas podiam ter ainda menos pólvora. Uma carta de quitação ao almoxarife da «nossa ilha de Cabo Verde», do que recebeu dos quartos das caravelas que os moradores da ilha armaram para o comércio com a Guiné, em 3 anos, 1491, 1492 e 1493, indica «cousas d'alma- zem e aparelhos de navios, a saber», 49 bombardas e lagartixas, 2 barris de pólvora e 398 pelouros de chumbo de bombardas.²⁶ Do texto depreende-se que as peças eram emprestadas aos navios, tinham calibres muito pequenos e gastavam pouca pólvora. Os barris de pólvora que estão documentados podiam ser de 2 arrobas,²⁷ de 3²⁸ ou de 4,²⁹ pelo que estes 2 barris pesariam no máximo 2 quintais.

Em 1493 os reis de Espanha organizaram a imponente «Armada de Vizcaia». O navio maior e mais artilhado, uma carraca de 1.000 tonéis, tinha 106 bombardas (36 «de la piedra mayor» e 70 «de la [piedra] menor»), 30 espingardas, 500 balas de ferro, além das de pedra, e 30 quintais de pólvora. Muitas das bombardas de pedra menor eram pequenas, porque custavam em média 1.900 maravedis, menos do que um quintal de pólvora: 2.350 mrs. As balas de ferro, também pequenas, custavam 9 mrs em Guipúzcoa e 8 em Vizcaia.³⁰ Mas duas bombardas eram enormes: «tiran piedra de cada setenta libras».³¹

No mesmo ano, 1493, estava no Restelo uma grande nau portuguesa, «la más bien artillada de artillería y armas que diz que nunca nao se vido».³²

²⁵ Eduardo Aznar Vallejo, «La expedición de Charles de Valera a Guinea. Precisiones históricas y técnicas», *En la España medieval*, nº 25, Madrid, Universidad Complutense, 2002, pp. 403-423; Juan Gil, «El despacho de la Armada de Guinea en 1476», in *La ciencia y el mar* (coord. María Isabel Vicente Maroto, Mariano Esteban Piñeiro), Valladolid, 2006.

²⁶ *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. II, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, CNCDP, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1995, p. 237.

²⁷ TT, CC, parte I, maço 102, doc. 113.

²⁸ *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. II, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962, p. 344.

²⁹ Lívio da Costa Guedes, *Aspectos do reino do Algarve nos séculos XVI e XVII. A Descrição de Alexandre Massaii (1621)*. Separata do *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Lisboa, 1988, p. 105.

³⁰ Miguel-Ángel Ladero Quesada, «La “Armada de Vizcaia” (1492-1493): nuevos datos documentales», *En la España medieval*, n.º 24, 2001, Madrid, Universidad Complutense, pp. 372, 385, 389.

³¹ Gervasio de Artiñano y de Galdácano, *La arquitectura naval española (en madera)*, Barcelona, Oliva de Vilanueva, 1920, p. 109.

³² *Cristóbal Colón, Textos y documentos completos*, Prólogo y notas de Consuelo Varela, Madrid, Alianza Universidad, 2.ª ed., 1984, p. 135.

Também Garcia de Resende diz que o rei D. João II mandou «fazer huma nao de mil tonéis (...) tinha tantas bombardas grossas, e outras artilharias, que foy muyto fallada nella em muytas partes». Em 1494 Jerónimo Munzer viu em Lisboa uma nau portuguesa, a *Rainha*, que ia para Nápoles com 36 «máximas bombardas», 180 outras bombardas e 30 bombardeiros, todos alemães.³³ O veneziano Marino Sanuto espanta-se com o armamento duma armada portuguesa que chegou ao Mediterrâneo em 1501: «é inacreditável a quantidade de artilharia». E acrescenta, em 1508, ao relatar uma batalha terrestre: disparavam tantos tiros «que até parecia uma caravela de Portugal».³⁴

Um estatuto genovês de 1498 determina o seguinte armamento para as maiores carracas: 2 canhões de bronze com bala de 50 libras, 4 falcões de bronze, 35 bombardas de ferro, 15 arcabuzes de ferro, 200 balas de chumbo com dados de ferro, 700 outras balas, 30 cantares de pólvora³⁵ 30 cantares são c. 1.425 kg. (1 cantare = c. 47,5 kg.), pouco mais de 24 quintais portugueses.

2. 2 No Séc. XVI

Torna-se mais fácil fazer a distinção entre navios mercantes e navios de guerra, se soubermos a quantidade de pólvora. Um galeão pode ter 80 quintais ou mais. Muitos dos mercantes andam desarmados ou apenas com armas portáteis. Uma lei de 1557, depois confirmada várias vezes, estabeleceu o modo como deviam andar artilhados «os navios que navegassem para os lugares, ilhas e conquistas destes reinos e senhorios e fora deles»:

Toneladas	Roqueiras	Passamuros	Berços	Arcabuzes	Pólvora (quintais)
25 até 60	1	1	3	4	1
60 até 100	1	2	6	6	1,5
100 até 150	2	2	6	8	2
150 até 200	3	2	6	10	2,5
Mais de 200	3	3	8	12	3

³³ *Itinerário do Dr. Jerónimo Munzer*, tradução de Basílio de Vasconcelos, Coimbra, 1932, p. 23).

³⁴ *I Diarii di Marino Sanuto*, 56 tomos, Veneza (1879-1903), ed. Rinaldo Fulin e outros, R. Dep. Veneta di Storia Patria, t. IV, p. 166, e t. VII, p. 434.

³⁵ Enrico Alberto D'Albertis, «Le costruzioni navali e l'arte della navigazione al tempo di Cristoforo Colombo», in *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana, nel Quarto Centenario dalla Scoperta dell'America*, parte IV, vol. I, Roma, 1894, pp. 229, 233.

Estas roqueiras (bala de pedra) e passamuros (bala de ferro) são as antiquadas bombardas de ferro forjado do séc. XV.

Em Espanha, Alonso de Chaves³⁶ propõe que as naus mercantes de 200 tonéis levem 4 bombardeiros, 6 bombardas grossas, cada uma com 2 câmaras e 20 balas de pedra, feitas no seu molde, 4 passamuros, cada um com 2 câmaras e 20 balas de ferro, 40 berços, cada um com 20 balas de chumbo com dados de ferro, 24 arcabuzes e escopetas, cada um com 24 balas de chumbo, e mais chumbo e moldes para fazer balas. De pólvora, 6 quintais, «y si hay esperanza de batalla ha de haber más». Estas ditas «bombardas grossas» são como as roqueiras portuguesas.

Em 1520 foi ao Estreito (de Gibraltar) uma armada de 4 galés, uma fusta e um bergantim. Uma quitação ao feitor desta armada parece mencionar todo o material de artilharia: 2 serpes de metal, 3 esperas de metal, 4 tiros camelos, 8 tiros pedreiros, 7 tiros cães, 7 falcões de metal, 92 berços de metal, 86 chapas de ferro que servem nos berços, 160 espingardas, 73 quintais de pólvora e 4.980 pelouros de bombardas de toda a sorte.³⁷ Vários anos depois, em 29.4.1531, o rei mandou o feitor na Andaluzia comprar muito mais pólvora para a armada do Estreito: 200 quintais.³⁸

Num plano para socorrer D. António Prior do Crato, que não está datado mas deve ser de 1581 ou 1582, os deputados dos Estados da Holanda, da Zelândia e da cidade de Antuérpia acordaram enviar 12 navios de guerra, de 300 a 400 toneladas cada um, 1.200 marinheiros, 144 grumetes e 100.000 libras de pólvora. Não sabemos qual o valor desta libra. Se fosse igual à portuguesa, seriam 781 quintais, à média de 65 por navio.³⁹

Para a Grande Armada (1588), o galeão português mais artilhado, o *S. Martinho*, terá levado 140 quintais de Castela,⁴⁰ equivalentes a 109 portugueses, e cada galeaça de Nápoles 203 quintais de Castela.⁴¹

Um orçamento de 1591 indica num galeão de 500 até 600 tonéis 47 peças: 1 camelo de 30 quintais, 12 esperas de 25 q. (média), 18 pedreiros de 13 q., 10 falcões com 30 câmaras e 6 berços com 18 câmaras. Armas portáteis: 20 mosquetes e 160 arcabuzes. Pelouros: 600 de ferro, 640 «de falcão de dados», 180 de berço, 50 de «cobre de cadeas», 50 «de ferro de cadeas», 15 quintais de chumbo (por lapso, não se indicam os de pedra para o camelo e os pedreiros).

³⁶ *Quatri partito en cosmografia practica y por otro nombre Espejo de Navegantes*, transcrição, estudo e notas de Paulino Castañeda, Mariano Cuesta e Pilar Hernández, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983, p. 225-228.

³⁷ *Arquivo Histórico Português*, t. VIII, p. 400.

³⁸ TT, CC, parte I, maço 46, doc. 83.

³⁹ *Arquivo dos Açores*, 15 vols., Ponta Delgada, 1878-1959, vol. IX, p. 203

⁴⁰ Códices de D. António de Ataíde, vol. II, fls. 1 e ss. Doravante, Ataíde.

⁴¹ Fernández Duro, *La Armada Invencible*, I, pp. 292, 293, 389.

Também 20 bombas de fogo, 20 lanças de fogo, 20 dardos de fogo, 600 morrões, 80 alcancias de pólvora, 160 alcancias de barro vazias, 30 quintais de pólvora de bombarda a 9.000 rs o quintal e 15 quintais de pólvora de espingarda a 12.000 rs o quintal.⁴²

Noutro orçamento, de 1593 ou 1594, uma galé de 24 bancos tem 9 peças (1 espera de 30 quintais, 2 pedreiros de 13 q., 2 falcões e 4 berços), 60 arcabuzes, 60 pelouros de espera, 120 de pedra, 120 de berço, 200 morrões e 10 quintais de pólvora a 12.000 rs o quintal.⁴³ Este é o primeiro documento que conhecemos só com pólvora de espingarda para as peças e as armas portáteis. Pouco tempo depois, uma carta régia de 24.2.1595 recomendou que na Índia se usasse daí em diante, a exemplo do que se fazia no reino, pólvora de espingarda «em toda a sorte de artilharia».⁴⁴

Um documento, não datado, indica a artilharia e as munições de uma nau da Carreira da Índia de 550 até 600 toneladas.⁴⁵ Está entre outros de finais do séc. XVI, pelo que deve ser dessa época, como supõe A. Teodoro de Matos,⁴⁶ e anterior a 1594 porque ainda menciona pólvora de bombarda e pólvora de espingarda. Talvez seja de 1593 porque está imediatamente antes de outro intitulado «Rol dos soldos necessários para se pagarem 700 pessoas de navegação que hão-de ir nas cinco naus da Índia e uma de Malaca este ano de 1593 (...)».

A nau leva 2 esperas, 1 camelo, 4 pedreiros, 4 falcões com 3 câmaras cada, 12 berços com 3 câmaras cada, 60 pelouros de espera, 30 de camelo, 120 de pedreiro, 120 de falcão, 300 de berço, 200 lanças, 50 piques, 100 dardos para as gâveas, 60 arcabuzes, 10 quintais de pólvora de bombarda e 1 quintal de pólvora de espingarda. Não tem panelas de pólvora, lanças de fogo, bombas de fogo, setas de fogo, nem qualquer outro projectil semelhante. Uma nau de 550 até 600 toneladas, que se destina a transportar uma carga muito valiosa e a enfrentar armadas inglesas ou holandesas, tem apenas 11 quintais de pólvora, pouco mais do que uma nau mercante espanhola de 200 t. Isto revela bem o extremo a que se chegou na economia de pólvora.

Num orçamento de 1594, cada galeão de 300 até 350 t. tem 24 peças (6 esperas de 22 quintais, 2 esperas de 18 q., 2 pedreiros de 13 q., 8 falcões e 6 berços), 160 arcabuzes, 40 mosquetes e 55 quintais de «pólvora de bombarda

⁴² *Livro náutico, ou meio pratico de construção de navios, e galés antigas*, ms. BNL, Reservados, cód. 2257, fls. 46 v-47.

⁴³ *Livro náutico*, fl. 68.

⁴⁴ *Boletim da Filмотeca Ultramarina Portuguesa*, CD-ROM, Lisboa, CNCDP/ICT, 1998, n.º 3, p. 417, cf. *Livro das Monções*, n.º 4, fls. 605-608; Neves e Castro, «A praça da Aguada», *O Oriente Portuguez*, vol. I, Nova Goa, Imprensa Nacional, 1904, p. 63.

⁴⁵ *Memorial de várias cousas importantes (...)*, ms. BNL, Reservados, cód. 637, fl. 126 v.

⁴⁶ *Na Rota da Índia. Estudos de História da Expansão Portuguesa*, Instituto Cultural de Macau, 1994, p. 153.

e espingarda» a 12.000 rs. o quintal.⁴⁷ A quantidade de pólvora já se aproxima mais da praticada noutros países.

Os galeões espanhóis andavam muitas vezes com 80 quintais, como escreve António Centeno, mestre de campo dos Açores, numa carta que enviou ao rei em 1597.⁴⁸

Ano	Nac.	Navios	Ton.	Pólvora (libras)	Quintais de Castela	Quintais de Portugal
1581 ou 1582	Holanda	12	300 a 400	100.000		65 (?) cada
1588	Portugal	Galeão S. Martinho	600		140	109
1588	Nápoles	Galeaça			203	158
1591	Portugal	Galeão	500 a 600			45
1593 ou 1594	Portugal	Galé (24 bancos)				10
1593 (?)	Portugal	Nau da Carreira da Índia	550 a 600			11
1594	Portugal	Galeão	300 a 350			55
1597	Espanha	Galeão			80 (média)	63

Em 1550, uma provisão do rei determina a artilharia que deveria estar em Ceuta:⁴⁹ 7 leões, 6 águias, 2 «águias ou leões», 1 serpe, 20 esperas, 17 camelos, 3 pedreiros e 8 falcões (64 peças). Se dê a cada «tiro grosso» 50 balas, a cada espera e meia espera 80, a cada «tiro de câmara» 100. A provisão só indica o calibre de 2 leões, 36 libras, que é o mais baixo dos leões documentados nas fontes portuguesas: costumam ter 40 libras ou mais. E estabelece só 50 balas para cada um, pelo que os 9 precisam de 16.200 libras (36×50×9)—126 quintais. Só para os 9 leões, sem contar as outras 55 peças, nem a «espingardaria», nem os projecteis com pólvora, como as panelas de pólvora e as bombas de fogo, Ceuta deveria ter, para cumprir a provisão, 126 quintais. Em 1585 só estavam no armazém 20 quintais de pólvora de bombarda, 265 «pº» de pólvora de espingarda e 25 de salitre.⁵⁰ O «pº» não é quintais nem arrobas; talvez arrátéis, libras ou cartuchos.

Em 1554 foi colocada artilharia no forte de S. Brás, Ilha de S. Miguel (Açores): 1 serpe com 50 balas de ferro, 5 esperas com 290, 2 meias esperas

⁴⁷ *Livro náutico*, fls. 72 v-73.

⁴⁸ AGS, G y M, leg. 492, doc.32, in <http://purl.pt/925/1/sumario.html> (*Documentação sobre os Açores existente no Archivo General de Simancas*).

⁴⁹ José de Esaguy, *O Livro Grande de Sampayo ou Livro dos Vedores de Ceuta (1505-1670)*, Coimbra, sep. de *O Instituto*, 1941, pp. 73-77.

⁵⁰ *id.*, *ibid.*, p. 134, 137.

com 140, 9 pedreiros com 300 de pedra, 8 falcões com 400 de dados de ferro cobertos de chumbo, 18 berços com 1.000 de dados de ferro cobertos de chumbo e 30 quintais de pólvora.⁵¹ A média de balas por peça é: 50 na serpe, 58 nas esperas, 70 nas meias esperas, 33 nos pedreiros, 50 nos falcões e 55 nos berços.

A escassez de pólvora e de artilharia fazia-se sentir em quase todas as povoações marítimas. Numa carta de 19.2.1549, Pedro Lopes da Fonseca comunica ao rei que uma nau francesa chegou à barra de Viana da Foz do Lima e apresou um navio que vinha do Brasil; ele quis tomar a nau mas não tinha pólvora nem artilharia.⁵²

A melhoria da qualidade do bronze fundido, e depois do ferro fundido, ia permitindo aumentar a cadência de tiro, isto é, fazer mais tiros e consumir mais pólvora. Em 1612 Luís Mendes de Vasconcelos⁵³ indica, para cada peça, o número de tiros que pode fazer por dia e o correspondente consumo de pólvora:

	Bala (libras)	Pólvora fina (libras) para cada tiro	Tiros	Pólvora fina (quintais)
Colubrina	60	37,5	40	11,7
Colubrina	50	33,3	45	11,7
Colubrina reforçada	25	16,6	60	7,8
Canhão	60	40	80	25
Canhão	50	33,3	90	23,4
Meio canhão	30	20	110	17,2
Sacre ou falcão	6	6	120	5,6
Falconete	3	3	140	3,3

O número de tiros depende do aquecimento da peça: quanto maior for a carga de pólvora, maior é o aquecimento, e menor o número de tiros. Se uma fortaleza tiver só estas 8 peças, uma de cada tipo, e as utilizar na sua máxima capacidade de fogo, num dia consumirá c. 106 quintais de pólvora.

No ano seguinte, 1613, Diego Ufano⁵⁴ propõe que a bateria contra uma fortaleza seja constituída por 18 peças (8 canhões de 40 libras, 6 meios canhões de 24 e 4 quartos de canhão de 10). A bateria será de 10 horas, durante as quais terão disparado 1.440 tiros (640 de canhão, 480 de meio canhão e 320 de quarto de canhão), gastando 20.480 libras. A libra deve ser a de Castela porque

⁵¹ *Arquivo dos Açores*, IX, p. 173.

⁵² TT, CC, parte I, maçô 82, doc. 60.

⁵³ *Arte Militar dividida em três partes (...)*, Alenquer, Vicente Alvarez 1612, fl. 217.

⁵⁴ *op. cit.*, pp. 65, 161-162.

os quintais são de 100 libras.⁵⁵ As 20.480 libras correspondem a 160 quintais portugueses. Cada peça faz, em média, 80 tiros em 10 horas, ou seja, 8 por hora, com um intervalo de 7 minutos e meio. A diferença entre os valores indicados por Diego Ufano e Luís Mendes de Vasconcelos reside, em especial, no ritmo do tiro. O primeiro propõe que as peças disparem com a máxima capacidade durante 10 horas e fiquem depois a arrefecer durante muito tempo (a noite inteira).

Um inventário de Maio de 1594 revela as quantidades de pólvora nas fortalezas da comarca de Lisboa: Lisboa (30 quintais), S. Julião (100), Santo António (30), Cascais (30). E são quintais castelhanos porque se diz: «Podria se comprar aqui esta polvora por precio de diez y seis ducados castellanos el quintal castellano que monta» 33600 ducados. Isto revela bem o estado a que se chegou: em Lisboa e na sua barra até Cascais, 190 quintais de Castela, equivalentes a 149 portugueses. Mais gastam em 10 horas as 18 peças indicadas por Diego Ufano. Na mesma data estavam 50 quintais na fortaleza de S. Filipe (Setúbal), 20 no Outão e 30 em Sagres. Em Março de 1595 fizeram-se novos inventários: Lisboa (140 quintais e 53 libras), Torre de Belém (2 quintais e 34 libras), Torre da Caparica (4 quintais), S. Julião (190 quintais), castelo de Santo António (18 quintais), Cascais (47 quintais e 98 libras).⁵⁶

	Lisboa	Torre de Belém	Torre da Caparica	S. Julião	Santo António	Cascais
Maio 1594	30			100	30	30
Março 1595	140,4	2,3	4	190	18	47,8

	Angra	Peniche	S. Filipe (Setúbal)	Outão	Sagres
1575	13				
1585		3 ou 4			
1594			50	20	30

Os corsários assolam várias zonas da costa, escreve o corregedor de Leiria numa carta ao rei, de 27.10.1585, mas a fortaleza de Peniche só tem 3 ou 4 quintais de pólvora: «agente deste porto [Peniche] e dos lugares que a elle podem acodir, tenho advertida e postas uigias en terra nos lugares acomodados (...) mas estão hos homes desaperecebidos das armas alguns e a terra mal

⁵⁵ id., *ibid.*, p. 85.

⁵⁶ Isabel Ribeiro Drumond Braga, «A defesa do termo de Lisboa em 1594-95. Documentos de Simancas», *Revista da Faculdade de Letras*, Lisboa, nº 12, 5ª série, Dezembro 1989, pp. 101 e ss; cita AGS, Secretaria de Estado, legajo 433.

prouida de poluora, mas obrigo aos tindeiros terem na fortaleza ha continuoa uigia e auerá nella tres ou 4 quintais de poluora (...).⁵⁷

O capitão da Ilha de S. Tomé, numa carta de 12.8.1582, informa que o capitão de S. Jorge da Mina lhe pediu várias coisas, entre as quais pólvora, mas não a pode fornecer porque também não tem.⁵⁸

Um auto de 3.10.1575 indica a artilharia de Angra: 1 «colombrina», 1 espera, 1 selvagem, 6 pedreiros, 4 falcões pedreiros, 9 «falcões de dado», 23 berços, 1 «meio cão», 1 meia espera, 12 quintais de pólvora de bombarda e 1 quintal de pólvora de espingarda.⁵⁹

2.3 Na primeira metade do Séc. XVII

O manuscrito anónimo «Diálogo entre un vizcaíno y un montañes», que será da década de 1630, propõe que um galeão de 500 t.⁶⁰ tenha 28 peças, sendo 4 meios canhões de 22 libras de bala, outros 4 de 18 libras, 10 meias colubrinhas de 10 libras e 10 sacres de 7 libras, com 3 quintais de pólvora para cada peça, ou seja, 84 quintais.

Em 1619, o rei precisava de 700 quintais para as duas armadas, a do reino de Portugal e a da Carreira da Índia. A do reino, «havendo de ser de dois galeões, oito navios e dois patachos, tem necessidade das munições seguintes»: 85 peças de bronze e 134 de ferro, 760 mosquetes, 360 arcabuzes, 11.900 balas de ferro, 96 quintais de pelouros de chumbo, 382 quintais de pólvora e 63 quintais de morrão.⁶¹ Na armada do reino, de 1620, o galeão capitania, de 945 toneladas, tem 39 peças (27 de bronze e 12 de ferro), 250 mosquetes, 30 arcabuzes, 1.735 balas de ferro, 22 quintais de balas de chumbo, 77 quintais de pólvora e 12 quintais de morrão.⁶² No ano seguinte (1621) o galeão capitania, que será o mesmo, leva 100 quintais de pólvora, e o galeão almiranta, de 500 t., 60 quintais.⁶³

Três anos depois, em 1624, o galeão capitania da «Armada que pela Coroa de Portugal foi à Restauração da Baía», de 900 t., já leva 130 quintais de pólvora, além de 28 peças de bronze e 14 de ferro, 330 mosquetes e arcabuzes, 3.000 balas de ferro, redondas e de cadeia, 35 quintais de balas de chumbo e 38 quintais de morrão. Esta armada é constituída por 22 navios, incluindo 4 caravelas (139, 120, 93 e 90 t.), que não têm artilharia. Só, em cada

⁵⁷ *Arquivo dos Açores*, I, p. 239.

⁵⁸ *Arquivo dos Açores*, II, p. 102 e ss.

⁵⁹ *Arquivo dos Açores*, XII, p. 418.

⁶⁰ Duro, *Arca de Noé*, pp. 51-52.

⁶¹ Ataíde, III, fls. 56v-58v.

⁶² Ataíde, III, fl. 130.

⁶³ Ataíde, II, fls. 162-163.

uma, 12 mosquetes e arcabuzes (a soma de mosquetes e arcabuzes é 12), 3 quintais de pelouros de chumbo, 2 quintais de pólvora e 2 quintais de morrão.⁶⁴

Em 1631 foi socorrer Pernambuco uma armada portuguesa constituída por 5 galeões, 1 patacho e 5 caravelas. Cada galeão levou 79 quintais e o patacho 3. As caravelas foram sem artilharia, apenas mosquetes e arcabuzes. Umas levaram 2 quintais e outras 3.⁶⁵

Também foi socorrer Pernambuco, no mesmo ano (1631), uma armada espanhola com muito mais artilharia e pólvora. No galeão capitania, de 900 t., 44 peças, todas de bronze, 1.540 balas de ferro rasas de diversos calibres, 151 balas enramadas, de cadeia e de diamante, 130 palanquetas de ferro de duas cabeças, 115 lanternas de madeira cheias de dados de ferro, 125 mosquetes, 25 arcabuzes, 25 quintais de balas de chumbo de mosquete e arcabuz, 170 quintais de pólvora e 25 quintais de morrão.⁶⁶ Os 170 quintais de pólvora devem ser castelhanos, equivalentes a c. 133 portugueses.

Orçamentos de 1633 indicam numa nau nova de 4 cobertas 24 peças de bronze, com balas de 16 e de 10 libras, 1.200 balas de ferro, a 50 por peça, 200 mosquetes, 200 arcabuzes, 25 quintais de balas de chumbo, 10 quintais de morrão e 80 quintais de pólvora,⁶⁷ e num galeão de 500 toneladas 20 peças, sendo 10 de bronze (6 meios canhões de 16 e 4 meias colubrinhas de 10) e 10 de ferro, 1.000 balas de ferro e 60 quintais de pólvora, além de mosquetes, arcabuzes, chumbo e morrão.⁶⁸ O quintal de pólvora custa 15.000 reais. Nos 6 galeões baseados em Goa, ao todo, 905 barris de pólvora de 2 almudes, «que cada um tem meio quintal de peso», ou seja, 452,5 quintais, à média de 75,5 quintais cada um.⁶⁹

Ano	Tipo	Ton.		Pólvora (quintais)
1620	Galeão	945	Armada do reino	77
1621	Galeão	945 (?)	“	100
1621	Galeão	500	“	60
1624	Galeão	900	Baía	130
1631	Galeão	450	Pernambuco	79
1631	Galeão Espanhol	900	Pernambuco	170 Castela (c. 133)
1633	Nau	4 cobertas	Orçamento	80
1633	Galeão	500	Orçamento	60
1633	Galeão		Goa	75,5 (média)

⁶⁴ Ataíde, I, fls. 86-88.

⁶⁵ Ataíde, I, fls. 101 e ss.

⁶⁶ Ataíde, I, fls. 121 e ss.

⁶⁷ Ataíde, I, fl. 176.

⁶⁸ Ataíde, I, fl. 171.

⁶⁹ Bocarro, op. cit., p. 161.

De 1627 é o orçamento de outra armada, esta de 16 navios, 12 galeões de 550 toneladas e 4 naus de 20 rumos e 3 cobertas. Em cada galeão, 20 peças de bronze, sendo 14 meias colubrinas de 10 libras de bala e 6 meios canhões de 16 libras, mil balas de ferro, a 50 por peça, 120 mosquetes, 40 arcabuzes, 20 quintais de balas de chumbo, 60 quintais de pólvora e 10 quintais de morrão. Em cada nau, 24 peças de bronze, sendo 12 meios canhões de 16 libras de bala e 12 meias colubrinas de 10 libras, 1.200 balas de ferro, a 50 por peça, 200 mosquetes, 100 arcabuzes, 25 quintais de balas de chumbo, 80 quintais de pólvora e 10 quintais de morrão.⁷⁰ Nenhum navio tem painéis de pólvora ou artificios de fogo. São necessários para esta armada 1.040 quintais de pólvora ($60 \times 12 = 720 + 80 \times 4 = 320$), a 15.000 réis o quintal, ou seja, 15.600.000 rs. A quantidade de pólvora que esta armada leva é superior à que a fábrica de Barcarena faz durante um ano inteiro. Sessenta anos depois, em 1687, Carlos de Sousa Azevedo comprometeu-se a fazer em Barcarena 1.000 quintais por ano.⁷¹

Em 1633/35, António Bocarro descreve 48 fortes e fortalezas desde a costa oriental de África até Macau. Algumas têm fábricas, em todas se faz alguma pólvora, mas também em quase todas as quantidades são muito pequenas. Só indica as quantidades nas de Bombaça, Moçambique e Soar.⁷² Na de Bombaça, com 16 peças, 32 mosquetes e 113 arcabuzes, 238 barris de 2 almudes cada um, ou seja, 119 quintais. Um barril de pólvora de 2 almudes pesa meio quintal. Na de Moçambique, a mais importante da costa oriental de África, 100 pipas, que talvez sejam 300 quintais. Na de Soar, com 6 peças de artilharia, quase todas pequenas, além de espingardaria, 20 a 30 barris de 2 almudes cada um (10 a 15 quintais); e «se vão provendo de pólvora de Mascate».

Um inventário de Janeiro de 1646 indica os calibres de todas as peças que estavam na fortaleza de Mazagão: 46 (38 de bronze e 8 de ferro fundido). De bronze: 2 águias de 40 libras de bala, 3 esperas de 15, 1 meia colubrina de 12, 4 esperas de 12, 2 esperas de 10, 1 espera de 8, 10 camelo de 36, 10 pedreiro de 15, 1 trabuco de 70, 4 meios sacres de 4. De ferro fundido: 1 de 6 libras de bala, 6 de 4, 1 de 2. Havia ainda 531 mosquetes e arcabuzes, 140 quintais de pólvora, 41 quintais, 2 arrobas e 26 arráteis de morrão, 43 quintais de chumbo, 585 alcancias, 17 caixas de balas de mosquete e arcabuz, 138 balas de cadeia, 7.600 balas de ferro, 242 balas de pedra e 510 balas cobertas de chumbo.⁷³

⁷⁰ *Coriosidades de Gonçallo de Sousa*, fls. 32-34 v.

⁷¹ Augusto Xavier Palmeirim, e outros, *Relatório sobre a fabricação e administração da pólvora por conta do Estado e o seu comércio*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1855, p. VII.

⁷² *op. cit.*, pp. 13, 34, 56.

⁷³ Cláudio Chaby, *Synopse dos decretos remetidos ao extinto Conselho de Guerra (...)*, vol. I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1869, pp. 122-123.

As fortalezas, com tão pouca pólvora, teriam de ser reabastecidas em caso de ataque. A de Columbo, capital da ilha de Ceilão, tinha uma «grande casa e engenho» que fazia por dia 2 quintais de pólvora, e recebeu vários reabastecimentos antes do cerco dos holandeses, que começou nos primeiros dias de Outubro de 1655 e durou 7 meses. Segundo João Ribeiro,⁷⁴ gastaram nos combates 3.729 quintais e ainda tinham 24 quintais e 2 arrobas quando se renderam em 12.5.1656.

A concentração de meios militares em apenas algumas unidades deixava todas as outras muito debilitadas e quase desprotegidas a marinha mercante e a orla marítima. O arquipélago dos Açores foi várias vezes saqueado por corsários que levaram muitos cativos. Em 23.7.1616, na câmara de Vila do Porto (Ilha de Santa Maria), o capitão Brás Soares de Sousa apresentou uma provisão do rei que mandava haver na câmara 4 quintais de pólvora de bombarda e 2 de espingarda para se darem aos soldados no tempo de rebates.⁷⁵ As armas deviam ser carregadas com pólvora de espingarda, mais cara do que a de bombarda. Para economizar, seriam 4 quintais de pólvora de bombarda e 2 de espingarda.

A «Descrição de Alexandre Massaii», de 1621, indica toda a artilharia que estava no Algarve mas só menciona a pólvora em Tavira e no Cabo de S. Vicente. Tavira, uma das mais importantes cidades marítimas do país, tem uma meia colubrina, 2 sacres, 2 pedreiros, 2 roqueiras, 5 berços, 120 pelouros de ferro e 2 barris de pólvora de 4 arrobas cada barril, ou seja, 2 quintais. No «fortezinho» do Cabo de S. Vicente, só 2 peças de ferro fundido e um barril de pólvora.⁷⁶

Nicolas de Masibradi assinou um contrato, em 1632, comprometendo-se a servir o rei de Espanha a soldo com uma importante esquadra de 10 galeões e 2 patachos por um período de 6 anos.⁷⁷ Em 29.11.1635 o capitão general desta esquadra enviou uma carta ao rei afirmando que, depois de uma viagem tormentosa, estava fundeado em Cascais sem pólvora. Entre as diligências que se fizeram para o abastecer, consta uma informação segundo a qual não se lhe podiam dar mais de 16 quintais de pólvora por haver muito pouca no reino de Portugal.⁷⁸

Chegou-se ao extremo de retirar pólvora e armas aos navios estrangeiros que entravam nos portos. Em 1638 o rei dá ordem aos capitães-mores para os mandarem visitar: «e em cada um deles se reconhecerão todas as armas e munições que trouxeram, e deixando-lhe as precisas para sua volta, mandará

⁷⁴ *Fatalidade Histórica da Ilha do Ceilão*, Lisboa, Alfa, 1989, pp. 30, 155.

⁷⁵ *Arquivo dos Açores*, vol. XIV, p. 330.

⁷⁶ L. Costa Guedes, *op. cit.*, pp. 105, 141.

⁷⁷ Ataíde, I, fl. 135.

⁷⁸ TT, CC, parte I, maço 119, docs. 101 e 126.

levar para terra as mais, e postas a bom recado nos armazéns do rei»; as armas e munições serão pagas «por seus justos preços». Uma carta de 25.6.1638 informa que vieram à cidade de Faro 3 «setias» de catalães; foram visitadas, como o rei havia ordenado; tinham cerca de 350 arrobas de pólvora, e como não precisavam de tanta para regressarem à Catalunha, foi retirada alguma.⁷⁹

Conclusão

Quando a Expansão Marítima começou as peças de artilharia eram relativamente frágeis e consumiam pouca pólvora. Uma revolução técnica na fundição do bronze trouxe, a partir da década de 1480, um acréscimo exponencial da pólvora necessária. «Só os Estados ricos podem suportar as despesas fabulosas da nova guerra».

Isto obrigou, a partir da década de 1520, a reformular a estratégia, concentrando os meios apenas em algumas fortalezas e navios considerados mais importantes. E mesmo nestes a capacidade militar era por vezes diminuta. Em 1594, Lisboa e todas as fortalezas da barra até Cascais tinham 149 quintais de pólvora, que não chegavam para 18 peças (8 canhões de 40 libras, 6 meios canhões de 24 e 4 quartos de canhão de 10) fazerem bateria durante 10 horas. Em fins do séc. XVI, talvez 1593, uma nau da Carreira da Índia de 550 até 600 toneladas, uma «montanha de madeira», que se destinava a transportar carga muito valiosa, tinha 11 quintais, pouco mais do que um navio mercante. Muitos fortes e navios mercantes baseavam a sua defesa nas armas portáteis, o mosquete e o arcabuz, que podiam fazer muita guerra com pouca pólvora.

Isto tinha também graves implicações tácticas. Em 1585, a atitude sensata do capitão de Ceuta, com pouco mais de 20 quintais, ou do capitão da fortaleza de Peniche, com 3 ou 4, seria, em caso de ataque, não dispararem um único tiro, guardando toda a pólvora para uma situação de desespero.

⁷⁹ Alberto Iria, *Cartas dos governadores do Algarve (1638-1663)*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1978, pp. 14, 19.

7.^a SESSÃO

The Portuguese control over Indian Ocean and the *cartaz* system¹

Prof. Doutor Luís Filipe Reis Thomaz

It has often been assumed that whereas before the Portuguese expansion the Indian Ocean was a free one, where everybody could navigate, from the beginning of the sixteenth century onwards, it fell under the control of the Portuguese, who claimed a right of sovereignty on it and restricted the right of sailing therein to purchasers of the *cartazes* delivered by their authorities:

... at the time of the Portuguese arrival in the Indian Ocean, the great sea was still a no-man's territory, not in the power of any particular state or prince. At sea merchants feared only the pirates and the natural hazards of the wind and the tide ².

During the first twenty years of the sixteenth century there were two main strands in Portuguese imperial policy in Asia. The claim to an exclusive sovereignty in the Indian Ocean was expressed through the efforts to eliminate Muslim trade to the Red Sea and East Africa and to compel Indian merchants to buy 'cartazes', or naval passes, from Portuguese officials³,

Although containing a certain element of truth, such a simplistic view of things needs some qualification.

On the other hand, the importance of plunderage in the economy of the so-called Portuguese empire of the East has often been emphasized, but detailed studies on this question, based upon primary sources, are still lacking.

¹ This study is a revised version of two previous articles, melted together: "Portuguese Control over the Arabian Sea and the Bay of Bengal: A Comparative Study", in *Commerce and Culture in the Bay of Bengal, 1500-1800*, ed. by Om Prakash & Denys Lombard, Manohar / Indian Council of Historical Research, New Delhi, 1999, pp. 115-162; and "Precedents and parallels of the Portuguese *cartaz* system" in Pius Malekandathil & alii, *The Portuguese, Indian Ocean and European Bridgeheads: Festschrift in Honour of Prof. K. S. Mathew*, Fundação Oriente, Lisbon, 2001, pp. 67-85.

² K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean – An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Munshiram Manoharlal Published/ Cambridge University Press, New Delhi, 1985, p. 64.

³ Idem, *ibidem*, p. 69.

The purpose of this paper is to provide a provisional synthesis on such themes, based upon our own researches⁴ and upon some other available studies⁵.

Some general concepts

For our purposes, control of an oceanic area can be defined as the capacity to cruise therein and, whenever desired, to hinder others from doing so. In practice, it consists chiefly in the material, if not legal, ability to seize vessels belonging to other parties and to avoid seizure of one's own vessels by the latter. Plunder on the water would thus seem to be a concomitant of effective mastery over the sea. Plunder ashore, if carried out from the sea, can also be taken into account, as an extension or consequence of such a control over the sea.

It is, nevertheless, important to distinguish between piracy and privateering: whereas pirate is a sea robber acting on his own account, a privateer is "an armed vessel owned and officered by private persons holding commission from government and authorized to use it against hostile nation, especially in capture of merchant shipping"⁶. Theoretically such a differentiation is clear; in practice, however, it is not always easy to discriminate between one and the other,

⁴ See especially "Do Cabo Espichel a Macau – vicissitudes do curso português", in Artur Teodoro de Matos & Luis Filipe F. R. Thomaz (eds.), *As relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente – Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991), Macao – Lisbon, 1993, pp. 537-568; also published in the collection *Separatas* of the Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, nr 240, Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisbon, 1993; and also "A crise de 1565-1575 na história do Estado da Índia" in *Mare Liberum – Revista de História dos Mares*, nr 9 "O Estado da Índia e a Província do Norte – Portuguese India and its Northern Province – Actas do VII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, Proceedings of the 7th International Seminar on Indo-Portuguese History, Goa, 20 a 24 de Janeiro de 1994", Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisbon, July 1995, pp. 481-519.

⁵ Vide Ana Maria Pereira Ferreira, *O essencial sobre o Corso e a Pirataria*, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisbon, 1987; Idem, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na 1.ª metade do século XVI*, Patrimonia – Dissertações, Redondo, 1995; Geneviève Bouchon "L'évolution de la piraterie sur la Côte Malabar au cours du XVI^e siècle" in *L'Asie du Sud à l'époque des Grandes Découvertes – Collected studies*, Variorum Reprints, London, 1987; Maria Fernanda de Almeida Diniz Correia, *Aspectos do domínio português no Oceano Índico ao longo do século XVI*, (cyclostyled thesis presented to the New University of Lisbon in 1989); José Alberto Leitão Barata, *Os "Senhores da Navegação" – Aspectos náuticos do domínio português no Oriente por meados do século XVI (1543-1570)*, Câmara Municipal de Cascais, Cascais, 2003.

⁶ *The Concise Oxford Dictionary of Current English*, Oxford, at the Clarendon House, 5.^a ed., revised, 1975, s. v.

since quite often, as we shall see, there is a grey area between the two. In particular, the concept of legality from the side of the plunderer does not necessarily coincide with that of the plundered, and therefore a seizure which is perfectly legal in the eyes of the former can appear as a pure act of piracy to the latter.

The distinction between privateering, in the strict sense of the word, and sea patrolling performed by state-owned vessels, although clear, is of little significance for the purposes of our study. In fact, until the abolition of privateering by the Declaration of Paris, of 1856, clarified and regulated by the Second Hague Conference in 1907, sea patrolling and legal seizures could be carried out by merchant vessels as well as by warships⁷. Moreover, in the XVI century, as the State engaged in commerce and merchant ships normally sailed armed, there was not a clear distinction between the two classes of vessels. Therefore we shall deal with both together, as two slightly different modalities of the same activity.

The main purpose of privateering can be either economic or strategic. In the first case pillage as such remains the essential aim, and privateering, regarded chiefly as a source of revenue, consists in a sort of legal piracy or robbery organized by the powers that be. In fact, especially in earlier days, plunderage was quite often resorted to as a quick expedient to get funds. Francis I, king of France (r. 1515-1547), for instance, avowed that he could finance his wars against the Emperor Charles V (r. 1519-1556) with the booty amassed by his privateers.

In the second case privateering is fostered by a state mainly for political reasons, especially to blockade an enemy power. This conception tended to prevail in modern times. In fact, according to the mercantilist ideas, trade, and especially maritime commerce, was regarded as the heart of states; to curtail it was therefore viewed as an important step to enfeeble a rival. Such was in the Seventeenth century the opinion of Louis XIV of France (r. 1643-1715), who considered privateering as “one half of the war”. Neutral vessels also were often plundered, in order to dissuade their sovereign from backing the other party or to keep commercial relations with it. Francis I, for instance, used the control of his privateers over the Portuguese trading network in the Atlantic as a means to force Portugal to align with France against Charles V.

By and large, from piracy to strategically oriented privateering, there is a kind of evolutionary line. Piracy is probably as old as maritime trade. It found the optimum conditions for growth where states did not exist or were not interested in naval power. Quite often it developed in the fringes of thalassophobia

⁷ H. H. L. B., art. “Declaration of Paris (1856)” and art. “Privateer” in *Encyclopaedia Britannica – A New Survey of Universal Knowledge*, vol. VII, Chicago, London & Toronto, 1960, s. v.

landbound empires, that did not attempt to control their littorals; such was, e.g., the case of Persia under the Parthian Arsacid dynasty (256 A.C.-224 A.D.), who virtually abandoned the Persian Gulf to pirates. As it is generally known, at the end of the sixteenth century, some Portuguese groups profited by the void of power between Arakan and the Mughal Empire to set up a kind of corsair republic in Sandvip island, at the mouth of the Ganges.

Economically oriented privateering is still quite akin to piracy, and actually evolved therefrom in many cases, whenever a seaborne marauding community took the shape of a state; such was, seemingly, the origin of the Malacca sultanate:

...and he [Parameswara, the founder of Malacca] had no trade at all, except that his people planted rice and fished and plundered their enemies, and lived on this in the said channel of Singapore. (...) When the said *Paramiçura* entered into Muar with his wife *Paramiçure* and with a thousand men, he began to cut down the jungle and make fields (...); and they used to fish and some times robbed and plundered the *champanas* that came to the Muar river to take in fresh water. (...) *Celates*⁸, who are corsairs in small light craft (...), are men who go out pillaging in their boats and fish, and are sometimes on land and sometimes at sea (...); these *celates bajuus*⁹ men who lived near Singapore and also near Palembang, when *Paramiçura* fled from Palembang they followed his company, and thirty of them went along together protecting his life (...); and at the time when the *Paramiçura* came to Muar these thirty came to live in the place which is now called Malacca...“, ¹⁰.

The predatory economy of such political formations appears as the perfect maritime pendant of that of nomadic inland states which lived from plundering the sedentaries¹¹.

⁸ Probably an abbreviation of Malay *orang selat*, “people (*orang*) of the strait (*selat*)“.

⁹ From Malay *bajau* or *bajo*, “sea people”, “maritime nomadic”, and not, as Cortesão supposed, from *Bugis*, name of a seafaring population of South Celebes, who in fact settled at the Malay Peninsula, but only in the XVIII century.

¹⁰ Tomé Pires, *Suma Oriental*, fl. 164 v-165 (Armando Cortesão *The Suma Oriental of Tomé Pires, an account of the East, from the Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512-1515 and The Book of Francisco Rodrigues, rutter of a voyage in the Red Sea, nautical rules, almanack and maps, writtem and drawn in the East before 1515*, translated from the Portuguese MS in the Bibliothèque de la Chambre des Députés, Paris, and edited by..., Hakluyt Society, London, 1944, reprinted Kraus Reprint Ltd, Nendeln, Liechtenstein, 1967, p. 232-233 (translation slightly retouched).

¹¹ Cf. João Pedro Marques, “Sur la nature du nomadisme des steppes euroasiatiques” in *L'Homme – Revue Française d'Anthropologie*, n.º 108, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, oct.-dec. 1988, pp. 84-98.

It goes without saying that it is always difficult to conciliate plunderage with commerce, since the fear of seizure constrains merchants from sailing and frequenting unsafe ports. Forcible taxation on trade can be considered as a kind of compromise, or an attempt to reconcile the advantages of commerce with the profits of robbery: as long as payment of a reasonable tax can be regarded as an assurance of not being plundered, it can be preferred by merchants to the risk of seizure as a lesser evil. Anyhow, tax hunting under threat of seizure appears as a practice closely related to economically oriented privateering.

Politically oriented privateering necessarily corresponds to a more sophisticated strategic conception, to a certain extent influenced by mercantilist ideas¹². These were explicitly theorized in Western Europe from the sixteenth century onwards, but in fact began to take shape with the Commercial Revolution of the eleventh century; the political trend of the Malay sultanates between the fifteenth and the seventeenth centuries can also be defined as implicit mercantilism¹³.

It is important to note that there is always a latent opposition between the political and the economic purposes of privateering. The ideal of economically oriented plunderage is to maximize the profits and therefore to treat everybody as a foe to be robbed at ease; whereas the ideal of political privateering is to select the preys, lest the friends become foes, and so avoid the involvement of third parties. A purely marauding economy only could develop in states such as the corsair republic of Algiers, that had virtually neither mercantile marine nor normal diplomatic relations with other states, and lived asunder from them, with virtually no friends; the corsair havens of Morocco and Tunisia had a quicker decline undoubtedly because of the political constraints imposed by their rulers¹⁴.

Local precedents

In the Indian Ocean, as in the Mediterranean, plunderage was probably as old as seafaring. Nevertheless one gets the impression that economically oriented privateering predominated here, whilst politically oriented privateering never developed as it did in the West. In fact, great powers in Asia were

¹² Cf. e.g. Pierre Deyon, *Le mercantilisme*, Questions d'Histoire, Flammarion, Paris, 1969.

¹³ See our study "The economic policy of the Sultanate of Malacca (XVth-XVIth centuries)" in *Moyen Orient & Océan Indien – Middle East & Indian Ocean, XVI^e-XIX^e s.*, n.° 7, Société d'Histoire de l'Orient, Paris, 1990, pp. 1-12.

¹⁴ Jean Monlaü, *Les États Barbaresques*, "Que sais-je?", Presses Universitaires de France, 2d ed., Paris, 1973.

rather landbound, and normally not very concerned with seafaring. Some rulers even stated that “land is the king’s, sea to the merchants”¹⁵. Maritime commerce was generally the affair of guilds or mercantile communities not too tied with the state, or of small coastal states which could not exert an effective control over large portions of the ocean. Great naval expeditions such as those of the Cholas in the eleventh century and those of Ming China in the fifteenth appear rather as an exception. Portuguese attempts at a large scale oceanic control and Portuguese policy of privateering must, therefore, have seemed to a certain extent to be a novelty.

Anyway, some important maritime powers existed in the East before the coming of the Portuguese; perhaps the most famous of them had been the medieval empire of Seri Wijaya in Sumatra, which appears to have lived to a large extent upon plunderage or upon forcible taxation on the navigation through the straits of Malacca and Sunda:

At Sribuza [Seri Wijaya] the Governor demanded [from a Jewish merchant] a levy of twenty thousand dinars as a right of passage, before he would allow him to continue his voyage to China¹⁶.

If a merchant ship passes by without entering, their boats go forth to make a combined attack, and all are ready to die (in this attempt). This is the reason why this country is a great shipping centre¹⁷.

At the end of the thirteenth century Marco Polo refers to similar practices in several Indian ports belonging to the kingdoms of Ely (i.e., Eli, near Cannanore)¹⁸,

¹⁵ Geneviève Bouchon, “Reis e piratas do Malabar: o jogo da guerra marítima nas vésperas da segunda expansão europeia”, in Francisco Contente Domingues & Luis Filipe Barreto (eds), *A abertura do Mundo – Estudos de História dos Descobrimentos Europeus em homenagem a Luís de Albuquerque*, vol. II, Ed. Presença, Lisbon, 1987, p. 140.

¹⁶ Bozorg Fils de Chahriyâr de Râmhormoz, *Livre des Merveilles de l’Inde*, ed. by P. A. Van Der Lith, and translated by L. Marcel Devic, E. J. Brill, Leiden, 1883-1886, ch. lx; cf. G. R. Tibbetts, *A study of the Arabic Texts containing material on South-East Asia*, E.J. Brill, Leiden & London, 1979, pp. 44.

¹⁷ Chau Ju-Kua: *His Work on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth Centuries*, entitled, Edited, Translated from the Chinese and Annotated by Friedrich Hirth and W.W. Rockhill, St Petersburg, 1911 (reprinted Amsterdam, Oriental Press, 1966), I, 7 (p. 62).

¹⁸ *Le Livre de Marco Polo, citoyen de Venise (...)*, rédigé en français sous sa dictée en 1298 par Rusticien de Pise, publiée (...) par M. G. Pauthier, Paris, 1865 (reprinted Slatkine Reprints, Geneva, 1978), ch. clxxvi; English version: Henry Yule & Henri Cordier, *The Book of Ser Marco Polo, the Venetian, concerning the Kingdoms and Marvels of the East (...)*, 2 vol., 3d ed., 1903 (reprinted Munshiram Manoharlal Published, New Delhi, 1993), book III, ch. xxiv.

Melibar (i.e., Malabar)¹⁹, and Tanaim (i.e. Thana, near Bombay)²⁰; in the latter there was a kind of agreement between the king and the corsairs, whereby all the horses caught in merchant vessels became the king's property, whilst the rest of the booty was left to the privateers. Some fourty years later Ibn Battûta is quite explicit about forcible taxation in the port of Fâkanûr, *i. e.*, Baccanore or Barkur on the Kanara coast:

It is a custom of theirs that every ship that passes by a town must needs anchor at it and give a present to the ruler; this they call 'right of *bandar*'; if anyone omits to do this, they sail out in pursuit of him, bring him into the port by force, double the tax on him, and prevent him from proceeding on his journey for as long as they wish²¹.

Later on²², Ibn Battûta himself was plundered between Honawar and Fâkanûr. A similar practice existed in Qâqula, an old port somewhere in the region of Tenasserim:

We arrived at the port of Qâqula and found there an assemblage of junks prepared for piracy and to fight any junk which might oppose them, for a tax is imposed on each junk²³.

At the beginning of the XVI century Duarte Barbosa notes that the corsairs of Kollam or Quilon, in South Kerala, shared their booty with the local authorities²⁴; and one century later Tavernier refers to the practice of forcible taxation at Muscat²⁵.

It appears that practices such as plunderage or forcible imposition developed chiefly in secondary ports, which could not compete with the main ones and thus preferred in a sense to live as parasites on the great commercial veins

¹⁹ *Ibidem*, ch. clxxvii (book III, ch. xxv).

²⁰ *Ibidem*, ch. clxxix (book III, ch. xxvii).

²¹ *The Travels of Ibn Battûta, A.D. 1325-1354*, translated with revisions and notes from the Arabic text edited by C. Defrémery and B. R. Sanguinetti, by H.A.R. Gibb, vol. IV, Hakluyt Society, London, 1994, ch. xvi, p. 808.

²² *Ibidem*, ch. xix, p. 865.

²³ *Ibidem*, ch. xxi, p. 882.

²⁴ Maria Augusta da Veiga e Sousa, *O Livro de Duarte Barbosa (edição crítica e anotada)*, prefácio, texto crítico e apêndice, por..., 2 vols, Instituto de Investigação Científica Tropical / Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 2000, ch. 43, § 4.

²⁵ A. B. de Bragança Pereira, *Arquivo Português Oriental*, vol. IV, ii/2, Tipografia Rangel, Bastorá, 1938, p. 381.

of the ocean, as in the Mediterranean the Barbary ports did after the decline of the Muslim Empire and the rise of Christian Europe. This was also in the fifteenth and sixteenth centuries, *e. g.*, the case of the kingdom of Aru or Deli in Sumatra, which was wedged between Malacca and Pasai:

The kingdom of Aru is a large kingdom, bigger than any of those mentioned up to now in Sumatra, and it is not rich through mercandise and trade, for it has none (...); he [i.e., the King] is the greatest king in all Sumatra, and the most powerful in plundering raids (...); his mandarins and his people go robbing at sea, and they share with him, because some part of the armada is paid by him; since Malacca began, he has always been at war with Malacca and has taken many of its people; he pounces on a village and takes everything, even the fishermen...²⁶.

Apparently, such was also the case of the Kanara ports, wedged between those of Malabar and Gujarat. The earliest Portuguese accounts depict several harbours of Konkan and Kanara, especially Honawar, as nests of pirates and corsairs:

In this town of Honor there were two heathen pirates maintained by the lord of this land, one of whom they call Timoja and the other Raogy, each of whom had five or six large ships with crews of well-armed men in great numbers: these issuing forth to the sea took all the ships they met (saving only those of Malabar) and robbed them of whatsoever they carried, leaving the men alive; and they shared the stolen goods with the lord of the land to obtain his favour²⁷.

It is noteworthy that in most cases our sources suggest that privateering was indeed fostered or at least accepted by the powers that be, rather than these being cases of mere piracy. The main difference between the control exerted in their respective area by these petty maritime powers and that exerted by the Portuguese in the sixteenth century is indeed one of degree.

We have not found direct references to the use of safe-conducts in the Indian Ocean prior to the arrival of the Portuguese, although it seems probable that they already existed; we can at least assume that in ports that practised

²⁶ Tomé Pires, *Suma Oriental*, fl. 142-142 v (English version, pp. 146-147).

²⁷ *The Book of Duarte Barbosa* (...), translated from the Portuguese text (...), edited and annotated by Mansel Longworth Dames, vol. I, Hakluyt Society, London, 1918 (reprinted Asian Educational Services, New Delhi & Madras, 1989), §77, pp. 186-187. According to Tomé Pires (*Suma Oriental*, fl. 125 v, English version, p. 61) the corsair activities of Timoja extended as far as Cape Guardafui.

forced impositions, a receipt or certificate was issued in order to avoid a second exaction.

There are, nonetheless, some signs that safe-conducts were already used in the Indian Ocean before the Portuguese century. In Portuguese the word *cartaz* is a loan-word (from Arabic *qirtās*, “paper, document”), and a neologism, introduced into Indo-Portuguese in the first quarter of the sixteenth century²⁸. Some texts which explain its sense suggest that the word was used amongst the Muslims of Kerala:

...and he presented the assurance he brought to the captain [of Cannanore] Lourenço de Brito, which assurance is commonly called *cartaz* amongst the Moors, and at present amongst the ours...²⁹.

...those from Ceylon should send to Cochin, to take the certificate, which they call *cartaz*...³⁰.

Already in 1505 we find references to ships sailing with *cartazes* issued by the Zamorin of Calicut³¹. Moreover, we know that in the sixteenth century the kings of Eli (Cannanore), Calicut and Cochin, issued *cartazes*, which were duly acknowledged by the Portuguese. But, unlike the Portuguese, the king of Hormuz and that of Cambay (Gujarat), they levied a tax on them³². The revenue so collected in Cannanore amounted in 1535 to 8.000 to 9.000 *cruzados* a year³³.

²⁸ Unlike most of the Arabic loan-words in Portuguese, the word does not exist in other Iberian tongues, such as Castilian and Catalan, which can be a sign that it was not borrowed from Arabic during the Muslim occupation of the Peninsula; it is nowadays quite current in Portuguese in the sense of “bill, poster, placard” but, as far as we know, this sense is not attested before the first quarter of the seventeenth century. In the technical sense of safe-conduct it appears from 1518 onwards, significantly in documents written in the East (see Sebastião Rodolfo Dalgado, *Glossário Luso-Asiático*, 2 vol., Coimbra, 1919-21, reprinted Asian Educational Services, New Delhi & Madras, 1988, s. v.).

²⁹ João de Barros, *Ásia de ... dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, Década II, Lisbon, 1553 (new ed. by Hernâni Cidade & Manuel Múrias, 4 vol., Agência Geral das Colónias, Lisbon, 1945-48), ii, 4.

³⁰ Gaspar Correia, *Lendas da Índia* por..., publicadas (...) sob a direcção de Rodrigo José de Lima Felner, 4 tomes in 8 parts, Academia Real das Sciencias, Lisbon, 1858-66, I, p. 298.

³¹ Gaspar Correia, I, p. 523.

³² Letter of Afonso de Albuquerque to the King, Cannanore, 1.XII.1513, Arquivo Nacional da Torre do Tombo [henceforth ANTT], published in *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, ed. by Raimundo António de Bulhão Pato [& Henrique Lopes de Mendonça], 7 vol., Lisbon, 1884-1935 [henceforth CAA], vol. I, doc. xxxi, p. 165.

³³ Letter of Francisco de Sousa Tavares to the King of Portugal, Cannanore, 14th Jan. 1535, ANTT, *Gaveta XX-7-13*, published in *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. X, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Lisbon, 1974, pp. 594 -615.

Probably, this practice already existed before their coming, although its original purpose might not have been exactly the same. It is, for instance, possible that there existed a certain kind of imposition, perhaps on local sailing licences, as there existed in Japan and China, and that such licences have been later identified with the Portuguese sea-passes; but it is also possible that a system of safe-conducts, moulded upon that of Mamluk Egypt, which we shall analyse hereinafter, had already been put in force.

Conversely, the practice of enslavement of crews and passengers of ships captured at the sea appears as unprecedented in the Indian Ocean: unlike Muslim or Christian corsairs in the Mediterranean, eastern marauders used to seize the ship and its cargo but let the persons go free. This practice surprised early western travellers, both Muslim or Christian:

[In the Straits, near Singapore] there are found small islands out of which come black pirates armed with poisoned arrows and in ships of war; they rob men but do not take them away³⁴.

You must know that from this kingdom of Melibar, and from another near it called Gozurat, there go forth every year more than a hundred corsair vessels on cruize. (...) When any one corsair sights a vessel a signal is made by fire or smoke, and then the whole of them make for this, and seize the merchants and plunder them. After they have plundered them they let them go, saying: "Go along with you and get more gain, and that mayhap will fall to us also!"³⁵.

The practice of enslavement, introduced by the Portuguese and also by the Turks, who intervened in the Arabian Sea since 1508, thus appears as a novelty. One gets, nevertheless, the impression that, even then, the capture of men remained of small importance, and never became a significant aim of privateering. The logic of prey and counter-prey for exchanging purposes that existed in the Mediterranean, where plunderage, as we shall see later on, was bilateral, did not work in the more complex context of the Indian Ocean; moreover, in a well-peopled Asia the demand for labour was not so strong. It is at any rate noteworthy that none of the religious orders specializing in ransoming captives, such as the Trinitarians and the Mercedarians³⁶, settled in the East; seemingly, their need was never felt.

³⁴ Ibn Sa'îd (1274 A.D.), quoted by Tibbetts, *op. cit. supra*, p. 57.

³⁵ Marco Polo, ch. clxxvii (book III, ch. xxv).

³⁶ Cf. James William Broadman, *Ransoming Captives in Crusader Spain – The Order of Merced on the Christian-Islamic Frontier*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 1986; this religious order acted later on in Brasil, but there for ransoming black slaves, rather than war captives.

The Mamluk sea-passes and probable origin of the use of the Arabic loan-word *cartaz* in the Indian Ocean

As we have seen, there are some signs that safe-conducts were already used in the Indian Ocean before the Portuguese century. Nevertheless, the fact that their name in Portuguese is an Arabic loan-word suggests a Near-Eastern origin rather than an Indian one. We think, therefore, that the word *qirtās* was primarily used in Kerala for the sea-passes issued by the Mamluk sultanate of Egypt for ships sailing to India, a practice that, seemingly, was at a further stage imitated by local rulers. In Arabic, their official name was indeed *amân*, "safety, assurance", whose equivalent in Portuguese is *seguro*, quite often also used to mean "safe-conduct", especially in former times; but it is very likely that familiarly people have called it *qirtās*, "paper", and thus this latter name was perpetuated in Portuguese.

The Mohammedan *amân* continues the pre-islamic institution of *jiwâr*, whereby a foreigner received the protection of a member of another tribe for himself and his property. Mohammed gave it a religious meaning, replacing the tribal solidarity by a confessional one; in the Koran he laid down:

If a heathen entreateth thee to give him thy *jiwâr*, bestow it upon him, so that he may listen to the words of Allah; and then let him go whithersoever he may enjoy security (*amân*)³⁷.

Any Muslim freeman was entitled to grant safe-conducts to individuals; but only the *imâm* could grant them to indeterminate groups or collective corporations, such as the citizens of a town or the members of a guild of merchants. The earliest collective *amâns*, granted for commercial purposes, we know of are inserted in treaties between the Muslim administrators of Egypt and Nubian chiefs, dating from 651-652 A. D. From the XII century onwards many safe-conducts of the same kind were given to Christian European merchants or pilgrims³⁸.

The *amân* was not always easy to get, in particularly for voyages into the Red Sea, where since the first crusades all infidels were banned, by fear of any contact between the Christians of Europe and those of Ethiopia, which might bring about an anti-islamic alliance that would encircle Egypt. Pedro Tafur reports that Nicolo de' Conti, whom he met in 1436 in Sinai, had to wait for two years to get a pass enabling him to sail to the Indies.

³⁷ *Koran*, IX, 6; cf also XVI, 112.

³⁸ cf J. Schacht, art. "Amân" in *Encyclopédie de l'Islam*, vol. I, Leyde & Paris, 1960, s. v.

³⁹ H. A. R. Gibb, *The Travels of Ibn Battûta*, vol. I, p. 36.

As the Mamluk state increased its control on the circulation of persons and goods, individuals, even Moslems, needed a pass to go through the customs and check-points at the gates of towns. In 1325 or 1326 Ibn Battūta noted that in Damietta

...no one who enters the city may afterwards leave it except by the governor's seal; persons of repute have a seal stamped on a piece of paper, which they show to the gatekeepers; other persons have the seal stamped on their forearms and must show that³⁹.

People travelling overland towards Syria were controlled at Qutya, the eastern entrance of Egypt, where they had to show their passes.

As merchants from the Indian Ocean were often maltreated and spoiled at Aden, the King of Ceylon sent in 1283 A. D. an embassy to Egypt, with proposals of direct commerce between both countries. Thereupon Sultan Qalāwūn decided to enhance such a trade, and in 1288 ordered the Mamluk Chancery to issue sea-passes to Hindus, Chinese and Yemenites that intended to visit Egypt for trading purposes⁴⁰.

Subhi Labib stresses the importance of this passport system created by the Mamluk Sultans of Egypt in the late Middle Ages, which is a noteworthy precedent of that put in practice by the Portuguese in the XVI century:

The way in which Egypt affirmed her sovereignty over the Red Sea and her interests in the Indian Ocean was not the construction of a fleet for state commerce, but the creation of a passport system. Every merchant who had a pass was under the immediate protection of the Egyptian sultan, and was guaranteed safe passage through the Red Sea, without danger to life or property. (...) This pass system remained in use up to the end of medieval times⁴¹.

The creation of this institution is reported by several chroniclers; some of them, such as Ibn al-Furāt and al-Qalqashandî⁴², give the passport text in full.

⁴⁰ Aḥmad Darrag, *L'Égypte sous le règne de Barsbay, 825-841 / 1422-1438*, Damascus, 1961, pp. 198-199; Robert Irwin, *The Middle East in the middle ages – The early Mamluk Sultanate, 1250-1382*, Southern Illinois University Press, Carbondale and Edwardsville, 1986, p. 74.

⁴¹ Subhi Labib, "Egyptian Commercial Policy in the Middle Ages", in *Studies in the Economic History of the Middle East, from the rise of Islam to the present day*, edited by M. A. Cook, Oxford University Press, 1978, pp. 63-77.

⁴² Abū'l-'Abbās Aḥmad bin 'Alī al-Qalqashandī, *Subh al-'asâ fī çina'at al-inshâ*, 14 vol. Cairo, 1910-1920, vol. XIII, pp. 340-341. I warmly thank my friend and colleague Adel Sidarus for the help he gave me with the translation of this text.

It begins with a praise to God, who created such a state of things that the justice of the sovereign bestows safety upon his subjects. His protection shelters traders departing from Egypt as well as those coming from Iraq, Persia, Byzantium, Yemen, India and China, whose lives and goods are put under Egypt's responsibility. Likewise, their trading stations ashore would be under the islamic protection. The document mentions the main kinds of goods that would be welcome in Egypt, above all mamluks, *i. e.*, slaves to be used as soldiers, whose importance was crucial to Islam. Traders bringing slaves would therefore be granted fiscal exemptions⁴³.

The main difference between these documents and the Portugueses *cartazes* is that the former lays stress on the articles of trade which are welcome, whereas the latter rather emphasizes the prohibited items. However, the intention is roughly the same: to encourage the trade of certain goods, if conducted by friends, and to forbid the traffic of others, and, in general, the commerce of foes. No wonder that the importation of slaves into the Muslim domains is in one case stimulated and in the other forbidden.

Under the Mamluk dynasty Egypt substantially strengthened her influence in the Red Sea and on the Hijaz coast, despite of the attempts of Yemen to bring them into her sphere of suzerainty. Thus, Egyptian sea-passes represented an effective protection, and became a real need to any vessel venturing to sail thither.

Western precedents

The Portuguese arrived in the East with the burden of the medieval tradition of piracy, privateering and maritime war in the Mediterranean and adjacent waters.

During the Antiquity, as the Mediterranean was a kind of Roman lake, maritime law did not develop as a chapter of the *jus gentium* or international law, but rather as a part of the internal ordainments of the Empire. The situation dramatically changed with the split of the Roman Empire into two halves, Eastern and Western, with the coming on the stage of the Barbarians and, chiefly, with that of the Muslims. Such states were often fighting each other, on the water as well as overland, and so the need of a certain control over the seas arose.

By the end of the VI century, the Eastern Roman Empire began to issue *licentias navigandi* "sailing licences", which attested the nationality of the

⁴³ Subhi Labib, *Handelgechiche Aegyptens im Spaetmittealte, 1171-1517*, F. Steiner, 1965, pp. 84-86, 160-161 & 394-397.

vessel, enrolled its crew and legalized its activities. This implies the existence of certain means of control, and at least a latent concept of sovereignty on the sea.

The concept of territorial waters developed in the West from the IX century onwards. Insofar as we know, the earliest extant document where it appears clearly expressed is the so-called *pactio Sicardi*, a five years truce between Sicardo, Lombard prince of Benevento, and the city of Naples, still formally Byzantine, signed in 836; both parties repeatedly engage to keep peace in “every castle or place of its dominion”, *terra marique*, “ashore and on the sea”.

Nevertheless the limits of such *aquae nostrae*, “our waters” were not clearly defined; so, each state extended its control as far as it could. As might be expected, maritime powers and merchant republics went farther than land-bound states: Venice claimed the exclusive right of navigation and control on the Adriatic Sea, and Genua on the Ligurian Sea. Beyond the *aquae nostrae* lay the *pelagus* or open sea, where any violence could take place. The idea of freedom of the open sea, where no state could interfere with its peaceful utilization by another power, only developed in the XVII century, under the influence of the Dutch jurists, chiefly of Huigh de Groote, alias Hugus Grotius, coming to be generally acknowledged in the next century⁴⁴.

It is important to note that during the Middle Ages the boundaries between piracy and privateering were not clear in Europe. Plunderage was considered legal when there was war between two states; but merchants who had been illegally plundered, or barely unpaid, and could not obtain indemnity were allowed to compensate themselves by seizing vessels or goods belonging to the nationality of the debtor, provided that they had obtained from their sovereign a *letter of marque*. This right to reprisal⁴⁵ engendered a kind of vicious circle of vendetta, which tended to perpetuate privateering as an endemic activity.

It is also important to note that the statute of neutral party was rather unclear. Neutral vessels were frequently plundered, in order to dissuade their overlord to support the other party, or to persuade him to honour a blockade. Hence the need of sea-passes or safe-conducts, which were the main European predecessors of the Portuguese *cartazes* used in the Indian Ocean. Several examples of such documents, issued by the Portuguese authorities to foreign merchants and vice-versa, dating from the twelfth century onwards, are

⁴⁴ Giulio Vismara, “Il diritto del mare”, in *Scritti di Storia Giuridica*, vol. 7: Comunità e Diritto Internazionale, Dott. A. Giuffrè Ed., Milan, 1989, pp. 440 & sqq.

⁴⁵ Cf. Ruy de Albuquerque, *As Represálias – Estudo de História do Direito Português (século XV e XVI)*, 2 vol., Lisbon, 1972.

preserved in the archives⁴⁶. Some of them are granted to individual merchants, normally during a period of some months to a few years. None the less, others are collective, such as that bestowed in 1444 by the Regent Dom Pedro upon all the Breton merchants who intended to trade in Portugal, guaranteeing them safety of persons and goods for one year, from 1st January 1445 onwards⁴⁷. It includes the condition that forbidden goods, which are not specified, should not be traded, and that duties should be paid on all the other items. Its validity was limited to the Portuguese coast between Viana (nowadays Viana do Castelo) and Cape St Vincent. Other safe-conducts⁴⁸ were only valid north of Cape Espichel, near Setúbal, but the reasons for such a limitation are not specified and remain unclear. Perhaps it aimed at avoiding the interference of foreigners in the southernmost parts of Portuguese waters, where conflicts with moslem ships and reciprocal plundering were endemic.

As a sample, let us translate the safe-conduct granted in 1438 by the Regency to merchants from the Duchy of Brittany, bringing victuals and other goods, at request of the Municipality of Lisbon:

Dom Afonso, by the grace of God King of Portugal and Algarve and Lord of Ceuta, to whomsoever this letter be shown: We make known that the council and the burghers of our very loyal city of Lisbon sent to warn us that, by God's will, this year hath been very scarce of bread and every other foodstuff; and that they, thinking of our service and general profit, agreed that every carrack or ship from the Duchy of Brittany could come merchantly to the aforesaid city of Lisbon, henceforwards for one year, notwithstanding any carracks, ships or merchandise of our realm they may have seized hitherto. And they besought as a grace that We give them our assurance thereto. And We, having seen what they besought, once examined by the Queen our mother, tutor and curator, and by our counsel the liberties and privileges that hereabout were granted by the most virtuous and victorious King Dom João, of good memory, our grand-father, and confirmed by the most excellent and mighty King Dom Eduarte, our lord and

⁴⁶ Several examples in João Martins da Silva Marques, *Os Descobrimentos Portugueses – Documentos para a sua História*, vol.I, Lisbon, 1944 (repr., Instituto Nacional de Investigação Científica, Lisbon, 1988), doc. 329, p. 415 (granted to the Genoese merchant, settled in Lisbon, Francesco Usodimare for three years from 17.V.1442 onwards); supplement to vol. I, doc. 16, p. 26 (granted in 1308 by Edward III of England to Portuguese merchants); doc. 100, p. 128 (granted in 1438 by Phillip, Duke of Burgundy, to Portuguese merchants); doc. 309, p. 384 (granted in 1297 by Edward I of England to Portuguese merchants for 8 months, on condition of reciprocity); etc.

⁴⁷ Issued at, Lisbon, 1.I.1444, ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, livº 25, fl. 4; published in *Monumenta Henricina*, vol. VIII, Coimbra, 1967, doc. 147, pp. 233-234.

⁴⁸ e.g. ANTT, *Chancelaria de D. Afonso V*, livº 24, fl. 15 v.

father, whose souls God may have, wishing to follow those lordships, from whose generation and right We come, with all the good-will and wishes We have to cherish above all the said city, as that which hath been and is always loyal to our very kingdoms, We take for good and hereby We ensure any carracks, ships, merchants and merchandises of the aforesaid Duchy of Brittany that may come merchantly to the aforesaid city of Lisbon with bread (*i. e.*, wheat) and any merchandise or goods of their own, from the making of this letter onwards for one whole year, albeit there be war between them and us, lest they be caught or spoiled or arrested from the entrance of our haven, off Cascaes, and inside the aforesaid city; nor shall there be done to them any evil or harm inside our said haven of the said city of Lisbon. Rather We want and shall be pleased that they be there all the time welcome and well received, and may sell their merchandises at the said city and buy others from our realms, whichsoever they prefer, paying us our customary duties; and that they may lade those goods which they will, buy and depart whenever they want, paying us our duties. And by this letter We exempt them from all the tithes on bread and vegetables they may bring into the aforesaid city during the aforesaid year. And beyond this, if any carracks or ships come and bring bread or vegetables into the aforesaid city, We hereby ensure them against all our nationals and subjects, from the mouth of Viana up to the inside of the havens of the aforesaid city of Lisbon, provided that the aforesaid carracks come laden with bread and vegetables, or at least bear one half of the load; and likewise We grant them that, after they come inside the said harbours, they be free to sell the said bread and vegetables at ease, and be acquitted of the said tithes, as hath been said; and they will pay the other duties in accordance with the customs of our realms. And if any of the aforesaid carracks that come into the aforesaid haven of Lisbon giveth bail for not harming or damaging the carracks of our realms, nor our nationals, until they return to Brittany, bearing certificate that they produced the said bail, We order our nationals to let them go securely to Brittany with their carracks. And if any of them be caught and show the certificate of the bail they gave at the aforesaid city, We are pleased that they be immediately disengaged. And therefore We order our admiral and captain-major of our fleet, and our skippers and privateers, and people of our realms, and any other officers, to keep and follow this assurance, and to have it kept and followed without any impediment; in testimony whereof We grant them this. Given at Thomar, the 23d september. So ordered the King, in accordance with the Queen his mother, as his tutor and curator. Martim Gil drew it up, in the year 1438 of the Birth of Christ.

The text appears particularly akin to the *cartazes* granted during the XVI century to ships from the ports of Canara coast, on condition that they brought foodstuffs to Goa. The exemption of duties is identical in both cases.

As the safe-conduct is generic and collective, the identification of the ship is absent, and this is the main difference between it and most of the

cartazes that reached us. Collective *cartazes* are seldom found in the East. After the conquest of Malacca, Afonso de Albuquerque sent messengers offering *seguros* (assurances) to neighbouring countries, especially to non-Muslim ones, such as Siam⁴⁹; these assurances appear to have been collective guarantees, as we often find in Europe during the Middle Ages, rather than individual sea-passes. In early times we also find many cases of delivery of a Portuguese flag instead of safe-conduct⁵⁰; apparently it had a more symbolic role, since it signified the acceptance of Portuguese overlordship. This practice, however, disappeared quite soon – the last examples we know of date from about 1512⁵¹ – probably because they did not permit a clear identification of the vessel.

However, the intention is the same: to avoid spoliation of vessels deemed friendly, and even useful to the State, and to bestow protection on them. Also the need of passes was the same in the Atlantic as in the Indian Ocean, for any vessel found without them was in both oceans susceptible of seizure.

Cases of plunderage were indeed quite frequent, since there was no clear distinction between merchant ships and battle ships and every vessel sailed armed. Moreover, illegal seizure involved civil liability but not a criminal one, except in the case of disregard of safe-conduct or deliberate murder of the crew.

The use of safe-conducts entails the recognition of a certain right of coastal states over the neighbouring waters, whose limits, however, were not fixed. Some states arrogated to themselves a right of sovereignty or quasi-property over contiguous seas, as did Venice in the Adriatic and Genoa in the Ligurian Sea; but such claims were never acknowledged by other powers. In general, only a right *quoad ad jurisdictionem et protectionem* was recognized⁵². The Holy See, on the ground of the Pseudo-Donation of Constantine, arrogated

⁴⁹ Barros, *Ásia*, II, vi, 7; Gaspar Correia, *Lendas...*, II, pp. 243, 263-265 & 381; Castanheda, *História...*, III, lxxii-lxxiii; Albuquerque, *Comentários...*, III, xxv, xxxvi, xxxvii & IV, xx.

⁵⁰ Barros, *Ásia*, Decade I, book vi, ch. 4; I, vi, 7; II, iv, 3, etc.

⁵¹ Afonso [Brás] de Albuquerque, *Comentários de Afonso de Albuquerque*, 5.^a edição conforme a 2.^a, de 1576, 2 vol., Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisbon, 1973, part IV, ch. xxxvii.

⁵² Cf. Marcello Caetano, *Portugal e a Internacionalização dos Problemas Africanos*, 4th ed., Lisbon, 1971; Ruy de Albuquerque, *Os Títulos de Aquisição Territorial na Expansão Portuguesa (séculos XV e XVI)*, cyclostyled thesis, Faculdade de Direito, Lisbon, 1960; Pe António Domingues de Sousa Costa "A expansão portuguesa à luz do direito" in *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XX, 1962, pp. 1-243; José Sebastião da Silva Dias, *Os Descobrimentos Portugueses e a Problemática Cultural do século XVI*, Coimbra, 1973; and our study "Estrutura política e administrativa do Estado da Índia no século XVI" in *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa - Actas*, ed. by Luis de Albuquerque & Inácio Guerreiro, Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisbon, 1985, pp. 515 a 540, reprinted in our collectanea of articles *De Ceuta a Timor*, Ed. Difel. Carnaxide, 1994, pp. 207-243.

a special right to all the islands and, consequently, to the way thither⁵³; but even those claims were not universally acknowledged, as the doctrine that navigable waters were communal and not susceptible to appropriation always prevailed. Such doctrine was well known in Portugal; no wonder that in 1442, while the King had reserved the fisheries in the Tagus for the victualling of Ceuta, the *Cortes* or Parliament alleged that “water courses were common to every people, Christians, Moors or Jews”⁵⁴.

Politically oriented privateering played an important role in the wars between Portugal and Castile in the fourteenth and fifteenth centuries. There were also many conflicts of a similar kind between the Portuguese and the Genoese, but these appear to have been rather economically intended from both sides, and deserve to be called piracy rather than privateering⁵⁵. The latter increased from the beginning of the sixteenth century, due to the opening of the Cape Route, which attracted the French and later the English and Dutch privateers. The North Europeans got a share in the profits of the spice trade almost a century before their vessels actually reached the East. In this case the role played by the Portuguese appears to have been rather passive, as their response to such attacks was feeble. These precedents exerted a certain influence upon the mentality of the Portuguese, and thus conditioned their attitude towards the new comers in the seventeenth century.

For our purpose the most important of the precedents to be analysed is the case of robberies between Christians and Muslims across the “religious equator” which was the Mediterranean in the Middle Ages. It is well known that the Iberians everywhere called the Muslims “Moors”, a usage which denotes their tendency to identify all the followers of Mohammed with the Arabian and Berber tribes who conquered the Iberian Peninsula in the eighth century. This psychological factor deserves to be emphasized.

There are some noteworthy differences between the marauding activities practised amongst Christians and those between them and the Moors.

First, war against the infidels was virtually endemic, and, according to the juridical theories of the Crusade considered just in most cases⁵⁶. So, to exert the right to reprisal no letter of marque was required. Apparently, the

⁵³ Cf. Otto Gierke, *Political Theories of the Middle Age*, translated with an introduction by Frederic William Maitland, Cambridge University Press, Cambridge, 1900 (reprinted 1987).

⁵⁴ Royal letter granting the pleas of the municipal council of Santarém, 15.1.1442, published in *Monumenta Henricina*, vol. VII, doc. 196, pp. 284-285.

⁵⁵ Cf. Jacques Heers, “L’Expansion maritime portugaise à la fin du Moyen-Âge: la Méditerranée” in *Revista da Faculdade de Letras*, t. XXII, 2d series, n.º 2, Lisbon, 1956.

⁵⁶ Cf. Michel Villey, *La Croisade – Essai sur la formation d’une théorie juridique*, Lib. J. Vrin, Paris, 1942; and Paul Rousset, *Histoire d’une idéologie: La Croisade*, L’Âge d’Homme, Lausanne, 1983.

Portuguese applied the same principle in the Indian Ocean, since we do not find examples of letters of marque issued in the East.

Secondly, it remained legally possible to enslave people who were caught on the sea, as well as ashore⁵⁷. Perhaps for this reason raids against the coast of Muslim countries (Granada and Barbary) were frequent. This kind of activity was in a sense self-perpetuating, as each side desired to have prisoners from the other, to be used as a medium to redeem friends and relatives. The Portuguese used to enslave their Mahommedan victims, and were often enslaved by the Muslims⁵⁸; in the East they did the same⁵⁹, and were some times enslaved by the Muslims⁶⁰.

In spite of certain differences that we shall analyse later, the maritime warfare between the Portuguese and the Moors, especially in the so-called *Mar das Éguas*, ("Sea of Mares", i.e., the gulf between the Algarve and Morocco), must be regarded as an essencial precedent of the Portuguese marauding activities in the Indian Ocean. It developed especially after the Christian reconquest of the Algarve in 1250. In 1317 King Denys organized for that purpose a fleet of galleys and engaged a Genoese, Manuel Peçanha, as its admiral⁶¹. This measure was warmly praised by Pope Benedict XII in the bull *Gaudemus et exultamus*, whereby he blessed the Portuguese project of campaign against Granada or Morocco⁶²; meanwhile Pope John XXII had granted Dom Denys a

⁵⁷ Piere Dockès, *Medieval Slavery and Liberation*, Methuen & Co., London, 1982; William D. Phillips, Jr., *Slavery from Roman Times to the early Transatlantic Trade*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1985; Domingos Maurício, S.J., "A Universidade de Évora e a escravatura", in *Didaskalia – Revista da Faculdade de Teologia de Lisboa*, vol. VII, fasc. 1, 1977, pp. 153 & sq.

⁵⁸ Manuel Heleno, *Os Escravos em Portugal*, vol. I (only published), Lisbon, 1933; cf. Ellen G. Friedman, *Spanish Captives in North Africa in the Early Modern Age*, The University of Wisconsin Press, Madison, 1983; Bartolomé Bennassar & Lucile Bennassar, *Les Chrétiens d'Allah – L'histoire extraordinaire des renégats, XVIe et XVIIe siècles*, Perrin, Paris, 1989.

⁵⁹ E.g., the fleet of Manuel da Gama, captain of the Coromandel Coast, caught in 1526 a Muslim carrack in the Bay of Bengal; in the list of goods to be sold, such as beans, rice and pepper, we find six eunuchs and a boy, son of a merchant, along with 60 slaves, who were already bondsmen and apparently formed the crew of the ship: ANTT, *Fundo Antigo*, cod. 807.

⁶⁰ For instance Fernão Mendes Pinto claims, perhaps with some exaggeration, that he was sold as a slave 17 times: Fernão Mendes Pinto, *The Travels of Mendes Pinto*, edited and translated by Rebecca D. Catz, The University of Chicago Press, Chicago & London, 1989, ch. 1.

⁶¹ Charters of 1st, 5th, 10th, 23th feb. & 7th March 1317, 24th, 25th & 30th Sept. 1319, published by Silva Marques, *op. cit.*, vol. I, doc.:37-45, pp. 27-39; cf. José Benedito de Almeida Pessanha, *Os Almirantes Pessanhas e sua descendência*, Oporto, 1923.

⁶² Signed at Avignon on 30.IV.1341; published by Silva Marques, *op. cit.*, I, doc. 64 (Latin text) and 65 (Portuguese version), pp.66-74, and also (without Portuguese version but with some related documents) in *Monumenta Henricina*, I, doc. 84-86, pp. 176 & sq.

bull, conferring on the expeditions of his galleys against the Moors all the privileges of a Crusade⁶³. This particular episode is interesting, since it means that privateering could be considered a form of holy war. It was the same thing from the Muslim side: according to Ibn Khaldūn, Muslims had been forbidden by Caliph Omar from engaging in naval operations, but Mu‘āwiya, the founder of the Ummayyad dynasty, lifted the prohibition in order to enhance the *jihād* in the Mediterranean. The ideological meaning attached by both sides to plunderage on the sea lasted through the sixteenth century; we find it in Portuguese chronicles, such as those of Barros and Castanheda, as well as in Zain-ud-din’s *Gift to the fighters of Faith*⁶⁴, written about 1580.

Portuguese privateering against the Moors increased after the conquest of Ceuta (1415), which opened the doors of the Mediterranean to them. Henry the Navigator then organized a fleet of corsairs to operate in the area of the Straits of Gibraltar; it was with that fleet that some years later he initiated his discoveries⁶⁵.

The first expeditions South of Cape Bojador had the character of marauding ventures. As neither the Arabs nor the local people (the Azenegues, a berber tribe) used to sail along those shores, it was impossible to catch ships in such nooks; but raids were launched against the native hamlets to capture people and cattle. The first commercial voyage was organized for exchanging captives; its success, from the economic point of view, led very quickly to the development of peaceful relations with the coastal people and, finally, to the prohibition of plunderage (1448)⁶⁶. But North of Cape Bojador, where privateering was bilateral and thus difficult to suppress by one of the parties, things remained unchanged throughout the sixteenth century. As Morocco was used as a kind of military school for young Portuguese noblemen, most of the captains who served in India had substantial experience of marauding activities and considered these as honourable, worthy of reward from the King, and even pious.

⁶³ Signed at Avignon on 7.V.1320; summarized by Silva Marques, *op. cit.*, I, doc.46, p. 40.

⁶⁴ ed. by David Lopes, *Historia dos Portugueses no Malabar por Zinadīm*, manuscrito arabe do seculo XVI, publicado e traduzido por..., Lisbon, 1898.

⁶⁵ cf. our study “Le Portugal et l’Afrique au XVe siècle: les débuts de l’expansion” in *Arquivos do Centro Cultural Português*, vol. XXVI, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa - Paris, 1989, pp.161-256; also published in the series *Separatas* do Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, nr 221, Lisbon, 1989; revised Portuguese version in *De Ceuta a Timor*, pp. 43-147.

⁶⁶ Gomes Eanes da Zurara, *Crónica dos Feitos Notáveis que se passaram na Conquista da Guiné por mandado do Infante D. Henrique*; published *passim*, e.g. by Torquato de Sousa Soares, 2 vol., Academia Portuguesa da História, Lisbon, 1978-81, ch. xcvi.

A parallel: the Chinese licences for sea going ships

The strict control exerted by Chinese authorities on every ship leaving from China was already noted, *ca.* 1325-1354, by Ibn Battûta:

It is the custom of the Chinese that when a junk wishes to set sail, the admiral and his secretaries come aboard and record the archers, servants and sailors who will sail; the junk is then free to leave. When it returns they come aboard again and compare what they recorded with the persons [on the junk]. If one of those recorded is missing they questioned the owner of the junk about him, asking for proof that he is dead, or has escaped, or whatever else it may be has happened to him. If he cannot provide this he is arrested⁶⁷.

Thereupon Ibn Battûta gives details about the very strict control observed at the custom houses, which are not so important for our purpose. It is more interesting to note what Tomé Pires reports two centuries later:

No Chinese may set out in the direction of Siam, Java, Malacca, Pase and beyond without permission from the governors of Canton, and they charge so much for signing the licence to go and come back that they cannot afford it and do not go; and if any stranger is in the land of China, he may not leave without a licence from the king, and for this licence, if he is rich, he is reduced to nothing. And if any junk or ship passes beyond the bounds allotted to it for anchorage, its goods are confiscated to the king; and the people are put to death for it.

Several of such licences, issued in China under the Ming (1367-1644) and Ch'ing (1644-1911) dynasties, and also some of the same kind issued in Japan, are preserved in the archives. Like the Byzantine *licentia navigandi* and the Portuguese *cartaz* used in the Indian Ocean, such licences were individual, and contained the identification of the vessel and of its owner, and the list of the armament it carried.

As the rule also applied to ships sailing from Macau, several of such licences are kept in Portuguese archives. Here is the purport of one of them, dated from 1759⁶⁸:

By Imperial mandate, Commander Li ... (?), who is assigned to the Imperial Household Department and is in charge of the Kwangtung custom-house decrees this:

⁶⁷ Ed. Gibb & Beckingham, vol. IV, ch. XXII, p. 892.

⁶⁸ Arquivo Histórico Ultramarino, *Macau, caixa* 30, doc. 47; pub. in *Sinica Lusitana - Fontes Chinesas em Bibliotecas e Arquivos Portugueses - Chinese Sources in Portuguese Libraries and Archives*, vol. I [1668-1871], Fundação Oriente, Lisbon [2000], pp. 77 & sqq.

Upon presentation of memorials to the Emperor, Imperial instructions were given to the effect that, if Western ships from which customs have already been collected, are driven to other provinces by unfavourable winds and currents without intending to trade there, then, upon verification of the receipt and seal that testify to their customs payments, they shall be allowed to pass on and should not be double-taxed, as had originally been agreed upon, decided and laid down in the documents.

Now, as the merchant Lei-Szu-Shan-Chi [= Luis dos Santos Resende (?)] , [commander of a foreign vessel, carries goods to Lu-Sung [= Luzon] for trade, and all duties have already been paid in accordance with the regulations, this licence is given to him; it is [hereby handed out to this same merchant of the said ship and he should keep it. Guard houses and control posts, upon examination of this document, must let him pass and are not allowed to charge double taxes or to impede his way. The cannon and arms carried by the ship for its defense are also registered in this document, according to the old laws. The ship is not permitted to carry additional armaments or prohibited goods. To avoid the inconvenience of confiscating [things], the foregoing [instructions] must be observed.

Happy journey!

Twenty-eight foreign seamen.

Ten shotguns.

Six artillery pieces,

Twelve piculs and six pecks of rice.

Shipper's name: Mu-La-Tuo.

This licence is entrusted to the foreign merchant Lei-Szu-Shan-Chi. [Issued] on the tenth day of the third lunar month, in the twenty-fourth year in Ch'ian-Lung's reign (1759). The Canton Custom House.

May this respectfully be followed.

The main scope of this system is, as in the preceding cases, to assure a certain control of private merchant navigation; the most noteworthy differences is that in China, on the one hand, the system apparently aimed chiefly at avoiding the exit of merchants from the Empire rather than at restricting the commerce of enemies or foreigners in general; and, on the other hand, that control was chiefly exerted inside the harbours and in shore, rather than in the open seas, which were feebly patrolled by the imperial fleets. Therefore, rather than from the risk of seizure on sea, the passport protected the bearer from that of double taxation, chiefly in case of call at a port different from the intended destination; in such case it also prevented the payment of the official measurement fees owed by each vessel at its first voyage, which were reduced to one third at subsequent voyages. Moreover, in case of shipwreck on the Chinese coasts, the passport also entitled the castaways to be repatriated at the expenses of the imperial exchequer.

Exactly as the Portuguese some times did with their *cartazes* in the second half of the XVI century, the Chinese system of licences was also used for a protectionist purpose: to limit the number of ships sailing from each port. In 1726 the maximum number of sea-going ships allowed in Macao was limited to twenty-five. In that year,

the local [Chinese] official [who was in charge of Macau's port] was instructed to number all the ships, to brand the [respective] numbers [on them], and to issue a document to each vessel, with the names of the owner, the skipper, the sailors, the foreign merchants, and the commander in charge, all of which had to be filled in on [this document], so that [the data] could be verified, registered and sent to the Governor-general by the coastal control posts whenever a ship was about to leave a port⁶⁹.

In the course of time, some of the purposes of the system fell into oblivion, and thus only the limitation of the number of sea-going vessels fitted up in Macau was actually controlled. The routine brought about a paradox, which was described by the *ouvidor* (judge) Arriaga, in 1810, in the following terms⁷⁰:

As to the number of artillery pieces, the pilot's name, the crew number and other things listed in the licences – they do not correspond to the facts in the least, because the Chinese deal with those matters in the most unintelligible and improbable way that one can conceive of. The Chinese emperors, since times immemorial, allowed the Portuguese citizens of Macau to employ, for their commercial advantage, twenty-five sail in all, wishing that in case of all these vessels, from the first to the last, there always be listed the same pilot's name, the same quantity of artillery and staff, etc – just as in the very first instance. This is done in such a way that, when a ship is sold, lost or taken out of service for reasons of age, the [new] vessel filling its position must use the same pilot's name and register the same number of guns and crew, even if it is only a brigg and not a large *nau*, as in previous times. Taking this in its own light, the owners and pilots are immortal beings and the crew is unchangeable, because it is now more than two hundred and eighty years that Macau became a colony of His Majesty and the individuals referred to are always the same in the minds of the Chinese.

In Japan a similar system of control appeared in the last decade of the XVI century. Japan was the extreme nook of the Old World and had been for

⁶⁹ [Yin Kuang Jen & Chang Ju Lin] *Ou Mun Kei Leok* [Monography of Macau, 1st ed., 1751], translated by Luís Gonzaga Gomes, Ed. Quinzena de Macau, Macau, 1979, p. 112.

⁷⁰ Note appended to the document transcribed above, and published therewith.

centuries a very isolated country. External commerce was feeble and kept many archaic features; it took quite often the shape of an administered trade, directly conducted by the State or by corporations such as the Buddhist monasteries, rather than by private marchants. During the first centuries of its history and again under the Chinese dynasty Ming, Japan formally accepted to present it as an official tribute to China, even sacrificing its national pride to the wish of securing the importation of exotic products and manufactured goods from abroad⁷¹.

During the Ashikaga period (1338-1573), the monopoly of external commerce virtually fell into the hands of the abbot of Tenryuji or Heavenly Dragon Temple, a Zen monastery at Saga village, west of Kyoto. Therefore, ships conveying goods from or to China were known as *Tenryu-jibune*.

After the arrival of the Portuguese Japan had a period of political and economical opening, followed, as is well known, by a long era of seclusion, which lasted until the mid-XIX century. It was during that period of opening that a sytem of trade licences, called *shuinjo*, “red-seal passports”, was adopted by the *Taiko* Hideyoshi; ships bearing them were known as *Go-shuin-sen* or “August red-seal ships”. The first recorded issue of *shuinjo* for overseas navigation was made in 1592; the system lasted for more than forty years, up to the definitive seclusion of Japan, under the Tokugawa dictatorship. It is difficult to discern whether it was moulded upon that of Chinese licences for sea going vessels or upon that of Portuguese *cartazes*.

Anyhow, some differences are conspicuous. Out of eighty-two passports recorded during the Keicho period (1596-1614), 8 were granted to *daimyos*, 4 to *bakufu* (headquarters) officials, 14 to Europeans, 6 to domiciled Chinese and 50 to national merchants⁷². From these figures it becomes evident that the aim of the system was to control the exit of nationals as well as the entrance of foreigners, as it was also the case in China. As in China, too, the control was carried out in shore rather than on the high seas, were the *bakufu* had no means of intervention.

Whatever its origins may have been, the Japanese system appears thus especially akin to the Chinese system of bureaucratic control, rather than to the Western systems of strategic control we have analysed above.

⁷¹ For further details *vide* Charlotte von Verschuer, *Le Commerce Extérieur du Japon - Des origines au XVIe siècle*, Maisonneuve & Larose, Paris, 1988.

⁷² C. R. Boxer, *The Christian Century in Japan, 1549-1650*, 2d ed., Carcanet Press, Manchester, 1993, pp. 249-250 & 261-267.

The juridical basis of the Portuguese control

The Portuguese *cartaz*-system has many times been connected with the theory of *Mare Clausum*, but that is not entirely correct.

The use of *cartazes* followed that of safe-conducts, which date at least from the twelfth century, whilst the doctrine of *mare clausum* was a creation of the mid fifteenth century. On the other hand, as we have seen, the Portuguese authorities in India only ceased issuing *cartazes* in 1857 – seemingly as an aftermath of the abolition of privateering by the Declaration of Paris of 1856 – while the doctrine of *Mare Clausum* was dead and buried for more than two centuries.

This doctrine had appeared in 1455, when pope Nicolas V, yielding to the pleas of prince Henry the Navigator, granted him the exclusiveness of navigation south of Cape Bojador⁷³. This privilege was later confirmed by several papal bulls in favour of the Portuguese, under pain of excommunication⁷⁴, and tenaciously invoked by the Portuguese Kings until the seventeenth century⁷⁵. In the *mare clausum* there was no need either of safe-conducts or of letters of marque, since nobody but the Portuguese was allowed to sail there, and all Portuguese entitled to hunt down the intruders.

The juridical basis was, nevertheless, quite fragile. The notion of common ownership of the sea was firmly rooted, whilst the theory of the universal monarchy of the Pope had been called in question by the scholars since the middle of the thirteenth century⁷⁶. In the Iberian Peninsula the rulers

⁷³ Papal bull *Romanus Pontifex*, of 8.I.1455, published *passim*, e. g., in *Monumenta Henricina*, vol. XII, doc.36, pp. 71-79.

⁷⁴ E. g. the bull *Inter cetera* of 13.III.1456, published *ibidem*, doc. 137, pp. 286-288. The famous bulls of Pope Alexander VI, granting to the Catholic Kings the regions discovered by Columbus and dividing the world between Portugal and Spain (*Inter cetera* and *Eximie devotionis*, of 3.V.1493, *Inter cetera* of 4.V.1493 and *Dudum siquidem* of 26.IX.1493, published *passim*, e. g. in Luís Adão da Fonseca & José Manuel Ruiz Asencio, ed., *Corpus Documental del Tratado de Tordesillas*, Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas / Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Valladolid, 1995, doc. 75, 76, 77 & 91, pp. 119-130 & 137-139; commented upon in León Lopetégui, S. I., & Félix Zubilaga, S. I., *Historia de la Iglesia en la América Española, desde el Descubrimiento hasta comienzos del siglo XIX*, vol. I, "Introducción general", pp. 3 & sq.), which were often invoked by the Spaniards, were not accepted by the Portuguese and never invoked by them.

⁷⁵ See Marcello Caetano, *op. cit. supra*; António Vasconcelos de Saldanha, "Conceitos de Espaço e Poder e seus reflexos na titulação régia portuguesa da época da expansão" in Jean Aubin (ed.), *La Découverte, le Portugal et l'Europe – Actes du Colloque*, F. Caluste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, Paris, 1990, pp. 105-129, and art. "Mare Clausum" in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, dir. by Luís de Albuquerque, Círculo de Leitores/ Ed. Caminho, Lisbon, 1994.

⁷⁶ Cf. Jeannine Quillet, *Les clefs du pouvoir au Moyem Âge*, Questions d'Histoire, Flammarion, Paris, 1972.

had always tacitly denied the right of the Pope to dispose of territories conquered from the infidels, by sharing them through bilateral treaties⁷⁷. The treaty of Tordesillas (7th june 1494), dividing the zones of influence of Portugal and Castile in the Atlantic goes farther and expressly excludes any further appeal to the Pope⁷⁸.

In any case, the theory of *mare clausum* applied to the Atlantic south of the Canary Islands, where no sea-going sailing existed before the Portuguese discovery. To secure the exclusiveness of the navigation to the Indies, which necessarily involved crossing the Atlantic, it was sufficient for the Portuguese to claim those waters. As far as we know, the applicability of such a doctrine to navigation within the Indian Ocean was never discussed. On the contrary, the first Provincial Council of Goa affirmed in 1567 that "navigation was free to everybody", wherefore it was not licit "to forbid men to sail freely, except it truly be known that it is harmful either for the conversion of infidels or for the commonweal"⁷⁹; the same doctrine was affirmed by the King in 1595 to the municipality of Goa, that had requested the exclusion of the new-christians (*i. e.*, converted Jews) from the eastern trade⁸⁰.

On the other hand the Portuguese authorities in India continued to issue cartazes until the first quarter of the nineteenth century, whilst the *mare clausum* doctrine had virtually vanished by the middle of the seventeenth.

The right the Portuguese arrogate to themselves to control seafaring and trade in the Indian Ocean is indeed based on other grounds. The fact that they demanded safe-conducts need not be explained, as such was the general practice; what does need clarification is their claim to the right of control on a pan-oceanic scale.

Seemingly, the claim resulted from the Portuguese king's pretension to the universal empire. Dom Manuel (r. 1495-1521), even though he never took the title of emperor, deemed himself entrusted by God with a universal mission, including the destruction of Mecca and the Muslim Empire, the recuperation of Jerusalem for Christianity and the world-wide promotion of the

⁷⁷ Julio Valdeon Baroque, "Las particiones medievales en los Tratados de los Reinos Hispánicos, – Un posible precedente de Tordesillas" in *El Tratado de Tordesillas y su Proyección*, vol. I, Seminario de Historia de América, Valladolid, 1973, pp. 21-32.

⁷⁸ Published *passim*, *e. g.*, in Adão da Fonseca & Ruíz Asencio, *Corpus Documental...*, doc. 97 & 98, pp. 151-167.

⁷⁹ Action IV, decree xiii; published *passim*, *e. g.* by J.H. da Cunha Rivara, *Arquivo Portuguez Oriental*, [henceforth *APO*], 6 fascículos em 10 partes, Nova Goa, 1857-76 (reprinted Asian Educational Services, New Delhi & Madras, 1992), fasc. 4.

⁸⁰ Letter of 27.II.1595, published *ibidem*, fasc. 1, p. I, doc. 71, pp. 108-111.

Christian faith⁸¹. He thus acted as a kind of Christian *chakravartin* (the buddhist ideal universal ruler) and dealt with local rulers as a paramount king, bestowing, for instance, the crown of “perfect king” upon the raja of Cochin, and declaring him free from the vassalage of Calicut⁸².

Under Dom Manuel the Portuguese captains in order to justify their seizures, often argued that their King was Lord of the Sea. In 1505 three moorish vessels were scuttled by the Captain Major of the Sea Manuel Teles, as they failed to strike sails and produce their documents; conversely, some days later, a ship from Calicut was spared because his captain presented himself to the Captain Major in Cochin and showed him a *cartaz* delivered by the Zamorin. The latter thereupon sent a letter thanking Manuel Teles, who answered that

he had respected but the obedience the carrack had made to the flag of the King of Portugal, who was lord of the sea and seafaring in the whole world, and always would bestow honour upon those who obey him⁸³.

In 1521 the first Portuguese embassy to the court of Gaur explained to the Sultan the capture of a Bengali ship by pointing out that

the King our Lord was by title, and therefore in fact, King of the sea and a large part of the land, and for this reason no boat could sail without his granting it safe-conduct; that is why we stop and inspect all ships of those we consider to be our enemies...⁸⁴.

In fact Dom Manuel did not exactly bear the title of King of the Sea, but rather that of “lord of conquest, seafaring and commerce of Ethiopia (i.e., East Africa), Arabia, Persia and India”, which was not given by the Pope but taken by the monarch himself as soon as Vasco da Gama had come back from his first voyage to India. It was used for the first time in the letter whereby the Portuguese king imparted to the Roman Curia the exploit of his captain. We have reason to believe that this title was provisionally adopted by Dom Manuel

⁸¹ Cf. our study “L’idée impériale manuélina” in *La Découverte, le Portugal et l’Europe - Actes du Colloque*, ed. by Jean Aubin, Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, Paris, 1990, pp. 35-103.

⁸² Fernão Lopes de Castanheda *História do Descobrimento & Conquista da Índia pelos Portugueses*; [1st ed. 1551], ed. by Pedro de Azevedo [& Laranjo Coelho], 4 vols., Imprensa da Universidade de Coimbra, 1924-33, vol. I, book II, ch. xx.

⁸³ Gaspar Correia, *Lendas...*, I, p. 523.

⁸⁴ Geneviève Bouchon & Luis Filipe Thomaz, *Voyage dans les Deltas du Gange et de l’Irraouaddy - Relation Portugaise anonyme (1521)*, présentée et éditée par ..., Fondation Calouste Gulbenkian, Paris, 1988, § 78 (English version, p. 332).

while waiting for that of Emperor, which he intended to assume as soon as he could take hold of Jerusalem.

Although the messianic ideas of Dom Manuel faded during the reign of his son and successor Dom John III (r. 1521-1557) the idea of imperial jurisdiction did not entirely vanish, and the Portuguese king continued to act in the East as the paramount interpreter of the commonweal of Christianity, and to deal with local rulers as his vassals.

The grandson and successor of John III, Dom Sebastian (r. 1557-1578), changed his form of address of “Highness” to “Majesty”, hitherto reserved for the Emperor, and adopted an imperial crown, closed by a globe mounted with a cross. Already in the seventeenth century Fr. Serafim de Freitas, in his treatise *De justo Imperio Lusitanorum Asiatico* speaks of the Portuguese kings as overlords of the Indian Ocean, holding an imperial jurisdiction over local powers:

What [Hugo Grotius] says – that inhabitants of the whole African and Asian coasts always used the parts of the ocean contiguous to them for fishing and sailing, without being forbidden by the Portuguese – is refuted by what we quoted from Bartolo and Cepola, *scilicet*, that protection and jurisdiction, or better said, empire of the Emperor is not excluded by possession or by particular jurisdiction of each adjacent country, as it is not excluded by the particular dominion of vassals...⁸⁵.

According to this doctrine, the right of control claimed by the Portuguese did not correspond to that of property or of direct sovereignty, but rather to a kind of suzerainty; it could in some cases – theoretically for the sake of commonweal or superior justice – entail restrictions to the right of vassals to navigate and trade, but not a *jus utendi et abutendi* as a true right of property would do. The main consequence of such a view of things is that, legally, safe-conducts could not be sold.

The earliest extant *cartaz*

To analyse the exact nature of the control claimed by the Portuguese it seems opportune to quote in full the purport of a *cartaz*.

⁸⁵ Frei Serafim de Freitas, *Do Justo Império Asiático dos Portugueses / De Justo Imperio Lusitanorum Asiatico*, introd. by Prof. Marcello Caetano, Port. trans. by Miguel Pinto de Meneses, 2 vol.[vol. I, introd. and trans.; vol. II, Latin text], reprinted Instituto Nacional de Investigação Científica, Lisbon, 1983, ch. XIV, § 49.

Although the system had worked from 1502 onwards, insofar as we know, no XVI century *cartaz* is preserved⁸⁶. The reason seems to be that the original was delivered to the crew of the vessel concerned, and the register of the safe-conducts issued in each place was kept by the local factors, whose records have not reached us. So, quite curiously, the earliest extant *cartaz* is, to our knowledge, the English translation of that found in 1612 aboard a *terrada* which was seized by the British captain Christopher Newport in the Persian Gulf. The seizure and the purport of the document is recorded by Purchas⁸⁷:

(...) This Terrada was about the burden of fiteene tunnes, her lading, for the most part, was victuals of those parts; as Rice, Dates and Wheat and such like. They had a Portugall passe, wich they shewed us, thinking at the first we had been Portugals. The Original whereof I translated out of the Portuguese language, because it might be knowne in what subjection the Portugals doe keepe all these Countrey people: without which Passe, they are not suffered to saile to nor fro, upon paine both of losse of life, ship and goods: the Copie whereof followeth, viz:

Antonio Pereira de Laserda, Captaine of the Castle of Mascat, and the Jurisdiction of the same, for his Majestie, & c.

All those, to whome these Presents shall be shewed: know that I have thought good, to give secure licence unto this Terrada, of the burden of fiftie Candies, the Master whereof is Norradim a Moore, and Baluche, and a dweller in Guader, of the age of fiftie yeeres, and carrieth for his defence four Swordes, three Bucklers, five Bowes with their Arrows, three Calivers, two Launces and twelve Oares: that in this manner following declared she may passe and sayle from this said Fort, to Soar, Dobar, Mustmacoraon, Sinde, Cache, Naguna, Diu, Chaul and Cor. In going she carrieth goods for Conga, as Raisons, Dates and such like: but not without dispatch first out of the Custome house of this said Fort, which shall appeare by a Certificate, written on the Backside hereof. And to performe well the said Voyage, she shall neither carry nor bring any prohib-

⁸⁶ In the Historical Archives of Goa 8 volumes are kept with the registers of *cartazes* issued between 1655 and 1857; some older *cartazes* are kept in the collections called “Consulta do Serviço de Partes” and “Monções do Reino”: vide V. T. Gune, *A Guide to the collections of records from the Goa Archives, Panaji*, Historical Archives of Goa, Panjim, 1973, p. 23.

⁸⁷ *Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrimes, containing a History of the World in Sea Voyages and Lande Travells by Englishmen and others*, by Samuel Purchas, B. D., vol. IV, Glasgow, James Mac Lehere and Sons Publishers to the University, 1905, chap. X: A Journall of all principal matters passed in the twelfth Voyage to the East Indies, observed by me, Walter Payton, in the good Ship the Expedition: the Captaine whereof was M. Christopher Newport, being set out, Anno 1612. Written by Walter Payton. § II: Their comming to the Persian Coast: the treacherie of the Baluches

ited goods, viz., Steele, Iron, Lead, Tobacco, Ginger, Cinamon of Seilon and all other things whatsoever prohibited, and not tollerated by the Regiment of his Majestie. And in this manner shall the said Terrada make her Voyage, without let or hinderance of any Generalls, Captaines, or other of the said Signories Fleet, or ship whatsoever, which she shall happen to meet withall. And this shall be of force and sufficiency for one whole yeere, in going and comming. If it be expired, then to serve other so long time, as the making hereof.

Given form the said Castle of Mascat, this sixteenth of November, Ann. Dom. 1611.

I, Anthonio de Peitas, Notarie of this said Factorie have written this, & c.

Sealed and Signed
ANTHONIO PEREIRA

The Certificate written on the backe side hereof is this: viz. Registered in the Booke of Certificates, in Folio xxxij and so forwards.

Signed, ANTH. PEITAS

The terms used in Dutch *pascedullen* of the XVII century are roughly identical, since their control system was entirely moulded upon that of the Portuguese; the first known example is a sea-pass issued at Malacca three weeks after the Dutch conquest of the city from the Portuguese. Notwithstanding the Dutch pleadings for the freedom of the open seas, the *Heren XVII* or “Gentlemen Seventeen” who ruled the VOC considered that by the conquest of Malacca the Company had inherited all the rights and privileges claimed by the Portuguese, including the exigence of safe-conducts from all vessels crossing the straits and forcible taxation on them⁸⁸. For our purpose, however, the Dutch system is less interesting, for it represents an aftermath rather than a precedent or a parallel of the Portuguese one.

The first aim of the system: the blockade of Red Sea

The first aim of the *cartaz*-system was to reinforce the old idea of embargo on the Muslim trade.

The earliest restrictions on commerce with the Mohammedans date from the III Lateran Council, in 1179, which forbade the sale of weapons, iron and

⁸⁸ Marcus Vink “Passes and protection rights - The Dutch East India Company as a redistributive enterprise in Malacca, 1641-1662” in *Moyen Orient & Océan Indien / Middle East & Indian Ocean, XVIe - XIXe s.*, 7 (1990), pp. 73-101.

timber for ship-building to the infidels⁸⁹. Renewed several times throughout the thirteenth century, this prohibition was included by Pope Gregory IX (1227-41) in his compilation of decretals⁹⁰, and so entered into the *Corpus Juris Canonici*. It was reinforced by Pope Nicolas IV in 1291, as an outcome of the downfall of Acre, the last stronghold of the Crusaders in Palestine, becoming a veritable embargo to any kind of trade, under pain of excommunication, infamy, incapacity for inheriting and for making a will, and even enslavement and public sale of the trespasser. The Knights Hospitallers were entrusted with the blockade of the Muslim ports in Eastern Mediterranean. Restricted again to weapons and warlike materials by Boniface VIII, in 1295, and by Benedict XI about 1305, the total embargo was again decreed in 1308 by Clement V⁹¹. This measure was inspired by Marino Sanuto *the Old*, who recommended a strict blockade on Egypt, in order to enfeeble her economy and so pave the way for the general crusade⁹². These ideas were further developed by the English Black-Friar William Adam, who about 1318 presented a complete project of blockade, enforced from the Red Sea side by a Christian naval force based at Socotora; the plan included the establishment of shipyards in the Maldives and the Malabar coast, and the diversion of the spice trade to the Persian Gulf, Iran and the Black Sea⁹³.

These plans, however, did not work because the embargo was a two-edged sword, as harmful to the Italian mercantile republics and the Christianity in general as to the Muslims. Certainly because of this, the embargo was gradually mitigated, and finally confined to warlike materials in 1360. In this modified version, however, it was kept in force for centuries, included in the

⁸⁹ Decree 24; Latin text in Mansi, *Sacrorum Conciliorum amplissima Collectio*, tome XXII, col. 230-231; French translation in Raymonde Foreville, *Latran I, II, III et Latran IV* [Gervais Dumeige, S.J., ed., *Histoire des Conciles Œcuméniques*, vol. VI], Éditions de l'Orante, Paris, 1965, p. 221.

⁹⁰ See *Decretales D. Gregorii Papæ IX, suæ integritati una cum glossis restitutæ, ad exemplar romanum diligenter recognitæ*, Lyons, 1606, Lib. V, tit vi, "De Judæis et Sarracenis et eorum servis", chap. "In quorundam" (vi), "Significavit" (xi), "Quod olim" (xii) & "Ad liberandum" (xvii).

⁹¹ Pierre-Herman Dopp, *Traité d'Emmanuel Piloti sur le Passage en Terre Sainte (1420)*, publiée par..., Ed. E. Nauwelaerts & Béatrice Nauwelaerts, Louvain & Paris, 1958, ch. 81-82, pp. 128-130. Cf. W. Heyd, *Histoire du Commerce du Levant au Moyen-Âge*, 2 vol. Leipzig, 1885-86 (repr., Adolf M. Hakkert Ed., Amsterdam, 1983).

⁹² *Liber Secretorum Fidelium Crucis, super Terræ Sanctæ recuperatione et conservatione* (...), published by Bongars, *Gesta Dei per Francos, siue Orientalium Expeditionum et Regni Francorum Hierosolimitani Hiatoria* (...), tome II, Hanover, 1611, Book I, p. iv.

⁹³ *De Modo Saracenos Extirpandi*, published in *Recueil des Historiens des Croisades*, Documents Arméniens, tome II, Paris, 1906, pp. 521 & sq.

*Bull of the Supper*⁹⁴ and also in the *Ordenações Afonsinas*, the Portuguese law code of c. 1448⁹⁵.

With the voyage of Vasco da Gama and the opening of the Cape Route, the idea of a blockade on Egypt became executable, since there was now an alternative route for the spice trade, more certain than that via Persia.

The strategic plans of Dom Manuel were apparently quite similar to those of William Adam. Vasco da Gama's expedition had a double purpose: to initiate the new trade route, and to get in touch with the Christian kings that were believed to rule India and negotiate with them a general alliance against the Mamluk Empire⁹⁶.

In spite of the dubious response of the Zamorin to such proposals already the second fleet sent by the Portuguese king to India in 1500 had received orders to hunt down the Arab ships found in the Indian Ocean⁹⁷.

The Gujarati pilote made available by the King of Malindi to Vasco da Gama and a Jewish spy who had chosen to join the Portuguese had maintained that the Red Sea was almost unnavigable for large vessels while the inland route via Egypt was slow and difficult. Florentine merchants in Lisbon thus got convinced that the Cape Route was more economical than that via the Red Sea⁹⁸. The King must have thought the same. We can, therefore, take for granted that pursuit of Arab merchant ships was organized for strategic rather than for directly economic reasons.

⁹⁴ Bull *In coena Domini*, containing the list of the excommunications *latae sententiae* reserved to the Pope; until 1770 it was read every year on Maundy Thursday, commemoration of the Last Supper of Christ; for further details see F. Claeys-Boúuaert, art. "In Coena Domini" in *Dictionnaire de Droit Canonique*, Paris, 1924-65, vol. II, col. 1132-36.

⁹⁵ *Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V*, 5 vol., Collecção da Legislação Antiga e Moderna do Reino de Portugal, parte I: Da Legislação Antiga, Coimbra, 1792 (repr.: *Ordenações Afonsinas*, ed. by Mário Júlio de Almeida Costa & Eduardo Borges Nunes, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisbon, 1984), liv^o IV, tit^o.lxiii.

⁹⁶ For further details see our studies "L'idée impériale manuéline", quoted *supra*, and "Factions, interests and messianism: The politics of Portuguese expansion in the East, 1500-1521" in *The Indian Economic and Social History Review*, Delhi, vol. 28, n.º 1, 1991, pp. 97-109.

⁹⁷ Alexandre Lobato, "Dois novos fragmentos do Regimento de Cabral para a Viagem da Índia em 1500", in *Studia*, n.º 25, 1968, pp. 31-49. Cf. [A. Fontoura da Costa] *Os sete únicos documentos de 1500 conservados em Lisboa referentes à viagem de Pedro Álvares Cabral*, Agência Geral do Ultramar, Lisbon, 1968, p. 38-39; *Os primeiros 14 documentos relativos à Armada de Pedro Álvares Cabral*, ed. by Joaquim Romero de Magalhães & Susana Münch Miranda, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Instituto dos Arquivos Nacionais / Torre do Tombo, Lisbon, 1999, doc. 5 - 9.

⁹⁸ Letter of Guido di messer Tomaso Detti to his correspondents in Florence, Lisbon, 10.VIII.1499, published by Carmen M. Radulet, *Vasco da Gama - La prima circumnavigazione dell'Africa, 1487-1499*, Edizioni Diabasis, Reggio Emilia, 1994, p. 194.

Since 1502 a permanent fleet was located in the Indian Ocean to protect the Portuguese interests and to blockade the entrance to the Red Sea. The captures of enemy vessels increased thereafter. The need for safe-conducts arose from the fact that Portuguese privateering was selective: its preys were ships belonging to the Arabs and their supporters, such as the Zamorin of Calicut, but it was necessary to spare friendly ships, such as those of Cochin, and even neutral ones, lest the conflict become too wide.

In early times we find many cases of delivery of a Portuguese flag instead of safe-conduct⁹⁹; apparently it had a more symbolic role, since it signified the acceptance of Portuguese overlordship. This practice, however, disappeared quite soon – the last examples we know date from about 1512¹⁰⁰ – probably because it did not permit a clear identification of the vessel.

The first written *cartazes* were issued in 1502, while Vasco da Gama decided to run the Malabar coast and make war on every seafarer, except those from Cannanore, Cochin and Quilon¹⁰¹. At least in the first decades of the sixteenth century the *cartazes* were not necessarily delivered by Portuguese authorities (viceroys, captains, factors or simple clerks): in many cases they were issued by local rulers, friends, allies or those in truce with the Portuguese, such as the Kings of Cannanore and Cochin, the Zamorin (during the period of peace of 1513-1525), Malik Ayaz, lord of Diu, and even the sheikh of Aden, who came to terms with the Portuguese in 1524¹⁰².

Governor Afonso de Albuquerque (1509-1515) tried to centralize the grant of sea-passes in his own hands. For that reason

...he forbade the captains to give any *cartaz*, either to Muslims or to gentiles, for sailing wheresoever; only he gave all of them, wherefore he continuously had six or seven clerks and a secretary¹⁰³.

Such centralization, however, could not work effectively: a few months later the governor himself felt in need of giving the captain of Cannanore 100 blank *cartazes* to be distributed to ships from Calicut, provided they did not convey pepper or other drugs¹⁰⁴; in 1513 he did the same in Chaul, Dabhul and Bhatkal, in order to stimulate the horse trade¹⁰⁵. In the *regimento* (ordinance)

⁹⁹ Barros, *Ásia*, Decade I, book vi, ch. 4; I, vi., 7; II, iv, 3, etc.

¹⁰⁰ Afonso [Brás] de Albuquerque, *Comentários de Afonso de Albuquerque*, 5.^a edição conforme a 2.^a, de 1576, 2 vol., Imprensa Nacional – Casa da Moeda, Lisbon, 1973, part IV, ch. xxxvii.

¹⁰¹ Gaspar Correia, *Lendas...*, I, p. 298.

¹⁰² *Ibidem*, I, pp. 515, 956; II, p. 782, etc.

¹⁰³ *Ibidem*, II, p. 46.

¹⁰⁴ *Ibidem*, II, p. 50.

¹⁰⁵ *Ibidem*, II, p. 336.

he gave in 1514 to Cristóvão de Brito, captain of the fleet that traded between Cochin and Cambay, he warned him to respect the safe-conducts signed by the King of Hormuz¹⁰⁶

In fact, during Albuquerque's governorship and in subsequent years, we come across several sea-passes issued either by local kings or by any Portuguese authority. There were, however, frequent complaints that this system allowed safe-conducts to be sold to enemies of the State¹⁰⁷. It was also alleged that it entailed a loss both of effective control and of prestige and authority for the Portuguese¹⁰⁸. Some years later, in 1548, it was suggested to the governor that nobody should be exempted from taking Portuguese safe-conducts,

... for the uppermost grandeur the King our Lord has in these parts is to be known in the whole world that nothing is secure on earth but those who sail under this name of assurance that his captains give¹⁰⁹.

Perhaps the King listened to such pleas: in fact, although we have not found any formal denouncement of the agreements whereby local powers were entitled to deliver *cartazes*, no sea-passes but those issued by the Portuguese authorities are mentioned in the documents of the second half of the sixteenth century that came to our knowledge.

After the Ottoman intervention in the Indian Ocean (1546-1554), and above all after the downfall of Vijayanagar (1565) and the formation of the Muslim League against the Portuguese, around 1568, the tendency was to further centralize the grant of *cartazes*, particularly those for voyages to the Red Sea, in Goa¹¹⁰. This seems to be the reason why only safe-conducts for voyages to the Red Sea have reached us¹¹¹; seemingly the others, issued by local officials, were registered in the books of the factories¹¹², none of which has survived.

¹⁰⁶ Goa, 28.X.1514; published in *CAA*, II, pp. 128-131.

¹⁰⁷ Albuquerque himself complains of this state of things to the King in his letters of 11.X.1512 (*CAA*, I, doc. xv, p. 85 & sq.) and 30.XI.1513 (*CAA*, I, xxv, pp. 122 & sq.).

¹⁰⁸ See doc. quoted *supra*, note 24.

¹⁰⁹ Advice given by Dom Francisco de Lima to governor Garcia de Sá about the peace with Cambay, Goa, 9.IX.1548, published by Júlio Firmino Júdice Biker, *Collecção dos Tratados e Concertos de Paz que o Estado da Índia Portuguesa fez com os Reis e Senhores com quem teve relações nas partes da Ásia e África Oriental desde o principio da conquista até ao fim do século XVIII*, 14 vol., Lisbon, 1881-82 (reprinted Asian Educational Services, New Delhi & Madras, 1995), vol. I, pp. 127 & sq.

¹¹⁰ For further details see our study "A crise de 1565-75..." quoted *supra*.

¹¹¹ Some, dating from 1620 and 1621 are copied in a codex of the Historical Archives of Goa, *Consulta do Serviço de Partes*, vol. III (1043), fl. 217 & sq.

¹¹² Such was, at least, the rule at Goa, according to an *alvará* of the governor Diogo Lopes de Sequeira, Cochin, 5.XI.1518, published in *APO*, fasc. V, part i, doc. 14, pp. 30-31.

It is true that the dream of conquest of the Near East and destruction of Islam had vanished with the death of Dom Manuel; but meanwhile the Portuguese had realised that the Cape Route was not more economical than that of the Red Sea. Provided that, as the Ottomans had done after their conquest of Egypt in 1517, exaggerated taxation was not practised, spices could reach Alexandria at a lower cost than that they would to Lisbon. Although since the days of Afonso de Albuquerque (1509-1515) commerce within the Indian Ocean had become the economic basis of the *Estado da Índia*, it was still dependent upon the Cape Route as far as the the supply of men and, to a smaller extent, of ships and weapons was concerned. To keep up the *Carreira da Índia* was, thus, a vital need. It was therefore necessary to prevent it from incurring losses. The control of the mouth of the Red Sea to counter the supply of spices in Alexandria and Venice, thus became a corner-stone of the Portuguese policy in the East, just as it had been when the aim was still the conquest of Egypt¹¹³.

It is also important to note that the official rules were not always followed. According to the *Regimento para a Repartição das Presas* (Rules for the Sharing out of the Booty) of 1505, 20% of the plunder went to the King and 53% to the shipowner, the rest (27%) being distributed to the crew; the governor or viceroy was entitled to choose one “jewel” from the booty (anything precious, except captives for ransom and gold) and to receive as much as 25 times the share of a boy amongst the crew¹¹⁴. So, the crew, the captains and even the governor had a real interest in plunderage, as did the shipowner, in case the ship did not belong to the King. Their concern was, however, purely economic, whereas that of the State was rather strategic as we have seen. The interest of the former was, normally, the multiplication of captures, whilst that of the latter was quite often their limitation to the strictly necessary. In fact, as it happened, *e. g.*, in Bengal in 1521-22, embassies sent by Portuguese authorities to negotiate peace and trade agreements with local potentates often found an atmosphere of suspicion and met with difficulties on account of seizures earlier practised by Portuguese privateers¹¹⁵.

¹¹³ Cf. our study *A questão da pimenta em meados do século XVI – Um debate político do governo de D. João de Castro*, Centro de Estudos de Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Universidade Católica Portuguesa, Lisbon, 1998.

¹¹⁴ Rules included in the instructions given by Dom Manuel to the viceroy Dom Francisco de Almeida, 5.III.1505, published in *CAA*, II, pp. 325 & sq.; slightly modified in the instructions given by Dom Sebastian to the viceroy Dom Luís de Ataíde, 27.II.1568, published by A. da Silva Rego, *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente – Índia*, vol. X, Agência Geral do Ultramar, Lisbon, 1953, doc. 48, pp. 436-464.

¹¹⁵ Cf. Bouchon & Thomaz, *Voyage dans les Deltas...*, quoted *supra*.

Under energetic governors such as Afonso de Albuquerque (1509-1515), privateering was normally restricted, as men and ships were required for expeditions of long duration and a global strategic conception prevailed over concerns with immediate advantages. Conversely, “liberal” governors, such as Dom Francisco de Almeida (1505-1509), Lopo Soares de Albergaria (1515-1518), or Martim Afonso de Sousa (1542-45) often indulged in plunderage.

Meanwhile, the governor Diogo Lopes de Sequeira (1518-1521), in accordance with the instructions received from the King, had tried to restrict plunderage in India to reasonable limits. His *Regimento* (ordinance)¹¹⁶ for the Captaincy of Goa laid down in fact, that no vessel, even if it conveyed spices and did not bear a *cartaz*, was to be intercepted unless it was conveying more than one *bahar* (about 200 kg) of peper or sailing from or to the Straits of Mecca. Even if we have reason to believe that these rules were in practice seldom observed, they are noteworthy, as a mirror of the political mind of Dom Manuel, that remained predominantly centered on the Red Sea problem.

In the second half of the sixteenth century, as the Ottomans succeeded in reviving the Red Sea route, the struggle for pepper sharpened on the Malabar and Canara coasts. The Mappilla corsairs intensified their activities against the Portuguese, who in turn increased the hunt for their vessels. They began to be regarded as the main foes of the State. In 1570, to stimulate the operations against them, the Portuguese King Dom Sebastian decided to give up his share of 20% in the booty in favour of his seamen¹¹⁷. Thenceforth the interest of the Crown in privateering became merely strategic, whilst the economic benefits increased for the crew.

In Southeast Asia the situation was quite different. The *Estado da Índia* only possessed sparse positions in the region, which lay very far from the Red Sea and from the main enemies of the Portuguese. The need of privateering was there scarcely felt by the State. As it had been the case on the African Coast south of Cape Bojador, it even appeared as a hindrance to the development of commerce. In 1515 Dom Manuel – foreseeing, probably, an outbreak of plunderage under the “weak” governor he was forced to send to India – forbade the seizures in Malacca¹¹⁸. Malacca was, however, an isolated Portuguese station, where control of persons and vessels was even more difficult than in India. The prohibition must have fallen very soon into oblivion, since in 1527 the captain

¹¹⁶ Published in *APO*, , fasc. 5, part 1, doc. 10, pp. 17 & sq., art. xvii & xviii.

¹¹⁷ Ordinance of Évora, 1.III.1570, published in *APO*, fasc. 5, part 2, n.º 679, pp. 715 & sq., artº V.

¹¹⁸ Letter of the governor Lopo Soares de Albergaria to the captain of Malacca [Dec. 1515], ANTT, *Cartas dos Vice-Reis*, n.º 132; transcribed in our thesis (cyclostyled) *Os Portugueses em Malaca*, Faculdade de Letras de Lisboa, 1964, vol. II, doc. 8, pp. 132 & sq.

of the stronghold proposed the King to enforce it again¹¹⁹. Even if it has often been disregarded, such achievements appear as acts of piracy rather than of privateering. Accordingly, the need of sea-passes was not felt, as pirates would not respect them. After the conquest of Malacca, Afonso de Albuquerque sent messengers offering *seguros* (assurances) to neighbouring countries, especially to non-Muslim ones, such as Siam¹²⁰; but these assurances appear to have been collective guaranties, as we often find in Europe during the Middle Ages, rather than individual sea-passes. In fact, we did not find mention of *cartazes* issued at Malacca before the '70s of the sixteenth century, when the kingdom of Japara in Java made an alliance with that of Aceh in Sumatra to besiege Malacca, and began to send spices to the Ottomans by way of the Red Sea¹²¹.

The cultivation of black pepper in Southeast Asia appears to have developed from the twelfth century onwards; it is already mentioned as a local product by the Chinese writer Chou Ch'ü Fei writing in 1178. As Arabic geographers never mention pepper as a product of the Archipelago, we can assume that it was not yet exported towards the West, but rather intended for local consumption or exportation to China¹²². Apparently its spread towards the West is an aftermath of the Portuguese policy of monopoly in Kerala, which led Muslim traders to resort to Sumatra pepper. They usually conveyed it to the Red Sea by way of the Maldives, avoiding the Malabar coast where the Portuguese vessels used to cruise. Since 1505 the Portuguese responded by sending fleets to patrol those waters¹²³; the Maldives became thence a pole of Portuguese privateering.

Apparently the control exerted off the Malabar coast and around the Maldives and Ceylon¹²⁴ seemed sufficient, for no endeavours to extend it into the waters of the Bay of Bengal were made during the first decades.

The Coromandel coast, where spices were not grown, did not initially attract the attention of the Portuguese officials. There were, indeed, possibili-

¹¹⁹ Letter of Jorge Cabral, captain of Malacca, to the King, Malacca, 10.X.1527, ANTT, *Corpo Cronológico*, [henceforth CC], I-22-80, transcribed *ibidem*, doc.41, pp. 208 & sq.

¹²⁰ Barros, *Ásia*, II, vi, 7; Gaspar Correia, *Lendas...*, II, pp. 243, 263-265 & 381; Castanheda, *História...*, III, lxxii-lxxiii; Albuquerque, *Comentários...*, III, xxv, xxxvi, xxxvii & IV, xx.

¹²¹ Jorge de Lemos, *Hystoria dos Cercos que em tempo de Antonio Monis Barreto governador que foi dos Estados da Índia, os Achens & laos puserão á fortaleza de Malaca, sendo Tristão Vaz da Veiga capitão della*, Lisbon, 1585 (reprinted Biblioteca Nacional, Lisbon, 1993), fl. 34.

¹²² For further details on the history of pepper cultivation see our study *A questão da Pimenta...*, quoted above.

¹²³ Gaspar Correia, *Lendas...*, I, pp. 530, 643 & sq., etc.; Castanheda, *História...*, book II, ch. xx, etc.

¹²⁴ For further details see Jorge Manuel C. S. Flores, *Os Portugueses e o Mar de Ceilão (1498-1543): Trato, Diplomacia e Guerra*, Ed. Cosmos, Lisbon, 1998.

ties of re-export to the Red Sea of the pepper conveyed there from Kerala overland or by sea. In 1513 Afonso de Albuquerque sent a barque to Quilon, with the mission of intercepting any pepper trade to Coromandel¹²⁵. Anyhow, at least until the fall of Vijayanagar and the conquest of the coast by the rulers of Golconda, which brought about the rise of Masulipatam, the trade between the Bay of Bengal and the Red Sea remained a minor concern of the Portuguese.

It was not the wish to control the local trade, but rather the need of ensuring the rice supplies to the Portuguese positions in Kerala that led governor Diogo Lopes de Sequeira to send in 1519 João Moreno with a caravel to cruise off the other coast. His mission was to establish peace with the local ports, granting *cartazes* to their ships; and also to hinder Portuguese private traders from settling beyond the Cape Comorin¹²⁶. But this leads us to issues other than that of the blockade of the Red Sea.

The control of local trade

The endeavour to control regional seafaring and local trade cannot be explained by a single reason. Its aim was at least threefold. In fact we can distinguish a political, an economic and a social motivation.

Albeit not by design, the Portuguese gradually got involved in Indian local politics since the Zamorin's attack on Cochin in 1503, which led the captains of the armada of that year to build a stronghold in the territory of their protector¹²⁷. They had thenceforth friends and foes independently of their Near East policy. From the governorship of Albuquerque onwards they also increasingly intervened in trade within the Indian Ocean. Such economic policy earned them a new series of rivals, chiefly the Muslim merchants of Gujarat and the Mappillas, or Mohammedans of Kerala, who had hitherto been very cooperative¹²⁸.

Privateering and ocean control through the *cartaz* system were from then on used in a broader and more complex context, as the focus of official concerns gradually shifted from the Red Sea mouth to the Malabar coast.

¹²⁵ Cf. the mandate of Cochin, 7.IX.1513, ANTT, CC, II-41-144.

¹²⁶ Gaspar Correia, *Lendas...*, II, p. 568.

¹²⁷ Cf. Jean Aubin "L'apprentissage de l'Inde – Cochin, 1503-1504" in *Moyen Orient & Océan Indien...*, n.º 4, Paris, 1987, pp. 1-96; reprinted in Jean Aubin, *Le Latin et l'Astrolabe - Recherches sur le Portugal de la Renaissance, son expansion en Asie et les relations internationales*, 3 vols., Centre Culturel Calouste Gulbenkian, Paris, 1996-2006 [henceforth *L & A*], I, pp. 49-110.

¹²⁸ Cf. Geneviève Bouchon *Mamale de Cannanore – Un adversaire de l'Inde Portugaise (1507-1528)*, Lib. Droz, Geneva & Paris, 1975; and her studies quoted above, notes 4 and 11.

We do not know the exact purport of the *cartazes* issued in the sixteenth century, since the earliest we have found date from the second decade of the seventeenth century¹²⁹. We can, nevertheless, assume that it did not vary too much in course of time. Seventeenth century *cartazes*¹³⁰ contain the identification of the vessel and of its *nachoda*, a list of its armament, the intended route and the roll of goods forbidden to be carried. The latter included spices (pepper, cinnamom and ginger) and warlike materials (weapons, iron and other metals, timber for shipbuilding, coir, sulphur, saltpetre, etc.) while going to the Red Sea or to the Persian Gulf; and Habashis, Turks and Rumis or “white people” (“*gente branca*”, i. e. Levantine mercenaries) while coming back. These conditions are roughly the same as those imposed upon the Zamorin in 1511¹³¹ and 1513¹³², upon the “king of Cambay” (i. e. the Sultan of Gujarat) in the following year¹³³, upon the Queen of Quilon in 1516¹³⁴, and upon the King of Hormuz in 1523¹³⁵, etc. The prohibition on spices continues to be the core of the system. That on warlike materials comes from the *Bull of the Supper* and dates from the Middle Ages; it is kept in force probably for fear of a new Ottoman intervention. Finally, the prohibition on Abyssinian slaves and Levantine mercenaries is related to the local politics of the Deccan, in which the Portuguese tried to interfere by preventing the reinforcement of the Muslim powers.

Except for the case of the spices, the scope of the prohibitions is purely political. It will be noted that it continues to turn around the straits and the relations with the Muslim World. It is undoubtedly for this reason that references to *cartazes* for voyages to destinations other than the Red Sea or the Persian Gulf are very seldom found. This does not mean that the Portuguese did not

¹²⁹ *Vide supra* the *cartaz* preserved in English translation by Purchas. Insofar as we know, the oldest extant Portuguese original is a *cartaz* issued on 6.VIII.1613 by the governor Dom Jerónimo de Azevedo in favour of the Adil Shâh of Bijapur, published by Biker, *Collecção de Tratados...*, IV, pp. 182-183; other samples *ibidem*, pp. 181-188.

¹³⁰ Registers of *cartazes* issued between 1704 and 1817 are kept in the Historical Archives of Goa in *ms. n.º* 1363-1368, 1950 & 2544: Panduronga S. S. Pissurlencar, *Roteiro dos Arquivos da Índia Portuguesa*, Tipografia Rangel, Bastorá, Goa, 1955, p. 28.

¹³¹ Gaspar Correia, *Lendas...*, II, p.181-182.

¹³² Treaty of Cannanore, 24.XII.1513, published by Biker, *Collecção de Tratados...*, I, pp. 21-23; confirmation by Dom Manuel, Almeirim, 26.II.1515, *ibidem*, pp. 28-33.

¹³³ Gaspar Correia, *Lendas...*, p. 323; cf. Jean Aubin “Albuquerque et les négociations de Cambaye” in *Mare Luso-Indicum*, tome I, Lib. Droz, Geneva & Paris, 1971, pp. 3-63, reprinted in *L & A*, II, pp. 197-250.

¹³⁴ Treaty of Cochim, 25.IX.1516, published by Biker, *Collecção de tratados...*, I, pp. 33-37; renewed at Quilon, 17.XI.1520, *ibidem*, pp. 38-40.

¹³⁵ Treaty of Medina (Hormuz), 15.VII.1523, *ibidem*, pp. 40-45.

practise plunderage on other waters; but probably only that elsewhere official control, if any, was loose, and captures rather the affair of *alevantados* (rebels, mutineers), acting on their own account and, understandingly, not honouring official safe-conducts. Such was notably the case in the Bay of Bengal and Southeast Asia in general.

The Portuguese used the *cartaz* system to benefit their friends and harm their foes. They were bestowed upon those who accepted Portuguese friendship or Portuguese hegemony and denied to subjects of hostile powers, so that they might fall prey to Portuguese privateers.

Sometimes the concession of *cartaz* is related to the payment of *páreas*. This name was given to the tribute paid by the Muslim *taifas* (petty kingdoms) to the King of Leon since the days of Fernando Magno (r. 1037-1065), as a recognition of his imperial jurisdiction, and later on also to the kings of Castile and Aragon, on account of an effective overlordship in each case. The Portuguese began to collect a tribute of similar kind from petty chieftains of Morocco who accepted their suzerainty in the fifteenth century; it is, nonetheless, significant that the name *páreas*, which connoted imperial jurisdiction, only appears in the East and under Dom Manuel, whose pretensions to the title of emperor are well known. Stress was laid upon the acknowledgement of the Portuguese King's supremacy rather than upon the value of the tribute, which in some cases was merely symbolic: *e. g.* a *keris* (Malay dagger) in the case of the Sultan of Pahang in the Malay Peninsula. The payment of *páreas* was demanded especially from Muslim rulers, as the Hindu allies of the Portuguese, such as the King of Cochin and the Emperor of Vijayanagar, were treated as "brothers" of the Portuguese Sovereign and, of course, not bound to pay tribute.

The first example we have of the grant of safe-conducts in return for the payment of *páreas* is that of Bhatkal, on the Kanara coast: by an ancient contract renewed in 1548 the local chief bound himself to yield 2,000 bales of rice, whilst the Portuguese assumed the obligation of keeping a factor in the port to deliver *cartazes* to the ships that sailed therefrom¹³⁶. The same principle was applied between 1565 and 1575 in the case of the King of Masulipatam, who promised to supply Malacca with 300 candies of rice¹³⁷.

¹³⁶ Simão Botelho, *Tombo da Índia*, fl. 200, published by Rodrigo José de Lima Felner, *Subsídios para a História da Índia Portuguesa*, Lisbon, 1868, p. 243.

¹³⁷ The text of the treaty is lost, but is referred to in several documents, *e. g.*, a letter of the King of Portugal to the viceroy Matias de Albuquerque, Lisbon, 12.I.1591, published by Artur Basílio de Sá, *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente – Insulíndia*, vol. V, Agência Geral do Ultramar, Lisbon, 1958, doc. 27, pp. 190-191.

Concession of safe-conducts was also used for other purposes, such as stimulating conversions into Christianity. In 1570 Dom Sebastian decreed that Christian kings and lords, as well as Hindu kings who favoured evangelization, should be given *cartazes* to navigate freely to China, Japan, Moluccas, etc.¹³⁸. When about 1598 the Zamorin came to terms with the Portuguese, he received four *cartazes* a year for Mecca, and others, without specified limit, for Basrur, Mangalore, Aceh, Bengal, etc.; but he entreated the Portuguese to withhold the sea-passes of the Ali Raja of Cannanore to the Red Sea, since he was a rival power¹³⁹.

In fact, withholding of sea-passes was often used as pressure tactic against powers reluctant to accept the Portuguese hegemony. This was done in 1605, when the greater part of Ceylon rebelled against the Portuguese¹⁴⁰, and in 1612-16 to compel the people of the Maldives to accept a Christian pretender to their throne¹⁴¹, etc.

This system left a fair amount of room for abuses, and we often find complaints against captains who gave, or rather sold, sea-passes to the enemies of the State, disregarding the official policy. In 1547 the captain of Chaul Antonio de Sousa is accused of receiving Gujarati vessels, regardless of the cancellation of their sea-passes because of the war between Portugal and Gujarat¹⁴²; in 1584 Brás de Azevedo, captain of the fleet of Diu, is said to have accepted money to leave in peace a carrack belonging to Akbar, whose safe-conducts had been annulled on account of the Mughal attack on Daman¹⁴³; etc.

The control exerted by the Estado da Índia in the Indian Ocean also had a social purpose, since its target were Portuguese traders themselves as well as the subjects of local powers. In former days they had not been viewed as a danger to the State or to its monopolies, and most of the voyages to India had

¹³⁸ Alvará of Sintra, 20.IX.1570, published in *APO*, fasc. v, part ii, n.º 683, p. 732.

¹³⁹ ANTT, *Miscelâneas da Graça*, cx 6-2.º E, ff. 341-342; in 1547 the *alguazil* or vizir of Cannanore had, conversely, entreated the governour Dom João de Castro to withhold the sea-passes given to the ports between Pudupatam and Dharmapatam, whose men had killed a *casado* of Cannanore (*Colecção São Lourenço*, III, doc. 31, p. 381).

¹⁴⁰ Letter of the King of Portugal to the viceroy Dom Martim Afonso de Castro, Lisbon, 26.II.1605, published by Raymundo A. de Bulhão Pato, *Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções*, vol. I, Lisbon, 1880, doc. 2, pp. 8-10.

¹⁴¹ Letters of the King to the viceroy, 28.III.1612, *ibidem*, vol. II, doc. 285, pp. 258-259; 26.II.1614, *ibidem*, vol. III, doc. 449, pp. 95-96; 14.III.1616, *ibidem*, doc. 733, pp. 471-472,

¹⁴² Letter of Jorge de Abreu and others to the governor Dom João de Castro, Chaul, 2.VI.1547, published by Armando Cortesão & Luís de Albuquerque, *Obras Completas de D. João de Castro*, vol. IV, Academia Internacional da Cultura Portuguesa, Coimbra, 1982, doc. 557 a, pp. 51-53.

¹⁴³ Diogo do Couto, *Ásia*, Decade X, book iv, ch. 8.

been organized by Dom Manuel in partnership with private merchants, chiefly of Florentine origine. Afonso de Albuquerque still thought of a kind of compromise, whereby the King would monopolise the exploitation of the Cape route, whereas local commerce would be left to private traders, so that the latter might become rich and assure the defense of the Portuguese establishment in the East ¹⁴⁴.

It was under the “liberal” governor Lopo Soares de Albergaria (1515-1518) that a large group of Portuguese officials and soldiers deserted public service to earn their living as traders or mercenaries, especially around the Bay of Bengal, where virtually no official watch was possible. Such is the origin of the Portuguese informal merchant colonies of the Coromandel coast (Pulicat, Mailapur, Nagapattinam, etc.), and, later on, of the mouth of the Ganges. They were regarded with suspicion for several reasons: because they infringed with impunity the royal monopolies; because they tended to get on well with the local powers and manœuvre with them to keep the State at bay; and, perhaps above all, because one more trader was viewed as one less soldier.

Throughout the sixteenth century a steady rivalry existed between the official enterprise and these interlopers. At least during the reigns of Dom Manuel (r. 1499-1521) and Dom John III (r. 1521-1557), the latter were treated in a quite unfriendly manner by the powers that be. In 1519, the governor Diogo Lopes de Sequeira forbade any Portuguese to cross the cape Comorin – too late to prevent the formation of merchant colonies around the Bay of Bengal that had started three years earlier with the settlement of a few Portuguese in Pulicat ¹⁴⁵. In 1538, the captain of Malacca, Dom Estêvão da Gama, advised the King to forbid Portuguese settlers from owning ships, and exhorted him to repatriate forcibly all those possessing more than 2.000 *cruza-dos* ¹⁴⁶. In 1540 the governor Dom Garcia de Noronha even began to organize an armed expedition against the Portuguese merchant colony of Mailapur ¹⁴⁷; although the project did not materialize, it was still discussed in 1568 ¹⁴⁸. Meanwhile the governor Martim Afonso de Sousa, though being a fair representative of the “liberal” current, had imposed in the custom-house of Malacca a tax of

¹⁴⁴ Letter of Albuquerque to the King, published in *CAA*, I, xix, p. 97.

¹⁴⁵ For further details see Sanjay Subrahmanyam, *Improvising Empire – Portuguese Trade and Settlement in the Bay of Bengal, 1500-1700*, Oxford University Press, Delhi, 1990; and *The Political Economy of Commerce: Southern India, 1500-1650*, Cambridge University Press, Cambridge, 1990.

¹⁴⁶ Letter of D. Estêvão to the King, Malacca, 20.XI.1538, ANTT, CC, I-7-62, transcribed in our *Os Portugueses em Malaca*, quoted *supra*, vol. II, doc. 118, pp. 299 & sq.

¹⁴⁷ G. Correia, *Lendas...*, IV, p. 112.

¹⁴⁸ Fr. Joseph Wicki, S. J., “Duas relações sobre a situação da Índia Portuguesa nos anos de 1568 e 1569”, in *Studia*, n.º 6, Lisbon, 1961, p. 153.

10 % upon every good carried from China by Portuguese traders, while Hindu and Muslim merchants paid only 6% ¹⁴⁹.

From their side the interlopers often tried to sabotage the official trade network. This happened, for example, in 1512 when Diogo Pereira and his partners, who tried to forestall the whole pepper production of Kerala, in order to bring about the bankruptcy of the royal factory ¹⁵⁰. Attempts were also made to obstruct embassies sent by the Estado da Índia to local powers, as for example, happened in Pegu in 1519, in Bengal in 1521, and so on ¹⁵¹.

Later on, as we shall see, the tension tended to subside and the attitude of the State towards private traders gradually became more mild. In late sixteenth and early seventeenth century Portuguese municipalities on the west coast, and even merchant colonies of Coromandel, such as the one at Mailapur, were granted a series of privileges by the Spanish kings of Portugal (1580-1640) – perhaps, at least partly, because the latter were worried that they might lose their allegiance. We know that Portuguese of the Asian *dispora* had sent messages to D. António Prior do Crato, inviting him to come to the Indies and to reign over them ¹⁵².

At any rate, the *casados* (Portuguese settlers married to local women) gradually became more influential; they were quite often able to impose their own views upon the external policy of the Estado da Índia ¹⁵³. As their influence increased, the control of the State on their activities tended to fade, and the system lost the social objective it had in former times.

Roughly during the first half of the sixteenth century, the *cartazes* also had a directly economic purpose, aiming at the protection of royal monopolies in matters of local trade. Although a quasi-monopoly of the Crown had been imposed upon the spice trade by the Cape Route in 1505, no rules existed for

¹⁴⁹ Simão Botelho, *Tombo da Índia*, fl. 92 v, published by Felner, *Subsidios...*, p. 106.

¹⁵⁰ For further details, see our studies “O testamento político de Diogo Pereira, o Malabar, e o projecto oriental dos Gamas” in *Anais de Historia de Além-Mar*, n.º 5, 2004, pp. 61-160; and “A Man between two Worlds: Diogo Pereira, ‘The Malabarian’ ” in Kenneth MacPherson & Sanjay Subrahmanyam (ed.), *From Biography to History – Essays in the History of Portuguese Asia (1500-1800)*, Transbooks, Nova Delhi, 2005, pp. 121-197.

¹⁵¹ See examples in Bouchon & Thomaz, *Voyage...* p. 31 & sq.

¹⁵² “The admirable and prosperous voyage of the Worshipfull Master Thomas Candish of Trimley (...) into the South Sea (...)” in Richard Hakluyt, *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques & Discoveries of the English Nation, Made by Sea or Overland to the Remote and Farthest Distant Quarters of the Earth at any time within the compasse of these 1600 Years*, vol. VIII, new edition, London & New York, 1907, pp. 248-250.

¹⁵³ Cf. Sanjay Subrahmanyam “The tail wags the dog or some aspects of the external relations of the Estado da Índia, 1570-1600”, in *Moyen Orient & Océan Indien...*, n.º 5, Paris, 1988, pp. 131-160.

the regional commerce in the Indian Ocean before 1518. In 1515 the Court forced the King to replace Afonso de Albuquerque by a “liberal” governor, Lopo Soares de Albergaria; the lax policy he followed, granting everybody licence to sail everywhere¹⁵⁴, jeopardized the official control of the pepper trade. When in 1518 Dom Manuel, by a sort of coup d’état, succeeded in recapturing effective power and sent to India as governor one of his faithful, Diogo Lopes de Sequeira, he forbade any Portuguese from buying pepper for resale, even to the royal factors, under pain of confiscation of all goods¹⁵⁵. Pepper trade became virtually a monopoly of the Crown.

This policy, however, involved both financial and social risks: it could severely affect the income of the custom-houses the State already had in Goa, Hormuz and Malacca, and also bring about the disaffection of the merchants settled in the Portuguese possessions. Apparently Dom Manuel realized this, since the very next year he decided to mitigate the rigour of the monopoly in Malacca. While sending Garcia Chainho there as his factor, he suggested that local merchants be associated with the enterprise and be allowed to deal in spices up to a reasonable amount¹⁵⁶.

Nonetheless the former rigour reappears in the *Ordenações da Índia*, promulgated by the King on 8th September 1520, which forbid State officials from engaging in any kind of trade, besides forbidding Portuguese subjects from trading in horses, except in Goa. The ordinance also reiterated the 1505 prohibition of slave trade between the eastern possessions of Portugal and the mother country, besides establishing Crown monopoly on pepper, cloves, ginger, cinnamon, mace, nutmeg, lacquer, silk and tincal (unrefined borax). Ships conveying such commodities became subject to confiscation; in case they were owned by Muslim merchants, those aboard would also be captured in slavery¹⁵⁷. The royal monopoly on the commerce between Portugal, on the one hand, and Guinea, Elmina and India, on the other, is reaffirmed in the definitive version of the Manueline code of laws (*Ordenações Manuelinas*), printed in that very year, threatening trespassers with punishments which could include death penalty¹⁵⁸.

¹⁵⁴ G. Correia, *Lendas*, II, p. 466; cf his letter to the captain of Malacca, quoted above.

¹⁵⁵ Provision of Lisbon, 26.II.1518, published in *APO*, fasc. 5, n.º 7, p. 10.

¹⁵⁶ ANTT, *Cartas dos Vice-Reis*, n.º 21; transcribed in our *A Questão da Pimenta...*, doc. 1.

¹⁵⁷ Published by António Lourenço de Caminha, *Ordenações da Índia do Senhor Rei D. Manoel de eterna memória – Informação verdadeira da Aurea Chersoneso feita pelo antigo Cosmographo Indiano Manoel Godinho de Eredia e Cartas em lingoagem Portuguesa de D. Jeronymo Osorio (...)*, Lisbon, 1807; and again by Luís Fernando de Carvalho Dias “As Ordenações da Índia” in *Garcia de Orta – Número especial dedicado à Índia Portuguesa*, Junta de Investigações do Ultramar, Lisbon, 1956, pp. 229-245.

¹⁵⁸ *Ordenações Manuelinas*, book V, tit. cxii & cxiii.

Such a harsh policy was, for obvious reasons, unsuitable in practice; and, in fact, before leaving Goa, the governor Diogo Lopes de Sequeira, claiming to act on orders from the King, left an ordinance for the captain of the town, whereby he restricted legal seizures to amounts of pepper larger than one *bahar*¹⁵⁹.

Although during the last years of Dom Manuel's reign the "liberal" opposition to his Oriental policy had revolved around the Crown Prince, the latter, on ascending the throne and becoming King John III, showed no haste to give up his monopolies. In relation to China and the Far East he indeed adopted a pragmatic attitude, agreeing to trade through the agency of private merchants, since the Celestial Empire did not tolerate the intrusion of foreign powers¹⁶⁰. But as to the rest he initially tried to keep to the strict positions of his father. So, in 1524, while sending his faithful Vasco da Gama to India as viceroy, he urged him to re-enforce the monopoly of spices and drugs in Malacca, buying immediately at cost price all amounts found in the hands of private traders. But Vasco da Gama died before he could implement this policy, and Dom Henrique de Meneses, who succeeded him in December 1512, decided not to implement it in view of the ordinance given by Dom Manuel to Garcia Chainho in 1516. This resolution was confirmed in 1533 by the Controller of the Exchequer (*Vedor da Fazenda*) Afonso Mexia. We know that it remained in force, since by 1545 several persons, prosecuted before the Court of Appeal (*Tribunal da Relação*) of Goa on the charge of dealing in spices at Malacca, were absolved, as it was proved that such dealings were legal¹⁶¹. Conversely, in the Arabian Sea the prohibition remained in force, and in 1546 the *Vedor da Fazenda* Aleixo de Sousa, who sent an unauthorized cargo of pepper from India to China, was sued by order of the viceroy Dom João de Castro¹⁶².

The royal monopoly on the clove trade in the Moluccas was abolished in 1539 by the viceroy Dom Garcia de Noronha¹⁶³. If not *de jure*, at least *de facto*, other royal monopolies also gradually faded away, in so far as the lines of

¹⁵⁹ Published in *APO*, fasc. 5, part 1, doc. 10, pp. 17 & sq., art. xvii & xviii.

¹⁶⁰ Vide João Paulo Oliveira e Costa "A Coroa Portuguesa e a China (1508-1531) – Do Sonho Manuelino ao Realismo Joanino" in António Vasconcelos de Saldanha & Jorge Manuel dos Santos Alves (ed.), *Estudos de História do Relacionamento Luso-Chinês – Séculos XVI-XIX*, Instituto Português do Oriente [Macau, 1996], pp. 11-84.

¹⁶¹ Advice given by the judge Dr. Pascoal Florim to the governor Dom João de Castro about the pepper trade, Goa, 30.IX.1545, ANTT, CC, I-77-42, transcribed A *Questão da Pimenta*..., doc. 24.

¹⁶² Process of Goa, dated 19.X.1545, Biblioteca da Ajuda, 51-8-43, fl. 1 & sq.; partly published (without the testimonies of the witnesses) by Armando Cortesão & Luís de Albuquerque, *Obras Completas de D. João de Castro*, vol. III, Academia Internacional da Cultura Portuguesa, Coimbra, 1976, doc. 91, p. 95.

¹⁶³ Castanheda, *História*..., IX, v; Couto, *Ásia*, VI, viii, 19. For further details see our study "Maluco e Malaca", in *De Ceuta a Timor*, pp. 537 & sq.

commerce directly exploited by the Crown gave place to concessions of voyages to persons whose services the King wished to reward – a system which spread quickly from 1564 onwards and became quite general by 1568 ¹⁶⁴. Finally in 1570 Dom Sebastian gave up his monopoly of the *carreira da Índia*, authorizing his Christian subjects to load spices for Portugal in the ports of Cannanore, Chaliyam, Cochin and Quilon, which had Portuguese strongholds and Portuguese authorities to control them, as well as in Kedah, Sunda and Malacca. Hindu merchants could load them only at Cochin, while Muslims were tacitly excluded. Loadings from Bhatkal were subject to licence from the viceroy, which “should be given very easily” provided the persons were trustworthy ¹⁶⁵. These precautions obviously aimed at avoiding any smuggling of pepper to the Straits of Mecca.

As could be expected, the end of royal monopolies did not cause the loosening of the sea control exerted by the Portuguese, since its main purpose, the protection of the Cape Route against the competition of that of the Red Sea, remained valid. In 1545 a plan of the King to liberalize in some degree the pepper trade within the Indian Ocean had almost unanimously been rejected on that very ground by 32 counsellors summoned by the governor Dom João de Castro ¹⁶⁶. It was generally understood that the blockade of the Red Sea entailed the control of local traffic; and such need became more pressing as the Ottomans succeeded in reviving the old sea route. In 1565 it was estimated that $\frac{2}{3}$ rds of the pepper exports of India took the route via the Red Sea and only $\frac{1}{3}$ rd went via the Cape ¹⁶⁷. The *carreira da Índia* compensated for this loss by developing the trade in cinnamom, indigo, silk and porcelain, but even so, the umbilical cord of Portuguese India seemed in danger.

The Portuguese sea control thus became stricter in the second half of the sixteenth century, especially after the crisis that the downfall of Vijayanagar in 1565 brought about, sharpening the tensions between the Portuguese and the Muslims. A number of new issues now surfaced.

Owing to the fall of Vijayanagar the horse trade, which had been one of the main sources of income of the Portuguese, quickly declined. The *Estado da Índia* compensated for this by persuading the Gujarat merchants to increasingly use Portuguese ports, by providing protection to their commerce, in the form of *cáfilas* or convoys. But in the meantime Muslim privateering, based mainly on North Malabar ports, had increased, becoming a permanent threat

¹⁶⁴ For further details see our study “A crise de 1565...”, quoted above.

¹⁶⁵ Ordinance of Évora, I.III.1570, published in *APO*, fasc. 5, part 2, doc. 679, pp. 715-726.

¹⁶⁶ We have published all the 32 advices in *A Questão da pimenta...*, quoted above.

¹⁶⁷ Letter of the viceroy D. Antão de Noronha to the King, Goa, 17.XII.1566, ANTT, CC, I-108-15, published by Silva Rego, *Documentação...*, vol. 10, pp.150 & sq.

for the vessels of the Portuguese and of their partners. It was to encourage the operations against Malabar corsairs that in 1570, as we have already seen, King Sebastian renounced the 20% share in the booty due to the Crown in favour of the crew. As the share of the latter increased from 27% to 47% of the plunder, we can assume that the interest of men in sea patrolling intensified and the seizures tended to multiply.

It was in the same period that the system of concessions of voyages was generalized in the Bay of Bengal, the seas of the Archipelago and in the Far East. By 1581 a total of 34 voyages were regularly organised under the concession system, 16 departing from Malacca, 11 from San Thomé or Nagapattinam, 4 from Macao and 3 from Goa. Across the Bay of Bengal 15 lines of commerce worked in that way, linking Mailapur or Nagapattinam to Malacca, Kedah, Pegu, Martaban, Tenasserim, Junkceylon, Peddapalli (at the mouth of river Krishna), Masulipatam, Pipli (Orissa), Satgaon and Chittagong; and Malacca to Bengal, Martaban, Tenasserim and Junkceylon, not to speak of marginal lines such as Cochin-Malacca or Malacca-Kedah.

Some of the concessions were made under the regime of exclusiveness, while others were not, but we do not know exactly which belonged to which category¹⁶⁸. We can, however, logically assume that only those departing from Portuguese possessions, such as Goa and Malacca, could be granted with exclusiveness, since elsewhere there were no officers of the Crown to enforce the control. Anyhow, grantees very often tried to usurp rights of monopoly, incurring the displeasure of the Church authorities, who repeatedly condemned forestalling of any kind of commodities, chiefly of foodstuffs¹⁶⁹.

Perhaps the concessions were consciously intended to improve the Portuguese control in peripheral waters such as those of the Bay of Bengal, since the concessionnaires logically tended to make good their rights even by violent means. At least we know that in the case of Masulipatam – whose king seldom or never paid the *páreas* he had promised – the concession was practically equivalent to a letter of marque, since the advantage of the grantees mainly consisted in the seizure of Muslim ships that sailed thereabouts without *cartaz*¹⁷⁰.

¹⁶⁸ For further details see our study “Les Portugais dans les Mers de l’Archipel au XVI^e siècle” in *Archipel*, Études interdisciplinaires sur le Monde Insulindien, n.° 18, Paris, 1979, pp. 105 a 125; English version: “The Portuguese in the Seas of the Archipelago during the XVI century” in *Trade and Shipping in the Southern Seas*, SPAFA, Cisarua, West Java, Indonesia, 1985; Portuguese version in *De Ceuta a Timor*, pp. 567 & sq.

¹⁶⁹ See the decrees of the First Provincial Council of Goa (1567), published in *APO*, fasc. 4 (especially Action IV, decrees 11-27).

¹⁷⁰ *Livro das Cidades e Fortalezas que a Coroa de Portugal tem nas Partes da Índia...* (c.1581), published by Francisco Mendes da Luz in *Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra*, vol. XXI, 1954, and again in facsimile in *Studia*, n.° 6, 1960, ch. 17.

The most important innovation of this period, however, is the limitation of the grant of *cartazes* to a fixed number of ships at each port. Peace treaties and trade agreements of the first half of the century – such as the aforesaid contract with Bhatkal, that of 1542 with the Nizâm Shâh of Ahmadnagar¹⁷¹ and the treaty of 1548 with the ‘Adil Shâh of Bijapur¹⁷² – contained no restrictions of such kind; the last mentioned even expressly stipulated that Portuguese authorities were to give safe-conducts on demand to all ships of his ports intending to sail anywhere, including the Red Sea. A limitation regarding the Red Sea and the Persian Gulf already appeared in the contract of 1547 with the Nizâm Shâh¹⁷³, which, although putting no restriction to the concession of sea-passes for the Indian coast and Malacca (provided the ships did not convey Turks or forbidden commodities) restricted the *cartazes* to be given for Hormuz to five a year, and those for Mecca to one.

A strict limitation appears for the first time in a contract of 1559 with the “king of Bacalá” (apparently the lord of Bakarganj, at the mouth of the Ganges): the latter promised to pay *páreas*, in food-stuffs and fabrics, to the Portuguese, who in exchange engaged to give him every year two *cartazes* for Goa, one for Hormuz and one for Malacca¹⁷⁴. This type of limitation spread very rapidly after the crisis of 1565-75, and became thenceforth virtually general in the case of voyages to the Red Sea and the Persian Gulf. The peace treaties of 1571 and 1576 with ‘Adil Shâh, for instance, already limit the concession of *cartazes* for the Red Sea to six a year¹⁷⁵.

The drastic limitation of traffic to the straits of Mecca and Hormuz is certainly related to the fear of “smuggling” of pepper, and needs no further explanation. On the contrary, the case of the traffic to Goa and Malacca (and, to a lesser extent, also to Hormuz) seems somewhat odd and deserves a comment, since it represents a change both in the traditional fiscal policy of the State and in its social policy.

The *Estado da Índia* had inherited from most of the powers it locally replaced a policy of low custom duties¹⁷⁶. In Goa and Malacca these were

¹⁷¹ Goa, 30.III.1542; transcribed in *Tombo da Índia*, fl. 105 (Felner, *Subsidios...*, pp. 117-120; also Biker, *Collecção...*, I, pp. 98-101).

¹⁷² Goa, 22.VIII.1548; *ibidem* fl. 44v (Felner, *Subsidios...*, pp. 41-46; also Biker, *Collecção...*, I, pp. 122-127).

¹⁷³ Goa, 6.X.1547; *ibidem* fl. 106 (Felner, *Subsidios...*, pp. 120-123; also Biker, *Collecção...*, I, pp. 120-122).

¹⁷⁴ Goa, 30.IV.1559; published in *APO*, fasc. 5, part 1, doc. 296, pp. 398-402, and also by Biker, *Collecção...*, I, pp. 144-148.

¹⁷⁵ Goa, 13-17.XII.1571 & 22.X.1576; published in *APO*, fasc. 5, part 2, doc. 742 & 786, pp. 825-831 & 921-930, and also by Biker, *Collecção...*, I, pp. 160-180.

¹⁷⁶ Cf. our study “The economic policy of the Sultanate of Malacca (XVth-XVIth centuries)” in *Moyen Orient & Océan Indien...* n.º 7, Paris, 1990, pp. 1-12.

normally 6%, while in Diu they did not exceed 4%; only in Hormuz they were somewhat higher, 5% for victuals, 16.66% for drugs and spices, and 10% for other goods. In Goa and Malacca food-stuffs were tax free. In Goa ships fitted out in Kanara ports (Honawar, Mangaloree, Mirjan, Bhatkal and Basrur), which had always been the granary of the town, did not pay duties; and any ship bringing at least 10 horses from Persia or Arabia was exempted from duties on other merchandise, paying just the tax on horses¹⁷⁷. This policy contrasted sharply with that practised by traditional landbound states, such as Siam, where duties amounted to 22.2%, or Bengal, where they were as much as 37.5%; even in a state with traditions of seafaring such as Pegu they were 12%.

The policy of low rates decidedly rested on a mass trade, willingly sacrificing immediate profit per unit in the interest of increase of volume expected in the medium run. Already in 1500, by agency of Pedro Álvares Cabral, D. Manuel, tried to persuade the Zamorin of Calicut to adopt the same practice:

...thou shalt say to the aforesaid king that thou art aware that in his realm there are heavy custom-duties; and it seemeth thee that, to us, they should not be so big, since we have newly sent to his country, and everywhere at the beginnings of any trade there is always made discount and favour to whomsoever goeth with merchandise, and so we use to do in our realms; and therefore, it seemeth thee that, for our sake, he ought to do the same to our merchandise; and thou shalt concert with him a reasonable amount to be paid on every buy and sale, telling him that although it be less than is paid by the others, pleasing God, the plenty of ships and merchandise shall be so great that his custom-houses shall yield much more than what nowadays they yield¹⁷⁸.

Invitations repeatedly made by Portuguese authorities to Hindu merchants from the Coromandel coast or to Chinese merchants from Pahang to settle in Malacca constitute another facet of the same policy of encouragement of mass trade, initiated in Malacca by the Sultanate and taken up by the Portuguese¹⁷⁹.

¹⁷⁷ "Regimento do Mandovim de Goa" (1522), published by Vitorino Magalhães Godinho, *Les Finances de l'État Portugais des Indes Orientales (1517-1635) – Matériaux pour une étude structurelle et conjoncturelle*, Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português, Paris, 1982, pp. 125-128; "Regimento da Alfândega de Goa" (1568), published *ibidem*, pp. 136-154, art. 29.

¹⁷⁸ Draught of the instructions to be given by the King to Pedro Álvares Cabral, s/d, ANTT, *Leis*, Maço I, doc. 21, pub. by J. Romero Magalhães & Susana M. Miranda, *Os primeiros 14 documentos...*, quoted above, doc. 7, p. 51.

¹⁷⁹ Cf. our study "The Indian Merchant Communities in Malacca under the Portuguese rule" in *Indo-Portuguese History: Old Issues, New Questions*, ed. by Teotónio R. de Souza, Concept Publishing Company, New Delhi, 1985, pp. 56-72.

A limit on the number of ships allowed to come to a Portuguese port appears, thus, as a novelty. It could not have either a strategic or a fiscal purpose; nor even be related to royal monopolies, since meanwhile these had virtually vanished, as we have seen. We believe, thus, that the reason behind such a measure was social in nature.

The number of *casados* had gradually increased from the beginning of the conquest; in places such as Cochin, Goa and Malacca, as well as in San Thomé de Meliapor and Nagapattinam, they formed an active bourgeoisie, mainly engaged in local and regional trade. With their slaves and dependents, they ended up by becoming an important element in the system of defence of the *Estado da Índia*, which, at the same time, could not live without loans of money from them in critical moments. Around the Bay of Bengal, where they preceded the agents of the State, that finally decided to be on good terms with them, they assured the intercourse with local powers and local markets, often acting as compradores on behalf of the King or of his concessionaires. However, a muffled hostility persisted between them and the *fidalgos* born in the mother-country, whom the Crown systematically preferred in the distribution of concessions and public charges. About 1559 even a rumour spread that the *Estado da Índia*, taking advantage of the presence of Dom Constantino de Bragança, a noble of royal blood, as viceroy, had cut the ties with Lisbon¹⁸⁰. The Crown felt, therefore, the need of properly managing this important social group.

We believe, thus, that the measures restraining the number of foreign vessels calling at Portuguese ports aimed at protecting the *casados*' trade from competition and reserving for them some lines of regional trade. If that is so, then the inflexion of the traditional attitude of the State towards interlopers dates from the very beginning of Dom Sebastian's reign. A clear sign that under the Habsburgs (1580-1640) it had already changed is the fact that in 1595 the rates of the duties paid in Malacca by Christians and non-Christians were inverted, the former paying thenceforth 6% and the latter 14%¹⁸¹

The *cartazes* as a source of income

We have already pointed out a few cases of the delivery of *cartazes* conditional on the payment of *páreas*.

¹⁸⁰ Letter of Lourenço Pires de Távora, Portuguese ambassador to the Holy See, to the King, Rome, 19.VII.1561, published by José da Silva Mendes Leal, in *Corpo Diplomático Português*, vol. IX, Lisbon, 1886, p. 303.

¹⁸¹ *Alvará* of the governor Matias de Albuquerque, 14.IV.1595, published by Panduronga S. S. Pissurlencar, *Regimentos das Fortalezas da Índia*, Bastorá, Goa, 1951, pp. 256-266.

Cartazes were issued against a small fee, remaining unchanged throughout the sixteenth century and amounting ordinarily to one *pardao* per ship¹⁸². In Gujarat, however, this fee was only one *tanga* (worth 1/6 *pardau* or 60 reals) per ship, as stated by an agreement concluded in 1533 between the Sultan and the Portuguese¹⁸³. Ships conveying horses from Hormuz to Goa on the return also enjoyed a discount, paying only 50 reals per ship¹⁸⁴. These fees went apparently to the officers who drew up the document, since they are never taken into account by the State budgets. As we have seen, the practice was different in the kingdoms of Kerala, where the rulers collected a tax on safe-conducts, which about 1535 yielded 8,000 to 9,000 *cruzados* a year to the King of Cannanore.

For a brief while, this practice also benefited the Portuguese, since when in 1513 the Zamorin came to terms with them, it was agreed that the revenue of the *cartazes* would be divided into two parts, one for the *Estado da Índia* and the other for the local ruler¹⁸⁵. This agreement, however, lasted only until 1525.

On the other hand, especially on the Coromandel coast where they were far from the authorities' control, Portuguese officers entrusted with the grant of safe-conducts often sold them at high prices, of course on their own behalf. In the atmosphere of difficulties which arose from the fall of Vijayanagar, there were several proposals for the officialization of this practice; it was also suggested that the ports of Coromandel coast would pay a kind of subscription to have their sea-passes on a regular basis¹⁸⁶. But a

¹⁸² *Regimento* of the Goa custom-house quoted above, art. xxxv; ordinance of Lisbon, 18.II.1522, published in *APO*, fasc. 5, part 1, doc. 39, pp 57-59; etc.; the insistence of the successive kings on this point is apparently a sign that their officers in the East tended to exact more than the statutory fee.

¹⁸³ Treaty of Bassein, 23.XII.1533 (*Tombo da Índia*, fl. 120, published by Felner, *Subsidios...*, pp. 132-138; and also by Biker, *Collecção...*, I, pp. 103-107, both with the wrong date of 1543; also transcribed by Couto, *Ásia*, IV, ix, 2).

¹⁸⁴ Letter of Dom Manuel to the governor Diogo Lopes de Sequeira, Évora, 3.III.1520, published in *APO*, fasc. 5, part 1, doc. 34, p. 53.

¹⁸⁵ Letter of Afonso de Albuquerque to Dom Manuel, Goa, 25.X.1514, published in *CAA*, I, pp. 318-324; letter of the same to Dom Martinho de Castelo Branco, without date, published *ibidem*, pp. 405-414; charter of Dom Manuel confirming the peace with Calicut, Almeirim, 26.II.1515, published *ibidem*, II, pp. 448-452; letter of the Zamorin (protesting against this clause which seemed to him unjust, as the kings of Cochin and Cannanore were not bound to share the revenue of their *cartazes* with the Portuguese King), Calicut, 7.I.1520, published *ibidem*, IV, pp. 31-33. In 1546 the King of Cannanore complained that the rent of the *cartazes* he issued, which in the past had attained to 25,000 *pardaos*, yielded only 3,000 a year (*Colecção de São Lourenço*, vol. III, Instituto de Investiação Científica Tropical, Lisbon, 1983, doc. 24, p. 365).

¹⁸⁶ Wicki, *op. cit. supra*, note 118, p. 153.

committee of cannonists declared that the sale of *cartazes* was illegitimate and the proposal was dropped¹⁸⁷.

The sole cases of legal sale of safe-conducts we have found were carried out once again in Calicut, but on a different juridical basis. In fact, the peace treaty of 1599 between the Zamorin and the Portuguese stipulated that all *cartazes* would be paid at 13 *fanams* (worth one *pardao*, which was the normal fee), except the five which were granted annually for voyages to the Red Sea that were to be paid at 300 *fanams* each¹⁸⁸. The reason is that for voyages to the Red Sea the Portuguese demanded, as we shall see, the payment of duties to their custom-houses. The tax of 300 *fanams* seemingly stayed in lieu of duties, as there was no Portuguese customs-house in Calicut.

If the sale of safe-conducts was considered illegitimate, such was not the case with forcible taxation, which the Portuguese practised in some cases, apparently without protests from the jurists and moralists.

The first example of such a practice appears in 1520, when the 'Âdil Khân of Bijapur proposed peace and friendship to governor Diogo Lopes de Sequeira. The latter promised to issue safe-conducts to the vessels of the sultanate – including two ships a year for Ceylon, to lade elephants, and ships for Ormuz, to carry horses – on the condition that these pay custom duties at Goa. A further exaction appears in 1533 in the peace treaty between Portugal and Gujarat. It stipulates that vessels for coastal sailing would sail without *cartaz*; sea-going ships would take safe-conduct from the Portuguese authorities, paying one *tanga* for each ship; but ships making for the Red Sea would compulsorily take *cartaz* in Bassein alone and pay customs there. This obligation was later on transferred to Diu, subsequent to the incorporation of this town in the *Estado da Índia*. This arrangement was maintained even when the Mughals took over the region, the agreement of 1573 between them and the Portuguese only allowing for one duty free vessel a year from Surat to the Red Sea¹⁸⁹. The new agreement, signed by the representatives of Jahângir in 1615, did not introduce significant changes, since the concession of two extraordinary *cartazes* for Hormuz and two for Mecca was a concession on a one time basis, as a peace offering; and the letter of the treaty expressly stated that the Portuguese did not renounce the principle of compulsory taxation on all the shipping from and to the Bay of Cambay¹⁹⁰. Even if the customs paid in Diu were light (4%), one can wonder why a powerful state, such as the Mughal

¹⁸⁷ *Ibidem*; and also Fr. Francisco Rodrigues, S. J., *Resolução de alguns casos uersados na Índia e suas partes* (c. 1571), ANTT, *Ms da Livraria* n.º 805, fl. 33v & sq.

¹⁸⁸ Couto, *Ásia*, XII, ii, 2.

¹⁸⁹ Couto, *Ásia*, IX, 13.

¹⁹⁰ Peace of 7.VI.1615, published by Biker, *Collecção...*, I, pp.189-192.

Empire, consented to such an exaction, which the Sultan of Gujarat had formerly agreed to but only under the threat of an attack by Humayun. Perhaps the payment came to be regarded as the counterpart of the protection bestowed by the Portuguese fleets upon the merchant ships of Cambay along the Canara and Malabar coasts.

Governor Martim Afonso de Sousa (1542-4155) had in the meantime extended the principle of compulsory taxation to all ships sailing from the coast between Dhabol and Mangaloree to Arabia and the straits of Mecca, except for those belonging to the 'Adil Khân or to other rulers confederated with the State. They were obliged to call at Goa to receive sea-passes and pay the customs¹⁹¹. Such a clause becomes general in *cartazes* issued in the seventeenth century for voyages to the Red Sea.

The *Regimento da Alfândega de Goa* (Rules of the Customs-house of Goa) of 1568 also contemplates forcible taxation in the case of ships steering for Ceylon, Southeast Asia and the Far East. Any vessel belonging to Christians, Moors or Gentiles, which doubled the Cape Comorin was obliged to call at Goa on the return voyage and pay duties there, without unloading anything at Cochin or any other port. Ships coming from the ports of the Fishery and Coromandel coasts up to Masulipatam were, however, exempted; so were also those belonging to the *casados* of Cochin, provided they paid taxes there to the local king. We do not know from when this rule dates. The *Regimento* of 1568 states that it is "an old custom", but nothing similar appeared in that of 1522; it is not impossible that, like the rule for the voyages to the Red Sea, it dates from the days of Martim Afonso de Sousa, whose *Regimento* for the custom-house of Goa has not reached us. As we have already seen, Martim Afonso also reorganized the customs-house of Malacca. He was a strenuous adversary of royal monopolies, and urged the King to suppress them. Seemingly he tried to found the financial base of the state on the grounds of custom duties instead of direct exploitation of commerce; no wonder that he had created such a rule.

It was perhaps imposed on the ground of the looseness of direct relations between the west coast of India and those regions before the Portuguese expansion. Although it was arbitrarily and unilaterally enforced – unlike the agreement with Gujarat, which was bilateral and freely accepted – it was never condemned by the Provincial Councils of Goa, perhaps because it was then already considered an old custom, legitimised by positive prescription.

¹⁹¹ "Regimento da Alfândega de Goa", quoted above.

The practice

The control over sea and the hunt for unauthorized ships could be casually carried out by any passing Portuguese vessel, by the small fleets of row-boats fitted out when necessary in every stronghold, or by the dispatch-vessels attached to most of them; but this job was performed mainly by the permanent armadas entrusted with the defence of the Portuguese positions.

As the main concern of the Portuguese authorities was the mouth of the Red Sea, they tried to control its traffic by sending an armada to cruise thereabouts. The first fleet to be sent directly from Portugal for this purpose was that of António de Saldanha in 1503¹⁹². Initially its captain-major (*capitão-mor*) was virtually independent of the authorities in India; but in 1509, when Afonso de Albuquerque, who was Captain-Major of the Coast of Arabia, became Governor, the captaincy lost its autonomy. As suggested by William Adam in 1318, Dom Manuel had intended to base the fleet in Socotora, wherefore he ordered the conquest of the island and the construction of a stronghold there, which was done in 1507. Nevertheless, the isolated position of the island, the shortage of water and food-stuffs, besides difficulty of supplies, etc., led to its abandonment four years later¹⁹³. The idea of a separate armada to act off the Arabian coast was also given up.

Although from time to time fleets were sent there from India¹⁹⁴, the control of the pepper trade was thenceforth mainly committed to the Portuguese fleet which from 1502 onwards had operated along the Indian coast.

In 1519, while two other fleets were organized, one in Hormuz and the other in the straits of Ceylon, the *Armada da Costa da Índia* split into two¹⁹⁵: the *Armada do Norte*, formed by three sails, which was to operate between Goa and Cambay; and the *Armada do Malabar*, formed by two sails, which was to operate from Goa southwards, being especially entrusted with the watch for local corsairs. By 1574, as evident from the budget of the Estado da Índia for that year¹⁹⁶, a third

¹⁹² Cf. Alexandre Lobato, *Da Época e dos Feitos de António de Saldanha*, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisbon, 1964.

¹⁹³ Cf. José Pereira da Costa, *Socotorá e o domínio português no Oriente*, (C. Estudos de Cartografia Antiga, separata n.º 82), Junta de Investigações do Ultramar, Lisbon, 1973.

¹⁹⁴ Cf. R. B. Serjeant, *The Portuguese off the South Arabian Coast – Hadrami Chronicles*, 2d ed., Librairie du Liban, Beirut, 1974.

¹⁹⁵ Summary of the appointments of all their officers, published by Jean Aubin, "Mercês manuelinas de 1519-1520 para a Índia" in Francisco Contento Domingues & Luís Filipe Barreto (ed.), *A Abertura do Mundo – Estudos de história dos descobrimentos Europeus, em homenagem a Luís de Albuquerque*, vol. II, Ed. Presença, Lisbon 1987, p. 130-133; French version in *L & A*, II, pp. 563-577.

¹⁹⁶ Published by Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, p. 274.

armada was regularly organized off the west coast of India, to convoy the *cáfilas* or merchant fleets that traded between Malabar and Gujarat. They cost on an average of 36.000\$000 reals a year, 12,9% of the total income of the State, computed at 278.005\$680 rs.; with the current expenditure of the arsenal (*Ribeira de Goa*), which was estimated at 39.000\$000 rs., the expenditure – which does not include the purchase of ships – represents c. 27 % of the annual revenue of the Estado da Índia. Later budgets allow for a special armada of *sanguiceis*, fast small boats used to patrol the coast, named after a port of Canara which was a great nest of corsairs¹⁹⁷; it is not impossible that this latter fleet is the same as that used to escort the *cáfilas*, but this is not mentioned in these budgets.

In 1607¹⁹⁸ the rigging of the *Armada do Malabar* amounted to 16.261\$910 reals, while that of the *sanguiceis* cost only 2.329\$560 rs., the *Armada do Norte* 4.822\$980 rs. and that of Hormuz 2.906\$400 rs., or, according to another reckoning, 4.079\$100 rs.¹⁹⁹ The enormous expenditure incurred on the fleet of Malabar clearly discloses the importance attached to the watch against pepper smuggling.

The 1610 budget allows for five different fleets: the *Armada da Índia*, that probably was but the sum of the other four, whose *capitão-mor* received 1.200\$000 reals a year; the *Armada do Malabar*, whose *capitão-mor* earned 600\$000 reals; and those of the North, Canara, and Cape Comorin, whose *capitães-mores* had only 300\$000 rs.²⁰⁰

The budget for 1634 contemplates an *Armada do Norte* of 20 sails, costing 46.894 *xerafins* (14.068\$200 reals) per annum; an *Armada do Cabo Comorim*, composed of 10 ships, involved the expenditure of 42.506 *xerafins* (12.751\$800 reals); an *Armada do Canará*, formed by 15 vessels, spent 25.458 *xerafins* (7.637\$400 reals); and a corsair fleet (*Armada dos Sanguicéis Aven-*

¹⁹⁷ Sanguicel, that appears to correspond to Sangameshvar, 20 miles upstream from the mouth of the river Shâstri, at 17° 9' N: vide Corel Henry Yule & A.C. Burnell, *Hobson-Jobson, A glossary of Colloquial Anglo-Indian Words and Phrases and of Kindred Terms, Etymological, Historical, Geographical and Discursive* by..., new edition edited by William Crooke, Londres, 1903 (repr. Rupa & Co., Calcutta, Allahabad, Bombay & Delhi, 1986) s. v.

¹⁹⁸ See the budget published by José Gentil da Silva, “Une image de l’Estado da Índia au debut du XVIIe siècle et ses enseignements” in *Arquivos do Centro Cultural Português*, Fundação Calouste Gulbenkian, Paris, 1972, pp. 242-287.

¹⁹⁹ Luís de Figueiredo Falcão, *Livro em que se contém toda a Fazenda e Real Património dos Reinos de Portugal, Índia e Ilhas Adjacentes e outras particularidades (1607)*, Imprensa Nacional, Lisbon, 1859.

²⁰⁰ Biblioteca Nacional de Lisboa [henceforth BNL], *Fundo Geral*, cod. 11.410, fls. 98-133v. I am grateful to my dear friend and colleague João Manuel Teles e Cunha for making available to me this inedited document, as well as the one following.

tureiros) of 25 craft, which cost 33.945 *xerafins* (10.183\$500 reals). These sums totalled to 44.640\$900 rs., which represent 12,5 % of the total income of the State, computed at 355.597\$234 reals²⁰¹. The rate is, thus, almost the same as in 1574. The most noteworthy feature is the increase of the relative weight of the *Armada do Norte*, which now surpasses all the others; it is certainly related to the development of the English and Dutch presence in the Gulf of Cambay²⁰², and shows a shift of focus of the Portuguese concerns, which announces the turning of a page in the history of the Indian Ocean.

A special armada, commanded by a *capitão-mor do mar* as in the case of India, was based on Malacca since its conquest in 1511, and another in Hormuz. A smaller one existed in the Moluccas, where during certain periods a *capitão-mor do mar* was also on duty. Another minor fleet, based at Mozambique and, later on, at Mombasa, operated off the East African shores, both for trading purposes and to patrol the coast up to Cape Guardafui²⁰³. To sweep the Gulf of Cambay, securing the income of the customs-house at Diu, there was in the sixteenth century only a vessel attached to the stronghold; from the beginning of the next century it was replaced by a fleet of seven foists (*fustas*, small craft kindered to galleys), which normally cruised during six months a year²⁰⁴. A little later their number had been raised to eleven²⁰⁵.

A certain amount of control was also exercised by the Portuguese around Ceylon since 1506²⁰⁶. Dom Manuel tried to extend it to the north, into the Bay of Bengal, during the last period of his reign, which represents the swan song of the Manueline imperialism. In fact, when in 1518 Dom Manuel got rid of Lopo Soares de Albergaria, whom the Court had imposed, and could send to India as governor one of his faithful, Diogo Lopes de Sequeira, he got seemingly convinced that he had overcome the last probation, and thereupon things were ripe for the setting up of the universal empire. At the same time as he sent a fleet to the Red Sea to establish an alliance with Ethiopia against Egypt, he also ordered the construction of a stronghold at Diu, planned to build another

²⁰¹ BNL, *Fundo Geral*, cod. 1783, fl. 64 & sq.

²⁰² Cf. João Manuel Teles e Cunha, *Economia de um Império – Economia política do Estado da Índia em torno do Mar Árábico e Golfo pérsico – Elementos conjunturais: 1595-1635* (cyclostyled thesis), Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 1995.

²⁰³ Vide Panduronga S. S. Pissurlencar, *Regimentos das Fortalezas da Índia*, Bastorá, Goa, 1951, pp. 256-266.

²⁰⁴ Budget of 1607, quoted above, *ed. cit.*, p. 272.

²⁰⁵ António Bocarro, “Livro das plantas de todas as fortalezas, cidades e povoações do Estado da Índia Oriental”, pub by A. B. de Bragança Pereira, *Arquivo Português Oriental (nova edição)*, tome IV, vol. ii, part 1, Bastorá, Goa, 1937, pp. 106-107.

²⁰⁶ Jorge Flores, *op. cit. supra*.

in China and to base a fleet there to cruise off the Far Eastern shores, etc. It was also during this euphoric period that, in September 1519, he constituted an *Armada de Ceilão* to operate “from Mount Elli up to Ceylon and the Coromandel coast, for the watch and ward of pepper, cinnamon and other drugs and forbidden goods”²⁰⁷. For the sharing of the booty an official bailiff (*quadrilheiro*) was appointed along with the captains, the factors and the clerks of the three ships. The King’s main concern was, seemingly, with the activities of the Mappillas, who, roughly since the conquest of Malacca by the Portuguese and the increase of their intervention in local trade, had become their commercial rivals, especially in the straits of Ceylon; secondarily, the concern seems to have been with the activities of Portuguese interlopers. Later on, this fleet came to be known as *Armada do Choromandel*.

When Dom John III ascended the throne in 1521, the Portuguese policy regarding the Far East was immediately reformulated and the *Armada do Mar da China*, which had been proposed by Dom Manuel not allowed to come into being. In the Bay of Bengal the change was not so quickly felt and the *Armada do Choromandel* was kept on for some ten years. Probably it was understood that its fruits did not justify its costs, and about 1530 it disappeared. Seemingly in the Bay of Bengal the King was interested in trade rather than in conquests or even in privateering. From 1546 onwards captains are regularly appointed by the King for the route Coromandel – Malacca, departing from San Thomé de Meliapor, and later on for other regional routes. As all other Portuguese vessels, these also could exert a certain control over the sea, but the main aim of the appointments was, of course, commercial.

Throughout the rest of the sixteenth century the Crown apparently did not very much care to have permanent representatives on the Coromandel coast, and appointments of officials for that part of India are very seldom found in the royal chanceries²⁰⁸. In 1536 we find a certain Cosme de Paiva nominated “factor of Coromandel and administrator of the Portuguese people”²⁰⁹, and four years later a simple factor²¹⁰. In 1546, however, a “captain of Coromandel” is appointed²¹¹; in 1550 a “captain of the Fishery of seed-pearls of the Coroman-

²⁰⁷ J. Aubin, “Mercês...”, *cit. supra*.

²⁰⁸ Cf. Luiz Fernando de Carvalho Dias “O Ultramar Português nas Chancelarias Régias (D. Manuel à Restauração)”, in *Estudos de História da Geografia da Expansão Portuguesa, Anais*, vol. XI, t. I, Junta de Investigações do Ultramar, Lisbon, 1956.

²⁰⁹ Summary of the royal letter in Luciano Ribeiro, *Registo da Casa da Índia*, introdução e notas do Prof...., 2 vol., Agência Geral do Ultramar, Lisbon, 1954-55 [henceforth *RCI* plus n.º of the summary], vol. I, n.º 282.

²¹⁰ *RCI*, n.º 327.

²¹¹ *RCI*, n.º 414.

del coast”²¹², and in 1568 a “captain of the Isles of Maldiva and the Fishery of Coromandel”²¹³. Captains of San Thomé de Meliapor were nominated by the King in 1552²¹⁴, 1565²¹⁵, 1589²¹⁶ and 1620²¹⁷; and captains of Nagapattinam in 1598²¹⁸, 1601²¹⁹, 1604²²⁰, and 1605²²¹, etc.

The presence of official representatives of the Portuguese Crown on the east coast of India is indeed not so intermittent as it appears from the records we have, for governors and viceroys were entitled to appoint officials in the King’s name when there was nobody nominated by him. At least one of such appointments is known: in 1563 Jorge de Melo e Castro was so designated to perform the functions of “captain, factor and commissary of the deceased of the isle of Manar and of the coast and fishery of Coromandel, and administrator of the Portuguese people who come to the aforesaid isle and coast of Coromandel”, and also entrusted with the issue of *cartazes* to the Muslims²²².

In fact, according to the aforesaid report presented to Phillip II of Spain in 1580 or 1581, when he took over the Crown of Portugal, there were normally two captains on the Coromandel coast, one in Nagapattinam and the other in Mailapur. Nonetheless, their ties to the Crown seem to have been somewhat loose, for they were not paid by the Royal Exchequer, but by the local rulers (the Nayak of Tanjore and the King of Vijayanagar, respectively), who had granted them villages. On the other hand the Portuguese King had no income there, customs and other taxes being also collected on behalf of the local rulers.

It is the absence of Portuguese authorities in Bengal that explains peculiarities such as the issue of *cartazes* by the Augustinian Friars of Chittagong.

It would thus seem that there was a sharp contrast between the Bay of Bengal, where the official presence of the Portuguese was feeble, and even loosened after a short apogee between 1520 and 1530, on the one hand, and the Arabian Sea, where the network of Portuguese strongholds and the presence of Portuguese vessels were substantial, and tended to strengthen in the course of the sixteenth century, on the other.

²¹² *RCI*, n.º 440.

²¹³ *RCI*, n.º 695.

²¹⁴ *RCI*, n.º 460

²¹⁵ *RCI*, n.º 983

²¹⁶ *RCI*, n.º 1160

²¹⁷ *RCI*, n.º 2060

²¹⁸ *RCI*, n.º 1378

²¹⁹ *RCI*, n.º 1478

²²⁰ *RCI*, n.º 1616

²²¹ *RCI*, n.º 1637

²²² Royal Letter of Goa, 23.II.1563, published in *APO*, fasc. 5, part II, doc. 450, p. 532.

There are some lists of the State-owned ships that served in India, which give us an idea of the density of Portuguese presence in the seas of the East.

In May 1522, when the *Armada do Choromandel* still existed, the King had in the Indian Ocean a total of 86 sails, including both seagoing ships and small craft: there were 3 light ships at Sofala and Mozambique (East Africa) and another 3 at Hormuz, 7 at Goa (plus 13 moored or laid aground on the river bank for repairs), 1 at Cannanore, 1 at Calicut, 1 at Quilon, and 4 in Ceylon. In addition there were 5 vessels, including a carrack at Malacca. A fleet of 14 seagoing ships had departed from India for Hormuz, another of 5 for Malacca, one of 7 for the Moluccas to build a fortress there, while yet another of 4 sails cruised off the west coast of Sumatra searching for the Gold Island. Another 3 ships had left for Bengal and 3 for Ceylon; and a fleet of 4 small craft, under the command of the *capitão-mor do mar* had set out from Goa, we do not know for which destination. The Coromandel fleet was formed by 4 light vessels (foists, prows, etc.), but the factor had gone to the seedpearl fisheries with two other prows, one of them of his own, while the other belonged to the King²²³. So, out of 86 sails, only 8 were in the Bay of Bengal and 3 in East Africa, while another 21 served in Southeast Asia and the seas of the Archipelago. The others (54 units, *i. e.*, 62% of the total) operated in the Arabian Sea.

In October 1523 another list, not so exhaustive, counted some 4 vessels guarding the coast of Coromandel, 5 in the Moluccas, 9 at Malacca, 2 trading in Bengal, 2 or 3 in Ceylon, 9 at Hormuz and 21 on the India patrol; three galleots were being made at Goa and two galleons at Calicut²²⁴. So, amongst *c.* 58 actual and potential vessels which are mentioned, 35, *i.e.*, 60 % remained in the Arabian Sea.

Another list from 1525 mentions 71 State-owned vessels, besides 11 others belonging to private merchants. Of the former 1 is said to be at Hormuz, 3 at Malacca, 1 at Malindi in East Africa, 2 at Cape Guardafui and 2 at Pulicat. The rest, including a fleet of 27 prows based on Cochin, operated on the west coast of India. The author of the report estimates that another 6 ships of seventy to eighty tons were needed, to be sent to the Maldives, Bengal, Coromandel and Malindi as and when necessary, besides 5 galleots, 5 brigantines, 5 row-boats and 20 prows to operate on the Indian west coast. The list of the artillery,

²²³ List of the ships that served in India, ANTT, CC, III-7-103, published in *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central, 1497-1840 / Documents on the Portuguese in Mozambique and Central Africa, 1497-1840*, vol. VI (1519-1537), National Archives of Rhodesia / Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisbon, 1969, doc. 11, pp. 92 & sq.

²²⁴ Letter of Antonio da Fonseca to the King, Goa, 18.X.1523, ANTT, CC, I-30-36, published *ibidem*, pp.180 & sq. (see especially pp. 224-228).

existing or needed for each vessel, is also given ²²⁵. In this case, thus, the Arabian Sea (counting Hormuz and Cape Guardafui besides the Indian coast) apparently had 91% of the total strength of the fleet, 65 units in 71; but the author seems to forget at least the vessels operating in the Moluccas.

We found no figures for the next decades. Statistical data reappear from 1597 on, included in account books of the *Estado da Índia*; they are generally quite detailed, mentioning the number of ships fitted out, contingents of men, victuals supplied, etc.

In 1597-98 the State accounts record the following: the regular *Armada do Malabar*, formed by 4 galleys, 27 foists, 5 *sanguicéis* and 1 *manchua*, with 1221 soldiers, 135 lascars, 1398 sailors and 530 convicts on board; a fleet of 15 swift vessels sent at the end of the dry season to the Canara coast to prevent the Malabaris from taking victuals; another fleet for the south, in search of the Englishmen, formed by 13 sails with 572 soldiers and 700 sailors, lascars and convicts; the normal *Armada do Norte*, formed by 10 foists and 1 *manchua*, manned by 328 soldiers and 488 sailors; a fleet of three sails, manned by 56 soldiers and 132 sailors, sent to the north to convoy ships up to the Goa ship-yards; a detached ship sent to escort the fleet from Portugal; 2 ships sent to Mangalore; detached vessels to the north, to Cochin and to Quilon; a small vessel with pepper from the Canara coast to Goa; 2 *sanguicéis* to the North; ships with soldiers to winter at Basrur, Mangalore and Cannanore; a carrack to Hormuz and another to Ceylon; a galliot to Mombasa; and a galleon to the Moluccas ²²⁶. What is particularly striking is the importance of the struggle for pepper along the Malabar coast, which directly or indirectly engages 64 vessels out of 89 and more than 5,000 men, while the North only requires 17 sails with 1,082 men.

In the following years the movements are roughly the same, the most interesting fact to note being that, thanks to the Zamorin's connivance, the fleet sent "for the enterprise of the Kunjali" in February 1600 was able to mobilize only four ships, manned by some 400 soldiers and sailors ²²⁷.

No wonder that no ship is sent to the Bay of Bengal, for the *Armada do Choromandel* had been dispensed with long ago, and the commercial routes granted to concessionaires as reward for services rendered. It was only in 1622 that the organization of a privateer fleet to act in the Bay of Bengal, was considered anew. The idea came from a group of knights of Cochin, who proposed to fit up an armada "to cause every possible harm to our foes from

²²⁵ "Lembrança das cousas da Índia em 1525" published by Felner, *Subsidios*..., pp. 21-29.

²²⁶ BNL, *Fundo Geral*, cod. 1978, fls. 6-10. I am grateful to my dear friend and colleague João Manuel Teles e Cunha for providing me this inedited document.

²²⁷ *Ibidem*, fls. 29 v-32, 57-61 & 77-78.

Europe” at their own expense, provided they were granted the totality of the booty by the State. They presented their proposal to the viceroy, who took advice with the captain and the bishop of Cochin and finally transmitted it to the King²²⁸. The project was approved and the fleet organized in the next year. Its success against vessels belonging to friends of the English and the Dutch, such as the Qutb Shâh of Masulipatam, stimulated other petty noblemen to fit out other privateer fleets, to act in the Persian Gulf and elsewhere²²⁹.

Such fleets had nothing to do with the former *Armada do Choromandel*, as they were not fitted out by the the State and their main targets were English and Dutch ships conveying cloths, rather than Muslim vessels carrying pepper. As well as the reinforcement of the *Armada do Norte* by 1634, their appearance points to the beginning of a new period in the history of the Indian Ocean, which is dominated by a the generalized mercantile rivalry among European powers rather than by the struggle for pepper between Christians and Muslims.

The results

The degree of efficacy of the Portuguese control over the sea is difficult to evaluate. In the Bay of Bengal, especially after the withdrawal of the *Armada do Choromandel*, such a control must have been quite small, for the captains of merchantmen would not too often engage in warlike adventures that could jeopardize the security of their cargoes and their commercial profits. In the Arabian Sea, where several fleets of war ships regularly prowled, the control over the sea was certainly more effective; but even so it appears to have failed in its principal aim, namely the monopoly of the pepper trade.

During the first decades, roughly until the middle of the sixteenth century, the Portuguese control over the Malabar coast appears to have been effective to some extent, leading the Muslims to turn to Southeast Asian pepper and to prefer the route via the Maldives. It was, at least partly, due to this that pepper production in Southeast Asia rapidly increased: about 1554 António Nunes estimated the production of Sunda at 10,000 to 30,000 Portuguese quintals (of 58 kg each) in alternate years²³⁰, which corresponds to four to twelve times the average indicated by Tomé Pires forty years earlier²³¹.

²²⁸ Letter of viceroy Dom Francisco da Gama to the King, Goa, 5.I.1623, ANTT, *Livro de Monções* n.º 17, published by António da Silva Rego, *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, t. IX, doc. 183, pp. 137-139.

²²⁹ Letter of viceroy Dom Francisco da Gama to the King, Goa, Jan. 1624, ANTT, *Livro de Monções* n.º 19, published *ibidem*, t. X, doc. 165, pp. 135-136.

²³⁰ *Livro dos Pesos da Índia*, fl. 23, published by Felner, *Subsidios...*, p. 42.

²³¹ *Suma Oriental*, fl. 147 v.

However, the production of Kerala and neighbouring regions also increased throughout the sixteenth century, whereas the amounts bought by the Portuguese, in spite of all their efforts, stagnated. Tomé Pires, in 1515, estimated the global production of Kerala at 20,000 bahars²³². The Portuguese never could buy more than one half of it: in 1504 Estêvão Vaz estimated that, if the coast were well watched so that no pepper could escape to the Red Sea, the King would obtain a maximum of 30,000 Portuguese quintals²³³, equivalent to 9,275 bahars of Cochin (of 166 kg. 27 each); and, in fact, the largest known cargo actually brought from India by the Portuguese was of 30,000 quintals, in 1503²³⁴. In the second half of the century the amount yearly obtained by the Portuguese had fallen to a little over one third of that. In 1566 the governor Dom Antão de Noronha estimated that the amount conveyed each year via the Red Sea was between 20,000 to 25,000 quintals, while the amount carried via the Cape route did not exceed 10,000 to 12,000 quintals²³⁵. A report of 1569 computed the global production of Malabar at 20,000 bahars or 60,000 quintals, and the amount brought to the royal factories of Cochin and Quilon at 15,000 quintals, *i. e.*, only 25 % of the production²³⁶. Half a century later, the disproportion between production and shipment was even more dramatic. Owing chiefly to the spread of pepper cultivation in Canara, the global production of India had probably attained 100,000 bahars per annum²³⁷, whereas the amount bought by the Portuguese remained stagnant, scarcely representing 10% thereof: an average of 8,775 quintals per annum between 1609 and 1634, with a maximum of 15,841 quintals in 1615²³⁸. The Court planned, therefore, to develop the pepper cultivation in Ceylon, then under Portuguese rule, and to force the copyholders of its villages to pay their quitrents in pepper.

Whereas the chief aim of the system of control set up by the Portuguese

²³² *Ibidem*, fl. 129 v.

²³³ Letter to Dom Manuel, Cochin, 24.XII.1504, ANTT, *Gaveta* XV-2-36, published in *CAA*, III, pp. 256-267.

²³⁴ For further details see our *A Questão da Pimenta...*, quoted above.

²³⁵ Letter to the King, Goa, 17.XII.1566, ANTT, *CC*, I-108-15, published by Silva Rego, *Documentação...* vol. 10, pp. 150 & sq.

²³⁶ published by Wicki, *op. cit. supra*, p. 155.

²³⁷ "Sobre o contrato da canella e pimenta para Ormuz", Biblioteca Nacional, Madrid, cod. 9.419, fl. 143, quoted by Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol II, Lisbon, 1965, p. 188; the same figure (100,000 bahars, equivalent to 258,000 quintals) is given in a letter of the King to the governor Dom Jerónimo de Azevedo, Lisbon, 9.II.1612, ANTT, *Livro de Monções* n.º 5, fl. 29, published by Raymundo Antonio de Bulhão Pato, *Documentos Remettidos da India ou Livros de Monções*, t. II, Lisbon, 1884, doc. 229, pp. 151 & sq., which optimistically estimates the annual imports to Portugal at 20,000 quintals.

²³⁸ *Vide* J. M. Teles e Cunha, *op. cit. supra*, pp. 458-459.

in the Indian Ocean was attained only in part, its by-products seem, on the contrary, to have developed beyond all the expectations. We refer mainly to extortion, bribery, speculation and piracy. The Bay of Bengal, which lay virtually out of reach of the Portuguese authorities, was the ideal ground for such activities.

The most common charge we find through the pages of chronicles and official correspondence is the sale of sea-passes. A handful of examples would be enough. In 1519, the first royal factor sent to the Coromandel coast to increase the intercourse between its ports and the Portuguese trading stations in Kerala is accused by Gaspar Correia of delivering *cartazes* only against large sums, in addition to oppressing the population with tyranny and obstructing local seafaring. Three years later, the captain of the Coromandel coast, Manuel de Frias, was famed to have grown rich by selling safe-conducts²³⁹; and so forth. Indeed, this kind of abuse was not confined to the Bay of Bengal: there are, e. g., complaints that during the 1540 famine at Aden the population was saved from starvation by ships that came from Cambay with victuals, bearing *cartazes* issued by the captains of Diu and Bassein, which were sold at a high price or given in exchange for transportation of forbidden commodities, such as pepper and drugs²⁴⁰. About 1626 the rulers of Tanor and Chaliyam complained to the viceroy of the captains of the Portuguese forts of Chaliyam and Cochin, who used to take 30 or 40 *pardaos* for each *cartaz*, instead of 13 *fanams* (worth c. 1 *pardao*), as it was ordained; the contumacy of the captains compelled the viceroy to issue at Goa the sea-passes for the benefit of the aforesaid rulers, and the King himself to intervene²⁴¹.

As regards bribery we have already seen two cases of *cartazes* delivered to enemies of the State for money; we can now add the story of Antonio da Silveira, captain of Hormuz, who, according to the factor Manuel Machado, sold licences to more than 300 *Rumis* (Turks) to cross into India, at 150 *cruza-dos* per caput²⁴².

The most serious, and perhaps the most frequent, of the transgressions were the acts of piracy. From the plundered's point of view the distinction between privateering, or legal plunderage, and piracy, or illegal plunderage, is certainly, most of the times, irrelevant; from the Portuguese juridical point of

²³⁹ G. Correia, *Lendas...*, II, p. 568.

²⁴⁰ *Ibidem*, IV, p. 111.

²⁴¹ Letter of the viceroy Dom Francisco da Gama to the King, Goa, 6.II.1627, BNL, *Fundo Geral*, cod. 1975, fl. 172-172 v; Letter of the King to the viceroy, Lisbon, 22.III.1628, ANTT, *Livro de Monções* n.º 25, fl. 92; imparted to me by J. M. Teles e Cunha, whom I thank.

²⁴² Summary of a letter a Manuel Machado to the King, Cochin, 26.I.1534, ANTT, *Gaveta* XX-1-53, published in *As Gavetas...*, vol. X, p. 187.

view, nonetheless, seizures were reputed legal whenever the preys were ships without safe-conduct and the fifth of the booty (as long as it was due) was paid to the Treasury. Portuguese “professional” pirates did exist in the Indian Ocean; but we can assume that most of the acts of piracy have been practiced by regular captains and crews. Moreover, the crusade ideology provided an easy justification for that behaviour. As Afonso de Albuquerque ironically noted, the Portuguese in India “have the conscience somewhat thick, and it seems to them that they go to Jerusalem for a pilgrimage when they thief²⁴³”.

For the reasons we have pointed out, the Bay of Bengal was a choice theater of such deeds, which often caused embarrassments to the official authorities. In 1516 the royal factor at Martaban had to flee in a hurry to Malacca, since Henrique Leme, captain of the first Portuguese merchantman that penetrated into the Bay, while making for Pegu, seized in the way a junk belonging to Peguan traders; whereupon he resisted by force, in the port of the kingdom where he anchored, to the order of arrest given by the local ruler²⁴⁴. The first Portuguese missions to Bengal were compelled to give explanations about the attacks on Bengali vessels committed in the Maldives in 1517-1519 by the fleets of Jerónimo de Sousa, Dom Fernando de Monroy and João Gomes Cheiradinheiro.

Meanwhile, in 1518, the fleet sent to Chittagong to initiate the official intercourse with Bengal, caught between Cochin and the Maldives two ships that came from Bengal to Cambay loaded with cloths. On its return after a series of adventures in Arakan and at the mouth of the Ganges, two of its craft deserted the fleet to prowl off the shores of Arakan and Bengal.

In his *Gift to the fighters of Faith*, written about 1580, Zain-ud-Din heaps reproaches upon the Portuguese for the plunderage of vessels in disregard of the safe-conducts they carried. At least two cases are known through the Portuguese chronicles²⁴⁵; the pretext was in both cases that the *cartazes* produced were not genuine. Anyhow, Zain-ud-Din’s statement, that up to 1520 the Portuguese respected the *cartazes* they issued and from then onwards they ceased to do so, cannot be accepted to the letter; we even have reason to believe that the situation was worse between 1515 and 1518, when under the permissive government of Lopo Soares de Albergaria anarchy reached a peak. At any

²⁴³ “A gente da India tem um pouquinho a consciência grosseta e parece-lhe que vão a Jerusalem em romaria quando furtam”, Letter to the King, Cannanore, 30.XI.1513, published in *CAA*, I, doc. xxxix, p. 143.

²⁴⁴ For further details on this and the following stories see Bouchon & Thomaz, *Voyage...*, pp. 358-359, 428-429, and 448-451, and *De Ceuta a Timor*, pp. 41-42, 49-50, and 58-63, where references to primary sources can be found.

²⁴⁵ Barros, *Ásia*, II, i, 4; and Couto, *Ásia*, VII, x, 16.

rate, things are likely to have depended a great deal upon the personality of each captain to allow hasty generalizations.

Besides these casual acts of piracy we know the existence of a few Portuguese “full-timer pirates” who operated in the Bay of Bengal.

The story we know the best is that of the gang of Diogo Gago and Simão de Brito Patalim²⁴⁶. By 1522 they were in full breach of allegiance to the Portuguese authorities; they were about fifty men, some of them of noble origin, though mostly bastards. Captained by Diogo Gago, the son of a Portuguese man and a Moorish woman, they fitted up a ship somewhere on the Coromandel coast, and left to prowl off the mouth of the Ganges. From Chittagong, where they came across a Portuguese fleet that could not dissuade them from their purpose, they sailed to Tenasserim, to await some Gujarati merchantmen that were expected there. On the way there was some quarrel among them, and two of the gang men stabbed Diogo Gago, who lay asleep on the lap of a slave woman. Thereupon, they elected Simão de Brito Patalim (a nephew, though a bastard, of Rui de Brito Patalim, the first Portuguese captain of Malacca) to the captaincy. In Tenasserim the gang met the fleet of ‘Abbâs Râsti Khân, the former governor of Chittagong and Noamaluco who had created several problems for the first Portuguese missions, but had since fallen into disgrace in the eyes of the Sultan, and had decided to leave for Malacca with seven ships loaded with riches, to settle there as a merchant. Having lost four of his vessels due to the monsoon, he called at Tenasserim, where the local governor gave him a plot of land on the river bank to display and sell his merchandise. On the arrival of the Portuguese gang the two parties joined their forces, 200 men in all, and built a wooden stronghold surrounded by a moat. When the local authorities became suspicious and decided to assail it, the gangsters captured a ship full of valuable goods belonging to the governor. The latter retaliated by arresting a Portuguese factor who had come to buy victuals, and sent him captive, together with his sixteen companions, to the court of Ayuthia. We do not know the rest of the story, the information having been imparted to the chronicler by the factor then sent to Ayuthia. We only know that Simão de Brito Patalim reappeared two years later in Malacca, where the captain Jorge de Albuquerque, in want of soldiers, forgave him and enrolled him in the local garrison; later on he fled to the Moluccas, where, to escape the Portuguese justice, he put himself at the service of the Spaniards, betrayed them to regain the favour of the Portuguese, and was finally put to death by the Spanish authorities.

²⁴⁶ Further details and indication of sources in *De Ceuta a Timor*, pp. 482-486, and *Voyage dans les Deltas...*, pp. 93-95 and 406-409.

This story brings us too far from the beautiful principles we analysed at the beginning of this paper. We prefer not to go into the story of the republic of Portuguese corsairs that developed in the island of Sandvip at the beginning of the seventeenth century, which would drive us even farther from our main theme. Anyhow, it has been studied by J. Campos²⁴⁷, and later on by Alexandra Pelúcia²⁴⁸.

Conclusions

Virtually since their arrival in the Indian Ocean the Portuguese tried to exert there a certain amount of control on seafaring and commerce, on the ground of the imperial jurisdiction and overlordship that their King claimed. Such a control was based on practices in use in the Mediterranean during the Middle Ages

By and large, the extant documents confirm that the Portuguese sea-passes or *cartazes* used in the Indian Ocean, far from being an innovation brought in by the Portuguese, or a peculiarity of their system of maritime control, have several precedents and parallels in different periods, contexts and parts of the world. Indeed, there are slight differences between the various systems, stress being laid some times on the conveyance of forbidden goods, sometimes on the payment of more or less forcible taxes, and so forth; but in every case the passport represents an assurance against the risks of spoliation and seizure on the sea, especially as a reprisal in the context of an open or latent conflict.

The main difference between the control exerted by the Portuguese, in the heyday of their hegemony in the Indian Ocean, and that exerted by other powers is its extent rather than its nature. It is, indeed, the spread of their presence throughout the Eastern Seas that appears as unprecedented; it enabled them *inter alia* to claim a right of control on the high seas and to enforce taxation on certain long-distance trade lines, not necessarily touching their domains.

Theoretically the extent of their control – which continued to be also exerted on the Atlantic, as in the Middle Ages – was almost world-wide. In the practice, nevertheless, it was limited to the oceanic areas their fleets could effectively patrol – exactly as the control carried out by other powers.

²⁴⁷ J. J. A. Campos, *History of the Portuguese in Bengal*, Calcutta, 1919 (reprinted with an introduction by B. P. Ambashthya, Janaki Prakashan, Patna, 1979).

²⁴⁸ Alexandra Maria Pinheiro Pelúcia, *Curso e pirataria portuguesa no golfo de Bengala*, cyclostiled thesis presented to the Universidade Nova de Lisboa in 1999.

Portuguese privateering was politically rather than economically oriented. Consequently, at least from the official point of view, it was selective. In fact, the main concern of the Portuguese authorities had always been the control of the mouth of the Red Sea, and especially the pepper trade through it. Accordingly, the control was stricter in the Arabian Sea than in the Bay of Bengal, where it remained merely occasional, and, chiefly, than on the seas of the Archipelago and in the Far East, where virtually no official control was carried out. This difference existed *de facto* as well as *de jure*, since the State claim to the monopoly of spice trade did not fully apply east of Ceylon.

In the Arabian Sea it evolved with time, becoming gradually stricter, especially after the downfall of Vijayanagar in 1565 and the rise of the Mahommedan power in Deccan. In fact, it had always been particularly directed to the movements of Muslims; hence some discriminative measures, such as the legality of the enslavement of Muslim crews that sailed without safe-conduct or *cartaz*..

The progressive reinforcement of the Portuguese control over the Arabian Sea, *de jure* as well as *de facto*, is concomitant and correlative with the development of the Muslim privateering along the Malabar and Canara coasts. One gets the impression that, in spite of their steady efforts, none of the parts decidedly succeeded in prevailing; on the contrary, they appear to have exhausted each other, so paving the way for the seaborne hegemony of the Dutchmen in the seventeenth century.

Though originally conceived to assure the blockade of the Red Sea, the *cartaz*-system was along the times used for a variety of purposes. It is, in fact, possible to distinguish three or four kinds of control: a strategic control, aiming at the embargo of spice trade through the Red Sea route; a political control, aiming at harming the enemies of the *Estado da Índia*; and a fiscal one, aiming at protecting the Crown monopolies and implementing the forcible taxation imposed by the Portuguese on some lines of commerce. Roughly during the first two thirds of the sixteenth century there was also a certain social purpose, aimed at restraining the activities of Portuguese private merchants and preventing soldiers from becoming traders.

The safe-conducts, which were issued for a small fee, seemingly paid to the clerk who drew them up, were not a direct source of income to the State; but they contributed to its revenue in two different ways, that of the booty the system occasioned and that of forcible taxation it assured. The former was given up by the Crown in 1570, but the latter continued in force or even developed in the subsequent period. It was applied to the traffic through the Gulf of Cambay which was taxable in Diu; to the traffic between most of the western coast of India and the Red Sea, which was taxable in Diu or in Goa, according to the provenance of the vessel; and to the traffic between Ceylon, Orissa,

Bengal, Southeast Asia or the Far East and the Arabian Sea, which was taxable in Goa. In later days forcible taxation was also applied to the traffic through the straits of Malacca.

The contrast ought to have been sharp between the Arabian Sea, where the Portuguese operated a series of armadas to enforce their control, and the Bay of Bengal where after 1530 virtually no Portuguese fleet operated. This space of freedom was, nevertheless, often used by Portuguese mutineers and pirates, who, in so far as they could, imposed their own law. So, if the Arabian Sea was the normal theatre of Portuguese privateering, the Bay of Bengal often became a theatre of Portuguese piracy.

The effectiveness of the control changed, with the more or less intensive presence of Portuguese vessels. The contrast ought to have been sharp between the Arabian Sea, where the Portuguese operated a series of armadas to enforce their control, and the Bay of Bengal where after 1530 virtually no Portuguese fleet operated. This space of freedom was, nevertheless, often used by Portuguese mutineers and pirates, who, insofar as they could, imposed their own law. So, if the Arabian Sea was the normal theatre of Portuguese privateering, the Bay of Bengal often became a theatre of Portuguese piracy. None the less, though their effects were in practice the same, privateering, which was a regular and legal procedure, at least from the Portuguese point of view, cannot be equated to piracy, which was a marginal and illegal activity at the eyes of everybody.

In the present paper we only intend to deal with the juridical side of the problem, leaving aside its social and economical aspects. Our purpose is barely to add some precisions and to confirm some impressions we have expressed in the preceding article, on the basis of further documents we have meanwhile come across. These show that, as we had advanced, the system implemented by the Portuguese is not so original as it appeared to XIX century scholars, but, on the contrary, has several parallels and precedents, in the Atlantic and the Mediterranean as well as in the Indian Ocean.

CONFERÊNCIA DE ENCERRAMENTO

Políticas e estratégias nos primórdios do Estado da Índia

Prof. Doutor João Marinho dos Santos

Em livro, com bastante impacto editorial, intitulado em português *O choque das Civilizações e a Mudança na Ordem Mundial*, o especialista em ciência política Samuel Huntington afirma que «A civilização ocidental é valiosa, não por ser universal, mas por ser única». E fundamenta esta unicidade (citando um outro autor) com a comprovação de a Europa ser a fonte das «ideias de liberdade individual, democracia política, primado da lei, direitos humanos e liberdade cultural [...]». Estas (prossegue) são ideias *européias*, não são asiáticas, africanas ou do Médio Oriente, excepto por adopção¹. Contudo, não esquece que «A segurança do mundo exige a aceitação de um mundo multicultural» ou, por outras palavras, também suas, «No mundo que nasce os choques de civilizações são a maior ameaça à paz mundial e uma ordem internacional assente nas civilizações será a mais segura salvaguarda contra uma guerra mundial»².

De uma forma aparentemente contraditória quanto à vantagem do convívio das civilizações, mas não quanto à ameaça (para ele bem real) da civilização ocidental poder entrar em declínio interno e ficar aberta «aos invasores bárbaros», defenderá o seu revigoramento. Até porque «O ressurgimento islâmico e o dinamismo económico da Ásia demonstram que outras civilizações estão bem vivas e que, pelo menos, representam uma ameaça potencial para o Ocidente»³.

Alguns sinais do provável declínio da Civilização Ocidental são inventariados por Huntington, merecendo-lhe destaque um – o cristianismo, actualmente, em fase erosiva, mas que, na viragem do século XV para o XVI, era uma componente vigorosa, actuante, competitiva no quadro da luta entre as grandes religiões.

Concordamos que o papel da religião nas guerras presentes e futuras reforçar-se-á, por certo, porque pode-se ser meio francês e meio árabe, mas é praticamente impossível ser-se meio-católico e meio-muçulmano. E quem vai mediar o diálogo entre religiões e, consequentemente, viabilizar a paz, se o decisor ou a autoridade última é o Deus em que cada religião acredita?

¹ Lisboa, Gradiva, 2001, pp. 367-368.

² *Ob. cit.*, pp. 376-380.

³ *Ibidem*, p. 356.

Estamos, de facto, perante uma componente de longuíssima duração, já que ecos de posições religiosas, absolutamente intransigentes, encontramos nos primórdios do “Estado da Índia” e, naturalmente antes e depois. Por exemplo, o autor anónimo que, em finais de Quinhentos, redigiu a obra intitulada *Primor e Honra da Vida Soldadesca no Estado da Índia* deixará bem claro: «[...] entendão todos os infieis, Mouros e Gentios, que pelo menor ponto della [da religião cristã] morreremos, perderemos nossos estados, terras e fazendas, e que nesta parte de seu credito, e augmento não há paz, amizade, parentesco, nem irmandade...»⁴. Por tal, o primeiro estágio da honra era, então, o aumento da fé, o segundo o serviço do Rei e o terceiro o crédito da Nação e do Estado⁵. Este obtinha-se fazendo guerra aos inimigos e, só depois, pensando no «bom trato da paz»⁶.

Por sua vez, o também quinhentista, mas muçulmano, Zinadim Benali Benhamed, em tradução portuguesa *O presente dos defensores da fé ou O mimo do campeão da fé*, proclamará: «Mas enobreceu-nos [Alá], sobretudo porque nos fez o povo da melhor das suas criaturas, Mohamede, e nos fez superiores aos outros povos...»⁷. E esclarecerá que, na Índia, o samorim era o campeão da fé islâmica contra os “infieis”, entre os quais se contavam, sobretudo, os portugueses. Tanto assim que, concretamente em 1503, o samorim não hesitou em organizar um exército numerosíssimo e marchar contra o rei de Cochim, por ser um aliado dos “franjes” portugueses⁸. Sem êxito, porém, devido em parte aos pecados dos muçulmanos, pelo que os “franjes” continuaram a vexá-los, a oprimi-los e a hostilizá-los, sendo esta a razão por que escrevera a sua obra, ou seja, para: «[...] incitar os crentes [à guerra] contra os adoradores da cruz, porque fazer-lha é uma obrigação imperativa por terem invadido o território muçulmano, aprisionado um sem número de crentes, matarem grandíssimo numero delles, converterem muitos ao cristianismo»⁹.

Repare-se como, para os ideólogos muçulmanos a guerra que os portugueses faziam, no Oriente, era injusta (porque ofensiva), enquanto para os lusos ela era legítima (porque assente no proselitismo cristão e no “direito das gentes” ou direito natural). Com efeito, conforme se encontra claramente expresso no *regimento* dado por D. Manuel a Pedro Álvares Cabral, o que os portugueses pretendiam do samorim é que «seguramente nosas mercadoryas se posam vender, e nos faça dar carrega pera as ditas naos d’especiarya e das

⁴ Lisboa, Por João Rodrigues, 1630, fól 5.

⁵ *Ibidem*, fól.79.

⁶ *Ibidem*, fól. 76

⁷ Tradução do árabe por David Lopes, sob o título *Historia dos Portugueses no Malabar por Zinadim*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898, pp.3-4.

⁸ *Ibidem*, pp. 38-39.

⁹ *Ibidem*, p. 5.

outras mercadoryas da terra que para ca sam proveytosas; e dee hordem como as ajaaes per aqueles preços que na terra estam e se costumam vender [...]». É certo que D. Manuel pedia abatimento de direitos alfandegários, como era costume quando se dava início a qualquer trato, mas nem isto era uma exigência lusa.¹⁰ O que aconteceu, é que, por influência dos mouros, o samorim impediu ou dificultou, logo, o comércio aos portugueses, pelo que infringiu o “direito das gentes”, ou seja, a liberdade comercial.

Até um anónimo homiziado ou degredado da primeira frota do Gama sabia que os portugueses iam à Índia em busca de cristãos e especiarias, podendo adiantar-se já que, se a satisfação do primeiro objectivo exigia, quase de certeza, o recurso à guerra (guerra cruzadística), o segundo (a realização do comércio) recomendava a paz. Eram, portanto, objectivos, em parte, contraditórios.

Estamos a falar de oposição relativa, porque embora a força do cruzadismo se destacasse na ideologia ao serviço da Expansão portuguesa, não faltava quem lembrasse, como Fernando Oliveira, o autor da *Arte da Guerra do Mar* (obra saída em Coimbra em 1555), que: «Tomar as terras, impedir a franqueza dellas, cativar as pessoas daquelles que não blasfemão de Jesus Crristo, nem resistem aa pregação da sua fee, quãdo com modestia lha pregão, he manifesta tyrania»¹¹.

Este e outros princípios estavam, sem duvida, na mente de D. Manuel, se tivermos, por exemplo, em conta que, no já citado regimento régio, de 1500, para Pedro Álvares Cabral, se ordenava que ele deveria esclarecer o samorim que seriam poupados os indianos, «porque soamente aos ditos mouros será feita a guerra, como a imygos que sam nossos»¹². E, mesmo a estes, sem prescindir de atacar, tomar e saquear as naus de Meca, Cabral não deveria «fazer grande guerra» (releve-se), embora se justificasse, no referido diploma, que era para não arriscar fisicamente os combatentes lusos.

A confirmação de que a Coroa/Estado português estava apostada, nestes primeiros tempos de construção e funcionamento do “Estado da Índia”, em privilegiar o pacifismo, poderá encontrar-se, ainda por exemplo, noutro *regimento*, este datado de 12 de Fevereiro de 1508, para Diogo Lopes de Sequeira, descobridor da ilha de S. Lourenço/Madagáscar e das vias que levavam a Malaca. Recomendar-lhe-á D. Manuel que «[...] em todas as partes onde

¹⁰ Fragmentos do regimento de Pedro Álvares Cabral, em 1500, in *Alguns Documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo, acerca das Navegações e Conquistas Portuguezas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, pp. 99-103.

¹¹ Coimbra, por João Alvarez, Emprimidor del Rey nosso senhor, 1555, p. 24.

¹² Fragmentos do regimento para Pedro Álvares Cabral, de 1500, in *Alguns Documentos do Archivo...*, p.104.

chegardes naam façaees dano neem maal algum, antes, todos de vos recebam homra e favor e guasalhado e boom trauto, porque asy cumpre, nestes começos, por noso serviço»¹³. Porém, mais clara e talvez mais insuspeita é esta passagem de uma carta de Afonso de Albuquerque, com data de 1 de Abril de 1512, para D. Manuel: «[...] e vejo vossos rejimentos e cartas cheas de bram-duras e seguros para os mouros de qua [...] mamdando-me que escusse a guerra quanto poder [...]»¹⁴.

Discordava, em absoluto, o Grande Cabo de Guerra, desta atitude pacifista, não se eximindo de, frontalmente, apresentar essa discordância ao rei e de assinalar as contradições flagrantes da política manuelina para o Oriente: «[...] e vejo apos isto [da ordem para que evitasse a guerra], que mandaees fazer muy bõoas fortelezas e segurar vossa fazemda e vossa jemte; e vejo que os mouros que gastam seus tissouros por vo-lo defemder [o trato das mercadorias]...; e sey certo que esta he a condiçam dos mouros cos cristãos, e será até fim do juízo, emquanto eles poderem»¹⁵.

Acaso alguém duvida de que, para Afonso de Albuquerque, o antagonismo religioso, sobretudo entre muçulmanos e cristãos, não era um obstáculo decisivo para as relações económicas, ou seja, para a realização do comercio das especiarias? Por outras palavras, se a guerra (como pensava a Coroa /Estado) prejudicava o trato mercantil, sem ela ou sem a ameaça de um potencial militar dissuasor (como pensava Albuquerque) nunca se negociaria com os “mouros” e seus aliados. Di-lo-á bastas vezes, como nesta carta para D. Manuel, de 19 de Outubro de 1510, ou seja, logo no início da sua governação: «[...] porque eu nunca ey-de decer da minha opinião, a qual he que segurees [militarmente] a Imdia, sem o que nunca avês de comer dela boom bocado»¹⁶.

E onde estava o bom bocado da Índia? Afonso de Albuquerque não terá dúvidas: nas especiarias (com destaque para a pimenta e o gengibre) que afluíam a Calecute e a Cochim, despromovendo (ao contrário de D. Francisco de Almeida) a importância económica de Cananor. Era lá, naquele trecho da costa do Malabar, que, segundo ele, batia o coração das economias do Índico. Por tal, geopoliticamente, escolherá Goa para centro ou sede da sua governação, ou seja, teve em conta, também, a realativa proximidade àqueles centros comerciais. E, se o rei de Cochim era, então, o maior amigo dos portugueses naquelas paragens, merecendo, em troca, estar sentado em sua cadeira com o apoio luso apesar das ameaças e dos ataques do samorim, já este era, como se sabia, o maior protector

¹³ In *Documentação para a História das Missões*, vol. I, p. 17.

¹⁴ In *Alguns Documentos do Archivo...*, p. 237.

¹⁵ *Ibidem*, p. 237.

¹⁶ In *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, T.I, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, [1884], p. 25.

dos muçulmanos. Apesar disto, Albuquerque aconselhava o rei de Portugal a abraçar-se com ambos, para lograr a carga das suas naus até sempre¹⁷. Eis um exemplo do pragmatismo do Primeiro Governador da Índia.

Mas, se para fazer a guerra ou manter sob ameaça militar os potentados orientais, Lisboa não mandava combatentes e armas suficientes, também para a realização do trato não proporcionava o capital adequado.

As economias mercantilizadas do Índico exigiam, de facto, moedas metálicas ricas e pré ou para-moedas com aceitação geral. Ou seja, já então, reagiam mal à troca directa, à participação do produto do saque ou ao crédito mal-sustentado. Di-lo, claramente, também, Afonso de Albuquerque: «Vossa Alteza me espreve meudamente em muitas cartas sobre o trato de quaa, encarregando-mo muito; ho trato da qua ha mester que comece com cabedal e mercadorias de la [isto é, de Portugal], e eu nam as vejo nas vossas feitorias, as quaes estam vazias e bem varridas...»¹⁸. Mais, as economias mercantilizadas do Índico-Pacífico privilegiavam o comércio de grosso trato e o pagamento a pronto, como esclarecerá, igualmente, Albuquerque: «[...] e nam chegam mercadorias a Cambaia que logo o dinheiro nam seja na mão[...] nem a nehũa parte; nem os mercadores que estas mercadarias compam, nam as compam por meudo, senam por groso e soma grande [...]»¹⁹. Entusiasmado, e também decidido a empolgar D. Manuel, proclamará: «[...] grande lago de mercadorias he a India, e gramde soma d'ouro e de prata ha nela, e gramdes sam os ganhos [...]»! Ganhava-se, local e regionalmente, mas também (recorde-se) tirando partido da forte dissintonia entre a oferta e a procura através do comércio à distância que fluía quer em direcção ao Mediterrâneo, quer ao Atlântico com Lisboa a servir de mediador. Documentemos o suficiente.

Em 1506, num *Relatório* para o Senado de Veneza, o embaixador desta República Italiana, que acompanhou Filipe o Belo à Península Ibérica quando sucedeu no trono de Castela a sua sogra Isabel a Católica, informava que a quarta parte do investimento nas frotas da Rota do Cabo pertencia ao rei português e o restante a particulares. Vinte e cinco por cento do capital embarcado constava de mercadorias que funcionavam como para-moedas, a saber, cobre, vermilhão, azougue, chumbo e corais; o resto eram barras de prata e dinheiro amoedado. Já sabia, também, que era lá para o interior (ou seja, nos Gates Ocidentais) que nascia a pimenta (avaliada em 30 a 35 mil toneladas por ano) e o gengibre, sendo as escápidas principais destas especiarias as cidades de Calecute, Cochim e Cananor.

¹⁷ *Carta de 30 de Novembro de 1513, Ibidem*, T.I, p. 130.

¹⁸ Carta, de Cochim a 1 de Abril de 1512, in *Alguns documentos do Archivo...*, pp. 232-261.

¹⁹ Carta, de 20 de Outubro de 1514, in *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas...*, T.I, p. 273.

Cotejando a relação dos preços correntes na Índia com os praticados em Lisboa, pode verificar-se, pela leitura do referido *Relatório*, que a da canela era de 1:7, a do gengibre 1:18, a do cravo 1:8, a da noz moscada sem casca 1:40, a da cânfora 1:36, a da laca 1:9 e a da pimenta entre 1:7 e 1:17. Assinale-se, ainda, que dois terços ou mais da carga das naus da Rota do Cabo eram de pimenta.

Apesar destes lucros enormes, como já se disse, faltava não só o capital suficiente para se poder mercadejar e carregar as naus, como a Coroa/Estado não dispunha, na Índia, de gente habilitada para feitorar e tratar, pelo que dirá, a propósito, Afonso de Albuquerque: «[...] e el-Rei comete este negocio a dous moços de camara que vem de tres em tres anos, boçaes, que nam sabem que cousa he trato nem mercadorias nem compras nem vendas nem fardos de mercadoria...»²⁰.

Deixemos de lado a questão da dificuldade em a Coroa/Estado satisfazer os principais objectivos que definira para a política portuguesa no Índico-Pacífico e passemos a caracterizar as estratégias adoptadas.

A intenção de construir um “Estado” ou “Imperio” Oriental, para lá do Cabo da Boa Esperança, surge claramente expressa a partir, pelo menos, do início do vice-reinado de D. Francisco de Almeida, o que facilmente se entende. Com efeito, em carta, datada de Cochim, o primeiro vice-rei, a 16 de Dezembro de 1505, haverá de prometer a D. Manuel que «em meu tempo seres emparador deste mundo de ca que he muyto moor que ho de laa...»²¹. E Afonso de Albuquerque não desmerecerá neste entusiasmo (antes pelo contrário), ao tentar, a todo o instante, convencer o Rei Venturoso que, se ele segurasse militarmente o seu “*Estado da Índia*”, haveria todo o bem e riqueza que nele havia²².

Um e outro precisavam, naturalmente, de tempo para concretizar estratégias que permitissem formar o “Estado da Índia” e fazê-lo funcionar a favor dos portugueses. Que estratégias?

Vislumbramos grandes similitudes nas estratégias de acção definidas por Lisboa e postas em prática por Almeida e Albuquerque. É que ambos não descurarão, designadamente, quanto era importante, para a consolidação do nosso domínio no Oriente, fazer guerra aos potentados inimigos, proteger os que fossem vassalos, erguer fortalezas onde conviesse e praticar a guerra do mar.

²⁰ Carta sem data, endereçada a Duarte Galvão, in *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos...*, pp. 404-405.

²¹ In *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, vol. II, 1939, pp. 105-110.

²² Carta de 1 de Abril de 1512, in *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo...*, pp. 232-261.

Dirá, por exemplo, o vice-rei, na carta já citada: «[...] meu fundamento [minha decisão] he, partidas as naos [de carga, para Portugal], o tempo que nom poder amdar no maar asentar-me em Cananor porque estou em meio de vosas fortalezas e mais vezinho de Callec[...]. Recorde-se que, além das fortalezas que garantiriam o controlo económico e a navegação da África Oriental, sem esquecer a cooperação militar com o Preste João, outras surgiram, durante o primeiro vice-reinado, como as de Angediva, Cananor e Cochim (esta em pedra), no Malabar. Ora, também, ninguém duvida da grande importância que Albuquerque conferia à fortaleza, como equipamento militar defensivo e até ofensivo, mesmo que fosse frágil e provisório. Documentemos: «A mim me disseram quaa que Vosa Alteza tinha hum castelo de madeira que abastaria pera cincoemta omeens ou sesenta; terey em mercee a vosa Alteza mandar-mo, porque he cousa muito necesarea pera logo segurar quallquer cousa de que quiserdes lancemos mão, e daly em diamyte lavar-se a fortaleza, ou qualquer outra obra que cumprir [...]»²³. E, manifestamente, convicto afiançará ao rei: «As vossas fortalezas feitas a nossa usamça com cavas, torres e artelharia, bem providas e bõoa jemte, com ajuda da paixam de Noso Senhor nam tenhaees receo delas nestas partes, aimda que vos lá digam que estam cercadas...»²⁴.

Já quanto ao recurso à guerra do mar (menos relevante na estratégia preconizada por Albuquerque), o autor da compilação *Conquista da Índia per humas e outras armas reaes, e evangelicas...*[...] estimará que o Primeiro Governador da Índia, abrasou, no Oceano Índico, «mais de trezentas naos de mouros e gentios»²⁵.

Então, onde estão os elementos diferenciais das duas estratégias de acção? Antes de responder, convirá lembrar que este tipo de estratégia se distingue da de dissuasão por utilizar meios militares disponíveis com a finalidade de submeter o inimigo à nossa vontade, enquanto a outra se serve deles como mero instrumento de ameaça para evitar a guerra.

Creio que esta passagem de uma carta de Albuquerque para D. Manuel, com data de 30 de Outubro de 1512, expressa, de forma clara, o que ele sugeria quanto ao recurso aos dois tipos de estratégias, mas em particular à de acção. Dirá: «[...] nem esas carregas de especiarias que cada ano la vam [a Lisboa], nem as riquezas que vos de quaa levam, tudo me ha-de parecer cousa emprestada, até que vos eu nam veja muy forte na Imdia, e nam no mar, mas

²³ Carta de 30 de Setembro de 1512, in *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas.*, T.I, p. 82.

²⁴ Carta de 1 de Abril de 1512, *ibidem*, p. 54.

²⁵ Ir *Documentação Ultramarina Portuguesa*, Vol. I, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960, p.

na terra [...], pois Vosa Alteza despois do descubrymento da Imdia té gora sempre teve nestas partes força de armada, e vistes que se nam melhora nehũa cousa voso proposito nas cousas da Imdia, asy nos tratos como no encurtar das despesas e gastos, como na estima e credito e fama de voso estado e voso nome»²⁶. O que sugeria, então?

Se é verdade que Albuquerque não preconizou a formação de grandes armadas para andarem constantemente no mar, invocando, despesas permanentes com a gente embarcada e o desgaste físico e anímico a que ela deste modo estava sujeita, também é verdade que não prescindiu da apreciada capacidade de movimentação que uma pequena frota militar, afecta a cada fortaleza, proporcionava. Por outras palavras, nunca enjeitou o enorme potencial bélico da artilharia embarcada.

De forma clarividente, porém, Albuquerque e outros viram que, no Oriente, quando os portugueses chegaram, se havia muitos reinos gentios independentes e desenfeudados do bloco muçulmano, os principais, ou seja, os mais ricos (como os de Ormuz, Cambaia/Guzarate, Goa, Calecute, Bengala, Achey/Achem ou Malaca, segundo a informação de Tomé Pires in *A Suma Oriental*) eram controlados ou fortemente influenciados pelos “mouros”. Logo, se íamos em busca de cristãos e especiarias, a estratégia de acção deveria visar combater os “mouros”, destroná-los e retirar-lhes o controle dos principais portos ou “cabeças”, no dizer de Afonso de Albuquerque. Este objectivo principal está manifestamente expresso em *A Suma Oriental* de Tomé Pires obra escrita na Índia durante a governação de Albuquerque. Dirá Pires, sintonizado, sem dúvida, com a estratégia de acção do grande Governador: «Os mouros pola maneira que forõ guanhando os regnos hos vam perdendo: o regno sem portos casa he sem portas, Nosso Senhor he o que quer ho perdimento de Mafamede»²⁷.

Preconizando, pois, a consociação estreita da estratégia de acção e da estratégia de dissuasão, Afonso de Albuquerque insistirá com D. Manuel: «E ainda vos torno a dizer, que se querees escusar a guerra da Imdia e ter paz com todolos rex dela, que mandees força de jemte e boas armas, ou lhe tomees as cabeças primcipaees de seu[s] reino[s] que tem na ribeira do mar»²⁸. Por outras palavras, quiçá mais esclarecedoras, numa perspectiva de estratégia de acção, Albuquerque defendia a conquista das cidades-mundo do Índico, como centros da economia mercantilizada, para as controlar não só economicamente, mas também politicamente. Como é natural, precisava de meios humanos e de equi-

²⁶ In *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas...*, T.I, p.98.

²⁷ *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues, Coimbra, Por ordem da Universidade*, 1978, p. 215.

²⁸ Carta de 1 de Abril de 1512, in *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas*, T.I, p.41.

pamento bélico, servindo este potencial ao mesmo tempo para dissuadir os potentados locais de se oporem ao domínio português.

Só que Lisboa prometia reforçar os meios militares, no Índico- Pacífico, se Afonso de Albuquerque reenviasse naus carregadas de ouro e especiarias. E ele aceitava o desafio, prometendo, em troca, alargar ainda mais o “Estado da Índia”: «E diz-me mays Vosa Alteza: se muytas especiarias vos emviar de cá e muyto ouro, como esperaes em Nosso Senhor que o daquy em diante [finais de 1513] farey, Vosa Alteza me enviará tamta gemte com que nom soamente toda a Yndia, como louvores a Deus está jaa sogygada, mas aynda a Persya e esas outras partes do sertaam»²⁹.

Não conseguiu tudo o que pretendia (ele próprio o reconheceu), mas logrou ampliar surpreendentemente o “Estado da Índia” e consolidar o seu domínio.

A dimensão do “Estado da Índia” e do que ele significava para os portugueses e para os muçulmanos (tomando por referências quase todo o século XVI) poderá ser captada, de uma forma insuspeita, pelo relato de Zinadim Benali Benhamede. Reconheceu este cronista muçulmano: «Eles [os portugueses] pelo seu tacto e saber apoderaram-se de muitas cidades, construíram fortalezas em Ormuz, Mascate, Maldiva, Samatra, Malaca, Molucas, Meliapor, e Nagapatão [...] e noutros portos numerosos em Ceilão, e penetraram até à China; o comércio nestes portos e noutros locais passou para as suas mãos, enquanto os comerciantes muçulmanos humilhados, submissos, se comportavam com eles como servos, não lhes sendo permitido o comercio senão de um pequeno número dos géneros com que desejavam traficar». E, depois de citar as principais mercadorias monopolizadas pelos portugueses (especiarias, essencialmente), acrescentará que os “franjes” deixaram aos muçulmanos, apenas, o comércio «do areque, da noz de coco, roupas e produtos similares» e para impedirem o acesso ao arroz, por parte dos habitantes do Malabar, construíram as fortalezas de Onor, Bercelor e Mangalor, porque era daqui que provinha a maior parte deste cereal³⁰. Ou seja, os portugueses praticaram, também, no Oriente uma guerra de cariz económico, como este muçulmano culto reconheceu.

Em breves considerações, passemos a destrinçar, as componentes fortes das políticas e das estratégias que, nos primeiros tempos, enformaram e sustentaram o nosso “Estado da Índia”.

A primeira poderá ser a da fidelidade do poder delegado pela Coroa/Estado para com o centro político da sociedade portuguesa, geograficamente tão distante, mas, por norma, tão perto em termos da ordem que legi-

²⁹ Carta de 3 de Dezembro de 1513, *ibidem*, T.I, p. 198.

³⁰ *Ob. cit.*, p. 72.

tima. Explicitando o suficiente, é sabido que o centro de uma sociedade é muito mais do que o sítio físico onde se tomam decisões e se coordenam funções. É um espaço sagrado, carismático, sede de valores consensuais, gerados na tradição e renovados, principalmente, por uma elite que se afirma como autoridade reconhecida. Claro está que as qualidades pessoais dos que representam a autoridade são importantes, mas acabam por ser secundárias, porque mais importante é a fidelidade que os agentes delegados demonstram em relação aos valores vitais da sociedade. Que valores, na era de Quinhentos?

No caso português (em sintonia com as nações da Europa em formação tais valores eram, sem dúvida, a honra, o proveito, a fama e a glória (a terrena e a celeste). A sede ou o centro gerador destes valores era a Corte, em evolução consentânea com a crescente grandeza do Império português. Di-lo-á, por exemplo, Garcia de Resende, por volta de 1530 :«Ha corte de Portugal / vimos bem pequena ser, / depois tanto ennoblescer, / que nom ha outra ygual / na christandade, a meu ver: / tem cinco mil moradores, / em que entrã muytos senhores, / a que el Rey dá assentamentos, moradias, casamentos, / tenças, mercês, e honores»³¹.

Ora, qualquer vice-rei ou governador que fosse a “Índia” (ou a outra parte do Império) sabia que exercia um poder delegado e, por maiores qualidades pessoais que patenteasse e maiores poderes tivesse outorgados, procurava manter-se fiel à autoridade que o investira e às instituições que representava. Veja-se como, por exemplo, Afonso de Albuquerque fala de si para o rei, em carta de 1 de Dezembro de 1513: «[...] homem sam, senhor, que guardo primor em meu carrego e o faço guardar aos que trago per voso mamdado á minha ordenança...»³². E, numa outra datada do dia seguinte: «[...] porque saiba Vosa Alteza que a meu proprio filho nam perdoaria a morte, se a merecesse, por conservar as cousas de minha obrigação e dar bõa comta de my»³³.

Assumindo deste modo o exercício da autoridade, os que tinham o poder delegado não ousavam recusar o cumprimento das decisões políticas e estratégicas emanadas de Lisboa, ainda que delas discordassem. Atente-se, por exemplo, nesta decisão do vice-rei D. Francisco de Almeida registada na carta de 16 de Dezembro de 1505 para el-rei: «Faço, Senhor, fundamento de mamdar dom Lourenço [o filho] em froll de la mar [nome de embarcação] que vaa emvernar a Quillua [...] e que se venha pera mim [ele estaria em Cananor] em Setembro pera ter verdadeira emformaçam do que vosa alteza mamda que se faça [...]»³⁴.

³¹ *Crónica de Dom João II e miscelânea por Garcia de Resende*, Lisboa, Imprensa nacional-Casa da Moeda, 1973, p.377.

³² In *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas...*, T.I, p. 173

³³ *Ibidem*, p. 178.

³⁴ In *Historia da Expansão Portuguesa no Mundo*, vol. II, 1939, pp.105-110.

Ou nesta outra de Afonso de Albuquerque, apesar de, ousadamente, dizer ao rei que os seus regimentos e [em] determinações «cada ano vem hum contraíro a outro, e cada um fazê hũa mudança e avees novo conselho, e a Índia nam he ho castelo da Mina...», apesar disso (dizíamos), assevera ter deixado bem claro, perante os seus capitães, «[...] que as cousas determinadas e mamdadas per rejimento de Vosa Alteza nan as avia de por em conselho se as faria ou nam [...]»³⁵. Ou seja, eram para cumprir sem discussão.

A imagem que Albuquerque e, certamente, outros altos dignitários tinham do rei português era a de um senhor que, como pai, criava mas também castigava, educava e também se servia dos seu súbditos, pelo que «cada hum se trabalha por vos merecer...». Expressava-se assim, em carta datada de Calcuta a 2 de Dezembro de 1514, precisamente para interceder, junto do rei, por Álvares Cabral que, entretanto, caíra em desgraça política. Qual? Muito simplesmente, D. Manuel deixara de utilizar os serviços do descobridor do Brasil, ficando, portanto, afastado da zona central do poder³⁶. E não se pense que era pequeno castigo, porque o afastamento do exercício de funções e, consequentemente, de recompensas não era sentido, então, tanto como uma forma de penalização material (de cerceamento do “proveito” – o segundo valor central), mas mais como uma afronta à “honra” (o primeiro valor), por ficar fora da privança do rei (*a fons honorum*) e, deste modo, perder grande parte da deferência social a que tinha direito.

Foi, enfim, o que Afonso de Albuquerque procurou evitar que lhe acontecesse, pelo que rebateu sempre as críticas e as mostras de inveja dos seus adversários. Confessando-se obedientíssimo, dirá ao rei: «E quando me Vosa Alteza quer culpar, mande vir primeiro vossos regimentos diamte e veja-os bem, e saberá que morto ou vivo estou omde me mandaes ir...»³⁷.

Não se coibirá, como já se disse, de criticar o próprio centro de decisões e de se mostrar persistente nas suas opiniões, invocando, se preciso, o parecer de autoridades reconhecidas e insuspeitas ou, até mesmo, recorrendo ao absurdo. Assim, para defender a sua proposta de, estrategicamente, conquistarmos assento em terra e não apostarmos tanto no patrulhamento dos mares, dirá que até um alto dignitário gentio de Diu lhe escrevera, espantando-se de nós, portugueses, não ganharmos algumas cidades principais e alertando o rei que poderia apagar-se «de todo vosas forças e armada e jemte toda que quaa trazês, com hũa muy piquena trovoadá ou desastre que muitas vezes acontece...»³⁸.

³⁵ Carta de 30 de Novembro de 1513, in *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas...* T.I, p. 156 e carta de 4 de Dezembro de 1513, *ibidem*, p. 204.

³⁶ *Ibidem*, pp.353-355.

³⁷ Carta de 30 de Novembro de 1513, *ibidem*, p. 132.

³⁸ Carta de 1 de Dezembro de 1513, *ibidem*, pp. 156-157.

Passava-se isto já em finais de 1513, indício seguro de que não foi fácil a Albuquerque convencer Lisboa a inverter a estratégia seguida até então.

Dois anos mais tarde, como se poderá verificar pelo seu testamento político (que é a carta que manda escrever, já com os soluços da morte, à entrada da barra de Goa), ficamos com a certeza de que a estratégia de acção que havia proposto fora não só adoptada pela Coroa/Estado, como tivera quase realização plena: «[...] deixo a Índia com as principaes cabeças tomadas em voso poder, sem nela ficar outra pendenza senam cerrar-se e mui bem a porta do Estreito [de Meca]; isto he o que me Vosa Alteza encomendou [...]»³⁹.

Samuel Huntington, além de avançar com a hipótese de que serão o cristianismo e o islamismo (e não tanto os economistas neoclássicos, os democratas militantes ou os executivos das empresas multinacionais) que mais influenciarão as sociedades em vias de desenvolvimento, mostrou-se convicto de que, a longo prazo, Maomé vencerá. Alicerçou esta convicção na verificação de que a cristandade se espalha principalmente pela conversão, enquanto o Islam por conversão e reprodução⁴⁰.

Correlativamente à perda de peso do cristianismo (e para conferir coerência à sua tese), o Ocidente, segundo ele, irá perdendo, gradativa e irregularmente, poder em relação ao de outras grandes civilizações. Porquê? Por falta de recursos económicos, militares, demográficos, políticos, tecnológicos, sociais e outros. Será assim?

Como ouvimos, a Afonso de Albuquerque e a outros grandes construtores do nosso “Estado da Índia” faltava-lhes em meios o que lhes sobejava em ambição política. Acreditavam, de facto, em valores civilizacionais, que não poderiam ser outros senão os da “Respublica Christiana” e da “Europa” em formação. Queremos documentar?

Atente-se, por exemplo, na seguinte passagem da obra de Quinhentista *Primor e Honra...*, quando o autor afirma que mesmo «no trato da vida humana, e bens temporaes o mais pobre soldado que há entre nós [portugueses] he mais rico e honrado que os muitos nobres e abastados infieis...». Por tal, ao desertarem os soldados portugueses perdiam «o nosso trajo, e pollicia [civildade], que he a melhor do mundo por [para] irem vestir hũa alva de enforcado, e trazerem na cabeça sincoenta varas de pano, e nos pés hũs sapatões, ou dous foles de couro, em lugar de botas...». Mas, sobretudo, perdiam a liberdade, já que os portugueses eram totalmente livres, «principalmente neste Estado da Índia, onde a liberdade hé sagrada»⁴¹.

³⁹ Carta de 6 de Dezembro de 1515, *ibidem*, pp. 380-381.

⁴⁰ *Ob. cit.*, pp. 74 e 95.

⁴¹ *Ob. cit.*, fôls. 6-7.

Fiel ao ideal grego, Huntington considera a religião como a componente mais importante e distintiva de uma civilização. Assim foi, de facto, no âmbito da “*Respublica Christiana*” em expansão, sobretudo através dos portugueses. Entrar na religião cristã era entrar num mundo polido ou policiado; era deixar a barbárie ou a bestialidade. Mas, também os muçulmanos pensavam o mesmo, em relação à superioridade da sua religião. O confronto era inevitável e de resultados devastadores para cada lado.

RELATÓRIO FINAL

Relatório Final

O resultado do trabalho do historiador é também ele susceptível de uma reflexão histórica, porque domínio algum do conhecimento deixa de reflectir sobre as condições em que produz esse resultado, afinal expressão do variado significado social das diversas formas de organização do saber. Caberia talvez discutir neste lugar e antes de tudo o mais o que se entende afinal por “História Marítima”, no termo de mais um dos colóquios organizados pela Academia de Marinha, num país onde a designação tardou (e tarda ainda) a impôr-se, fruto, ao que tudo indica, do tradicional efeito de absorção da História dos Descobrimentos sobre os temas que com propriedade caberiam por inteiro naquela designação mais geral. Mas é certamente altura de olhar para o passado destes Simpósios¹, pois se conclui agora a sua décima edição.

A História Marítima, tal como tem sido entendida nestes encontros, abarca um espectro variado de temas e problemas, mas cumpre reconhecer que não fugiu no essencial à tradição estabelecida, centrando no universo das viagens o melhor das suas atenções: a palavra “Descobrimentos” surge nas duas primeiras titulações adoptadas, e depois, por três vezes, foram figuras de navegadores que motivaram a sua realização: estudaram-se Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral e Fernão de Magalhães, as viagens que os notabilizaram, e bem assim a Carreira da Índia, como porta de entrada para o estudo dos mares orientais – ou melhor, das navegações para e no Oriente. Pelo meio, em apenas uma ocasião (“O Mar no Futuro de Portugal”, tema do VIII Simpósio – que em rigor deveu bem mais à Geopolítica, à Estratégia, à Economia ou outros temas afins, que à História) se fugiu a uma concentração cronológica no arco temporal dos séculos XV e XVI, com notória ênfase nos anos finais de um e nos começos de outro.

Este afunilamento temático é bem compreensível: ressuma da História Marítima portuguesa a consciência de que, face ao período em apreço, a afirmação do país pelos caminhos do mar não encontrou paralelo em qualquer outro momento da sua História, mas não o teve também em relação ao impacto que as formas portuguesas de vivência do mar assumiram para outros destinos colectivos. Portugal, sabemo-lo bem, teve um papel essencial no forjar do mundo novo que se foi materializando no espírito e na erudição geográfica

¹ O índice dos volumes de Actas relativos aos primeiros sete simpósios está disponível online: http://www.fl.ul.pt/unidades/centros/c_historia/SiteRHM/actassimpósiosdehistoriamaritima.html>

européias em consequência das navegações que tiveram lugar na época das grandes viagens à vela, sem saudosismos passadistas nem miserabilismos ocasionais que num ou noutro momento foram deixando rasto na cultura portuguesa: é, pelo contrário, uma simples evidência dos factos. Balanceá-los adequadamente numa reflexão ponderada sobre o impacto que isso representou, nas suas múltiplas dimensões, é que tem sido o problema essencial. Daí que, muito naturalmente, tenha merecido a melhor atenção dos historiadores.

Tal não significa porém que se tenham esgotado as linhas de aproximação possíveis: se algum resultado concreto tiveram, os volumes de Actas destes Simpósios deixam claro que muitos são os problemas em aberto, tanto no sentido em que as equações conhecidas não respondem já às incógnitas que se colocam hoje, como porque se tem constatado, de uma forma inequívoca que, apesar do muito já feito, muito está ainda por fazer. A história das navegações portuguesas dos séculos XV e XVI permanece em muitos sentidos um campo em aberto: quanto mais não fosse, a colocação em evidência do facto seria motivo suficiente para nos congratularmos com esta experiência que se vem adquirindo desde 1992.

Mas a História Marítima não é apenas, e decididamente, a história das navegações, das viagens e dos meios técnicos de navegação, pontilhada por alguns aspectos complementares ou laterais. Ela abarca na verdade todos os aspectos das relações das sociedades humanas com o mar, como tão bem disse John Hattendorf: “it is the overarching subject that deals with the full range of mankind’s relationships to the seas and oceans of the world. It is a broad theme that cuts across academic boundaries and builds linkages between disciplines”². É nesse aspecto que se tem afirmado no conspecto internacional, como o mostra a diversidade temática de artigos nas revistas científicas de referência, como por exemplo o *International Journal of Maritime History*. Abarcar todo o imenso espectro temático e cronológico que se entrevê constitui o desafio por excelência da historiografia marítima portuguesa.

Um observador desprevenido poderia pensar que o X Simpósio de História Marítima da Academia de Marinha, subordinado ao tema “Os Mares do Oriente. A presença portuguesa circa 1507”, esteve longe de cumprir tal desiderato. Mas isso seria ficar pela leitura simples do enunciado.

A titulação de um colóquio enuncia um tema ou define um problema, por via de regra. Sucedeu o primeiro com este enunciado, o que garantiu uma liberdade de opção aos participantes que se reflectiu nas mais variadas formas de

² John Hattendorf, “The uses of Maritime History in and for the Navy”, *International Journal of Naval History*, Volume 2 Number 1 April 2003: <http://www.ijnhonline.org/volume2_number1_Apr03/article_hattendorf_uses_apr03.htm>

tratamento de aspectos vários, sem prejuízo da coerência espacial e cronológica que enformou as comunicações apresentadas, as quais versaram a história das viagens e conquistas, a componente militar, o comércio, ou as estratégias diplomáticas e de administração, isto na perspectiva da História, dos Estudos Literários, da Filologia ou da Arquitectura, entre mais. A concentração dos trabalhos num binómio espaço-tempo restrito foi ao invés condição necessária para uma abertura multidisciplinar sem paralelo nestas iniciativas: é porventura esta a principal ilacão a tirar. O leitor deste volume de Actas poderia esnervar sentadas, mas cumpre reconhecer que além da mais valia de cada trabalho (que verificará melhor que ninguém por si mesmo) este volume vale sobretudo pelo seu conjunto.

Uma realização desta natureza tem uma outra componente não despienda – é antes de mais nada um espaço de sociabilização científica. Os circuitos de produção e circulação da informação e do conhecimento científicos estão estabelecidos e são bem conhecidos, importando reconhecer a relevância que as modernas tecnologias assumiram na projecção à escala global do que ainda há pouco estava confinado aos meios especializados. É por aí que corre e se dissemina, hoje em dia, o fluxo da produção científica. Sabemos porém que existe uma outra dimensão essencial, a do espaço aberto de diálogo e discussão de ideias entre os seus fautores, e, para isso, os colóquios são indispensáveis: é pelos corredores e nas conversas ocasionais que tantas vezes se tem notícia de quem trabalha o quê, ou dos últimos resultados das investigações em curso, que só chegarão mais tarde aos meios de difusão. Nesse aspecto, este Simpósio cumpriu, e como já vai sendo tradição (porque ao fim de dez edições de tradição se pode falar), as discussões sobre os trabalhos apresentados foram informadas, vivas e animadas: o que é afinal a primeira razão de ser de uma reunião científica de qualquer natureza, pois a ser de outra forma substituir-se-ia com vantagem por volumes de colectâneas de textos.

Estes são não obstante o seu resultado e produto final. Do que se passa nos corredores e salas das sessões fica a vantagem imediata e a memória dos que estiveram presentes. Para os vindouros e para quantos não puderam estar, o resultado perene é o volume de Actas: e dizer que este não desmerece dos que o antecederam seria pouco. Pelo seu conjunto, expressa a forma como o Simpósio cumpriu cabalmente os objectivos definidos, abre espaço para novos trabalhos e define a matriz pluridisciplinar como meta a atingir de futuro.

Francisco Contente Domingues
Presidente da Classe de História Marítima

