

**HISTÓRIA  
DA MARINHA PORTUGUESA**

**VIAGENS  
E OPERAÇÕES NAVAIS  
1139-1499**

**Coordenador  
JOSÉ ANTÓNIO RODRIGUES PEREIRA**



**ACADEMIA DE MARINHA  
LISBOA 2020**



**HISTÓRIA  
DA MARINHA PORTUGUESA**

**VIAGENS  
E OPERAÇÕES NAVAIS  
1139-1499**

Coordenador

**José António Rodrigues Pereira**

Autores

**Gonçalo Couceiro Feio**

**José António Rodrigues Pereira**

**José V. Pissarra**

**Paulo David Vicente**



**ACADEMIA DE MARINHA**

2020

Patrocínio



## **Ficha Técnica**

*Título:* Viagens e Operações Navais, 1139-1499

*Coordenador:* José António Rodrigues Pereira

*Autores:* Gonçalo Couceiro Feio, José António Rodrigues Pereira,  
José V. Pissarra, Paulo David Vicente

*Fotografias:* José António Rodrigues Pereira

*Desenhos:* José Manuel Cabrita

*Editor:* Academia de Marinha

*Assessor de Edição:* José Manuel dos Santos Maia

*Execução Gráfica:* ACDPRINT, SA.

*Tiragem:* 350 exemplares

*Data da Edição:* Março 2020

*ISBN:* 978-972-781-153-3

*Depósito Legal:* 466325/20

*O coordenador e os autores não escrevem de acordo com o Acordo Ortográfico de 1990.*

### *Nota do Editor*

*O editor agradece a todas as pessoas e entidades a autorização de reprodução de imagens. Apesar de terem sido efectuados os esforços necessários para obter autorização de todos os detentores de direitos, o Editor agradece ser contactado no caso de alguma omissão, para regularização da situação.*

## **Conselho Académico**

Triénio 2019-2022

*Presidente*

Almirante Francisco Vidal Abreu

*Vice-presidentes*

Prof. Doutor Vítor Gaspar Rodrigues (História Marítima)  
Contra-almirante Luiz Roque Martins (Artes, Letras e Ciências)

*Secretário-geral*

Capitão-de-mar-e-guerra Herlander Valente Zambujo

*Secretários*

Prof.<sup>a</sup> Doutora Ana Paula Avelar (HM)  
Dr. Paulo da Silva Santos (ALC)

## **Comissão Científica da História da Marinha Portuguesa**

*Presidente*

Prof. Doutor Francisco Contente Domingues

*Vogais*

Prof. Doutor Vítor Gaspar Rodrigues  
Doutor Paulo Jorge Corino de Sousa Pinto  
Dr. João Abel da Fonseca  
Contra-almirante Fernando Alberto Carvalho David e Silva  
Capitão-de-mar-e-guerra José Manuel Malhão Pereira  
Capitão-de-fragata Luís Jorge Rodrigues Semedo de Matos  
Capitão-de-mar-e-guerra António José Duarte Costa Canas



## ÍNDICE

|  |     |
|--|-----|
| PREFÁCIO.....  | 7   |
| INTRODUÇÃO.....  | 9   |
| CAP. I O início da Actividade Marítima Portuguesa (1130-1395)....                        | 23  |
| CAP. II A Marinha de Guerra<br>na Reocupação do Território (1139-1279).....              | 35  |
| CAP. III O Desenvolvimento da Actividade Naval (1280-1383).....                          | 43  |
| CAP. IV A Marinha na Crise Dinástica de 1383-1385).....                                  | 65  |
| CAP. V O Século XV em Portugal.....  | 93  |
| CAP. VI A Conquista de Ceuta.....  | 113 |
| CAP. VII As Primeiras Expedições Marítimas (1415-1437).....                              | 127 |
| CAP. VIII A Expedição a Tânger (1437).....   | 143 |
| CAP. IX Descobrimientos Henriquinos a Sul do Bojador (1438-1460)....                     | 155 |
| CAP. X Actividades Navais e Descobrimentos<br>no Reinado de D. Afonso V (1461-1480)..... | 199 |
| CAP. XI Actividades Marítimas no Reinado de D. João II.....                              | 223 |
| CAP. XII Actividades Marítimas no Reinado de D. Manuel I.....                            | 263 |
| CONCLUSÕES.....  | 283 |
| BIBLIOGRAFIA.....  | 289 |
| ÍNDICE ANTROPONÍMICO.....  | 301 |
| ÍNDICE TOPONÍMICO.....   | 309 |
| ÍNDICE DE FIGURAS.....   | 317 |
| BIOGRAFIA DOS AUTORES.....   | 327 |



## PREFÁCIO

A História da Marinha Portuguesa tem sido narrada ao longo da sua vida por inúmeros historiadores, facto a facto, episódio a episódio, ou cobrindo apenas alguns períodos históricos. A elaboração duma história mais completa é uma tarefa absolutamente necessária para preencher uma imperdoável lacuna da nossa Historiografia.

A razão desta necessidade é óbvia: *“a História de Portugal é a História de uma nação marítima, que em grande parte da sua existência viveu quase exclusivamente do mar e para o mar. A História Marítima dos Portugueses confunde-se pois em largos períodos com a própria História do País”*, frase lapidar que foi escrita no Preâmbulo do seu projeto, nascido em 1991 e aprovado em Assembleia de Académicos de 5 de julho de 1994.

Como a Academia de Marinha conta nos seus quadros com historiadores e cientistas náuticos competentes e devotados ao Mar nos seus múltiplos aspetos, faz todo o sentido que tenha como incumbência a elaboração sistemática dos vários volumes de uma mais completa História da Marinha Portuguesa, promovendo a investigação exaustiva de novas fontes, a organização da obra, a contratação dos autores e sua edição.

O projeto desta “História da Marinha Portuguesa” foi gizado com uma grandiosidade que só tinha paralelo na grandeza da sua própria História e na dimensão da sua epopeia. Mas a prática veio a demonstrar que em 14 anos apenas se tinham conseguido aprontar 5 volumes, um deles desdobrado em dois tomos.

A dimensão do projeto foi sucessivamente revista chegando a 22 volumes, mas, mesmo assim, com mais dois volumes publicados em 2012 o seu fim, a manter-se o ritmo, parecia necessitar de o tempo de uma geração.

Em 2016 decidiu assim o Conselho Académico “acordar” este projeto, nomear uma nova Comissão Científica, embora mantendo o seu Presidente, um novo coordenador e redimensionar a obra que passou a um total de 18 volumes. A sua estrutura baseia-se agora numa matriz de 4x4, considerando os períodos históricos de 1139-1499, 1500-1668, 1669-1823, 1824-1974 e outros tantos temas (Navios, Marinheiros e Arte de Navegar; Portos e Comércio Marítimo; Homens, Doutrinas e Organização; Viagens e Operações Navais). A este último tema acrescem dois volumes específicos dedicados às viagens de Vasco da Gama à Índia e à de Pedro Álvares Cabral e ao Descobrimento do Brasil.

É verdade que passaram mais uns anos, mas mesmo assim, é com enorme orgulho que a Academia de Marinha vê o resultado desta sua decisão, com o aparecimento em 2020 de mais um volume da História da

Marinha Portuguesa, dedicada ao subtema “Viagens e Operações Navais 1139 – 1499 que, honrando compromissos de uma anterior direção, teve a sua coordenação entregue ao Senhor Comandante José António Rodrigues Pereira.

O Comandante Rodrigues Pereira é um prestigiado oficial de marinha com larga experiência de comando no mar, incluindo navegação à vela, de ensino universitário, de cargos ligados à cultura e com uma notável obra publicada dedicada à história marítima. Todos estes aspetos asseguravam a qualidade deste trabalho que escarpeliza quase ano a ano, acontecimento a acontecimento, o nascimento e a consolidação da Marinha Portuguesa durante os seus primeiros três séculos e meio.

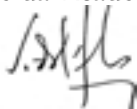
Um trabalho desta dimensão exige especialistas. Daí, para lá do coordenador e também autor já referido, terem sido convidados a colaborar na obra os Senhores Doutores José Virgílio Pissarra e Gonçalo Couceiro Feio, bem como o Mestre e doutorando Paulo David Vicente, a quem agradeço a indispensável e importantíssima colaboração que deram, assegurando assim a qualidade e rigor histórico que todos os volumes deste projeto têm obrigatoriamente que assegurar.

Uma palavra de agradecimento ao Senhor Professor Francisco Contente Domingues que, na sua qualidade de Presidente da Comissão Científica tem a missão de zelar pela garantia das já referidas qualidade e rigor de todos os volumes desta obra, agradecimentos extensivos ao Senhor Professor Vítor Rodrigues, coordenador da obra, por todas as diligências feitas para ultrapassar as dificuldades que projetos desta dimensão acarretam.

A Academia de Marinha espera que este novo impulso dado a um projeto tão importante para a historiografia nacional ganhe balanço e, a manter-se o importantíssimo patrocínio da Fundação Montepio, que não posso deixar de agradecer, possa aproveitar este impulso e, de um projeto a uma geração, possam os dez volumes em falta ficarem completos numa década, vindo confirmar de forma relevante o papel que a Marinha Portuguesa desempenhou na construção da História da Humanidade, no fortalecimento do orgulho nacional e na preservação da identidade de Portugal.

Lisboa, 5 de março de 2020

O Presidente da Academia de Marinha



Francisco Vidal Abreu  
Almirante

*“Deus ao mar o perigo e o abismo deu  
Mas nele é que espelhou o céu”  
Fernando Pessoa*

## INTRODUÇÃO

Não está ainda completamente estudada a existência de actividades de carácter marítimo, no actual território português, anteriores à sua criação como Estado soberano.

No entanto, diz a tradição, e os costumes parecem confirmá-lo, que ao longo da costa portuguesa se estabeleceram algumas colónias, feitorias e entrepostos de povos da Antiguidade, como fenícios, gregos e cartagineses, depois submergidos pela romanização da Península.

Algumas das localidades litorais, originárias das povoações marítimas medievais, estariam relacionadas com a presença desses povos que aqui se abrigavam nas suas viagens para o Norte da Europa. Regiões como os estuários do Sado, do Tejo, do Mondego e do Vouga estão tradicionalmente ligadas à presença desses antigos navegadores. Lisboa e Ílhavo, por exemplo, vão buscar as suas origens às tradições gregas e fenícia.

As povoações de Cerradinha (Lagoa de Santo André), Quitéria e Pessegueiro (Sines) estão, desde o final da Idade do Bronze, ligadas às actividades da pesca, facto confirmado por no local terem sido encontrados anzóis de bronze.



Navio fenício. Os fenícios foram o primeiro povo marítimo mediterrânico a estabelecer entrepostos comerciais e pontos de apoio na actual costa de Portugal continental. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.

Os fenícios chegaram à Península Ibérica no século IX a.C., seguidos pelos gregos, a partir do século VII a.C. e os cartagineses um século depois.

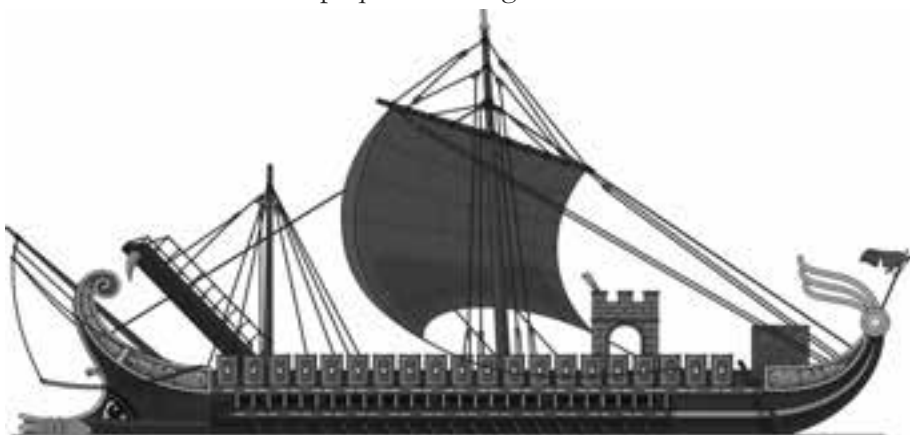
Em Setúbal existiu, no século VI a.C., um povoado fenício e outros houve em Alcácer do Sal (*Beripo*) e Sesimbra (*Cempsico*). No vale do Tejo também há vestígios de estabelecimentos fenícios em Lisboa (*Ollisipo*), Almada, Algés, Oeiras e Sintra. E para Norte ainda estão referenciadas as povoações fenícias de *Calipo* (Leiria) e *Scallabis* (Santarém).

No Sul poderemos encontrar alusões a *Baesuris* (Castro Marim), *Myrtilis* (Mértola), *Balsa* (Tavira) *Ossonaba* (Faro), *Cilpes* (Silves) *Porto Aníbal* (Portimão), *Ipsar* (Alvor) e *Lacóbriga* (Lagos).

Textos daquela época referem o promontório de *Ofiússa* (Cabo da Roca) bem como a existência de santuários para ritos religiosos fenícios na ilha da Berlenga e no promontório de Sagres. No estuário do Mondego foram encontrados vestígios destes povos em Santa Olaia, que seria então uma ilha do estuário daquele rio. Antigas povoações ribeirinhas como Quiaios, Buarcos e Ílhavo também apresentam marcas dessa presença.

A vivência fenícia teve uma grande influência nas actividades piscatórias pela introdução de novas técnicas de preparação do pescado, nomeadamente a salmoura. O litoral atlântico da Península Ibérica é pontuado de núcleos urbanos de feição marcadamente mediterrânica pela influência dos navegadores que, oriundos de *Gades* (Cádiz), demandam aquelas costas.

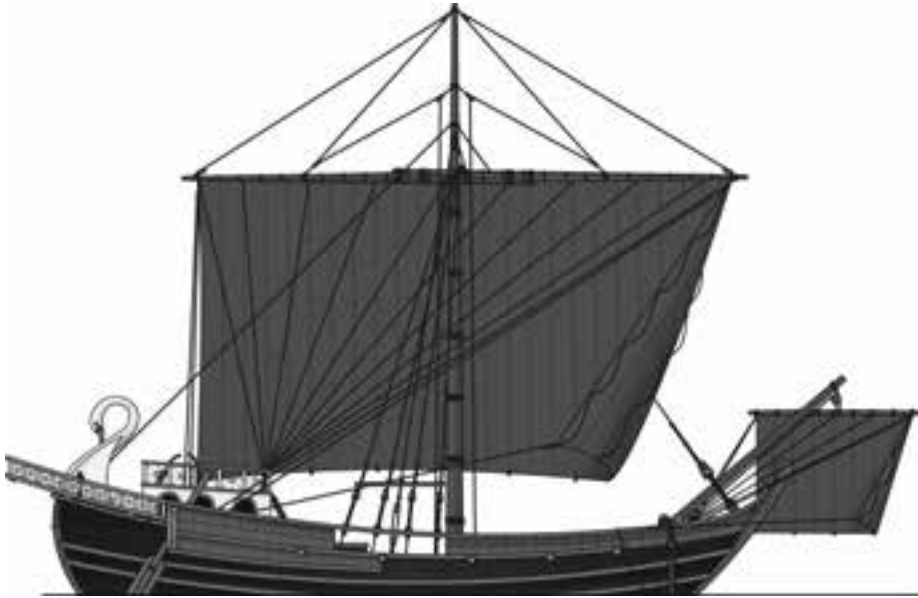
As actividades conserveiras desenvolveram-se durante a presença romana na Península. Há pequenos vestígios dessa actividade na Póvoa de



Navio de guerra romano. Foi com estes navios que Roma assegurou o controlo do Mediterrâneo. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.



Locais de colonização fenícia e romana. Desenho de José Manuel Cabrita.



Navio mercante romano. Roma conquistou e colonizou a península ibérica entre os séculos I a.C.. Os seus navios de comércio terão também utilizado os portos portugueses durante esse alargado período de ocupação. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.

Varzim, em Angeiras, em Lisboa e em Cascais, mas é no estuário do Sado e no Algarve que se encontram os maiores e mais concentrados vestígios. Na Península de Tróia foram detectados os maiores tanques de preparação do pescado, as cetárias, onde se armazenava o peixe em salmoura.

Durante a presença islâmica na Península o acréscimo, em quantidade e volume, do comércio por um lado e a degradação das antigas estradas romanas por outro, leva ao desenvolvimento do transporte marítimo. As vias fluviais, quando existem, são preferidas à via terrestre pela sua segurança e rapidez; um navio de média capacidade naquela época transportava o equivalente a uma caravana de 150 mulas, e de Mértola a Sevilha levavam-se quatro dias por estrada e menos de 24 horas por mar!

O então largo e calmo estuário do Mondego era um intenso caminho fluvial, situação que explica o crescimento da cidade islâmica de Coimbra em detrimento da antiga Conímbriga romana.

Uma grande frota de barcas transportava, de Penacova e Lorvão para os mercados de Coimbra, carvão, lenha e madeira, regressando depois com cestos de peixe, especialmente sável e lampreia pescados nos rios Dão e Mondego. Aproveitando as marés e as brisas marítimas, rápidos veleiros

partiam de Buarcos com peixe fresco e marisco ou de Montemor e Tentúgal com frutas e legumes para abastecer os mercados de Coimbra.

A navegação de cabotagem era mais rara, pois para Norte do Cabo da Roca poucas viagens se efectuavam, sendo excepção a navegação de cabotagem que, das lagoas de Óbidos e Alcobaça, trazia as madeiras para os estaleiros de construção naval de Lisboa.

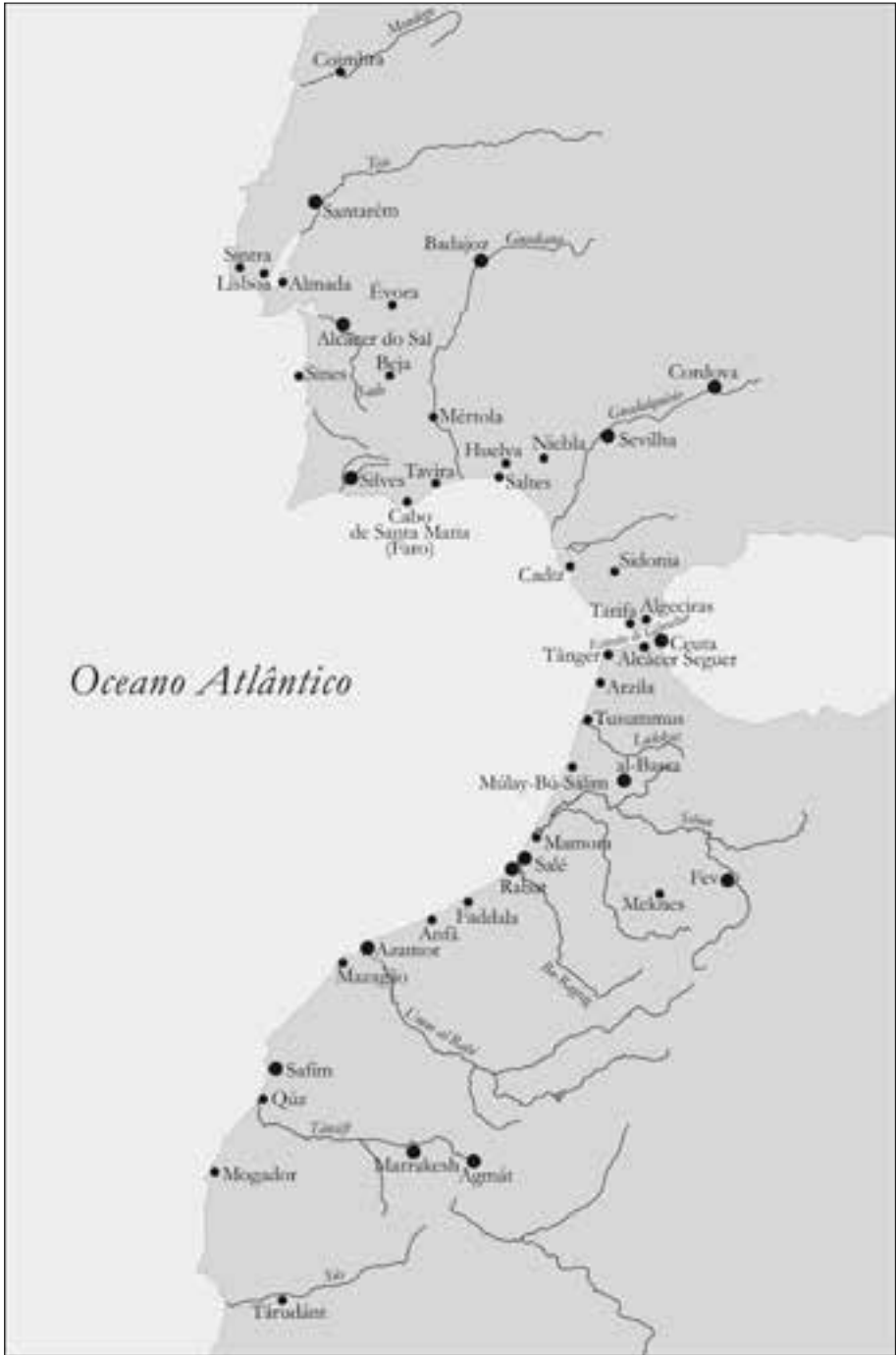
No século IX são estabelecidas as ligações comerciais regulares entre Silves e Salé (Marrocos), e sazonais entre Lisboa e vários portos das costas do Magrebe.

No mesmo século, os normandos ou vikings lançam as suas expedições até à Península Ibérica; depois de assaltos na Galiza, atacam Lisboa em 20 de Agosto de 844, de onde só foram expulsos, com pesadas baixas, após duas semanas de luta. Mesmo assim os invasores continuaram para Sul, atacando algumas povoações litorais, alcançando Cádiz e Sevilha onde desembarcam em Outubro daquele ano. Alguns destes navios desgarraram-se da frota devido aos ventos e surgiram diante de Arzila, nas costas do Magrebe.

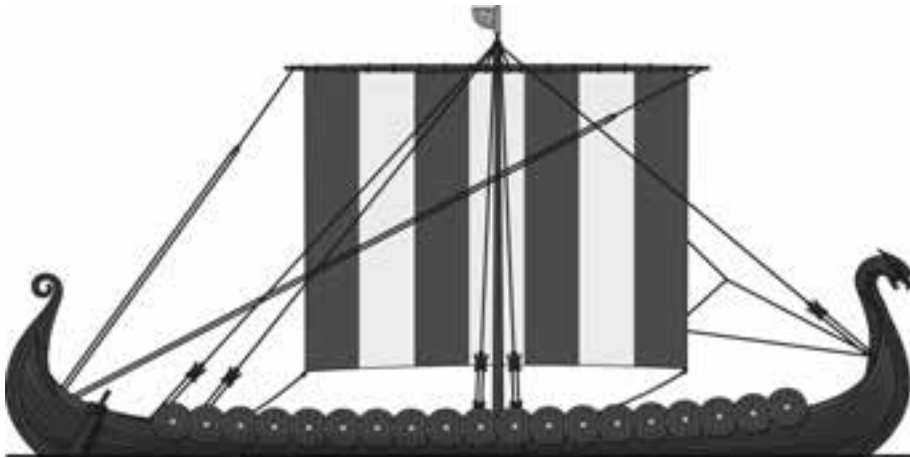
Após estes ataques, verificou-se um desenvolvimento da Marinha muçulmana que conseguiu derrotar os invasores nórdicos nos anos



Navios muçulmanos século XII. Dominando a península ibérica entre os séculos VII e XIV os muçulmanos desenvolveram o seu poder naval também na costa atlântica para fazer face aos ataques dos normandos. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.



Mapa dos Portos e ancoradouros muçulmanos dos sec VIII a X. Desenho de Rodrigues Pereira e José Manuel Cabrita.



Navio normando. Estes longos, rápidos e leves navios formavam esquadras numerosas que semeavam o pavor entre as populações da orla costeira da Europa Ocidental. Oriundos da Escandinávia, os normandos ou vikings viajaram até ao Mediterrâneo, estabelecendo-se, durante um período dilatado em Cádiz. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.

seguintes, tendo sido criado com esse objectivo, o arsenal de Sevilha. O emir Muhammad executou o que poderemos chamar um verdadeiro programa naval para o Atlântico, o primeiro nesta região do globo.

Também foram resultado da primeira invasão dos normandos, o aparecimento das vigias e atalhas ao longo da costa para servirem de aviso à aproximação dos navios inimigos, algumas das quais ainda hoje existentes.

Quando os normandos fizeram uma segunda incursão no ano de 859, foram derrotados na costa do Algarve, pelos muçulmanos que lhes queimaram e apresaram alguns navios, pondo os restantes em fuga.

Durante a terceira invasão normanda (861), foi de Alcácer do Sal que partiu o aviso sobre a presença do inimigo. Os invasores são derrotados pelo almirante Hashas a sul de Cádiz.

Após a retirada dos nórdicos, a força naval muçulmana viria a ser preparada, para atacar os portos cristãos da Galiza. Mas um temporal dispersou-os e afundou-os em grande número.

Foi no final do século IX que em Lisboa, no enorme estuário do Tejo e de certo modo no do Sado, se criaram as condições que lhe iriam conferir o estatuto de pólo de desenvolvimento das actividades marítimas. A navegação que circulava nos seus braços, afluentes e esteiros era intensa, ligando a cidade de Lisboa – grande centro de consumo – com as lezírias ribatejanas, Coima, Coruche, Santarém, Tomar e Abrantes e também com os enormes pinhais de Setúbal que abasteciam os importantes estaleiros navais de Lisboa e de Alcácer do Sal.



Lisboa no tempo dos muçulmanos foi assaltada e saqueada várias vezes por normandos até ao Século XII. Quadro de Martins Barata. Museu de Lisboa, Inv. MC.PIN.0157.

O califa al-Hakam II (961-976) apoiou-se no poder naval para travar a expansão para Sul dos condados cristãos e rechaçar as novas investidas dos normandos, primeiro derrotando-os em Lisboa onde os 28 navios nórdicos tentaram desembarcar os seus guerreiros, e depois atacando-os e destruindo algumas das embarcações na foz do rio Arade (966), enquanto os sobreviventes abandonaram a luta.

Os nórdicos fazem novas aparições em 971 e 972 mas foram derrotados, no primeiro destes anos pela frota muçulmana.

No segundo daqueles anos, foram deslocados para o ocidente peninsular o exército e a frota muçulmana, mas acabariam por ser os povos cristãos do Norte da Galiza quem recebeu o impacto desta invasão, e expulsam os invasores da Península.



Montemor-o-Velho foi um importante entreposto marítimo no Rio Mondego e local de origem de muitas peregrinações, por via marítima, a Santiago de Compostela. Foto de Rodrigues Pereira.

No ano de 977, os muçulmanos atacaram e destruíram a cidade e o santuário de Santiago de Compostela. A esquadra transportou a infantaria, as armas e as bagagens de Alcácer do Sal até Penajoia, perto de Lamego, a cerca de 100 kms da foz do rio Douro, onde se lhe juntou a cavalaria e se iniciou a campanha terrestre.

O maior ataque normando ao actual território de Portugal, ocorreu entre Julho de 1015 e Março de 1016, na região entre os rios Ave e Douro; durante nove meses sucederam-se os ataques, saques, pilhagens e captura de prisioneiros que, mais tarde seriam vendidos ou resgatados.

Há também referências à presença de Normandos junto ao castelo de Vermoim – de onde terão ameaçado Braga e Guimarães – em 6 de Setembro de 1016, sendo o Condado Portucalense governado pelo Conde Alvito Nunes que viria a falecer durante os combates com os invasores.

O chefe normando Sigurd voltou à Península em 1107; depois de ter pilhado Sintra, Lisboa e Alcácer do Sal, e destruído uma frota muçulmana na zona do estreito de Gibraltar, continuou a sua viagem em direcção à Terra Santa.

No ano de 1109 depois de um combate naval ao largo do Cabo da Roca entre os navios normandos e muçulmanos, aqueles atacaram, sucessivamente, Sintra – a 8 quilómetros da costa – Lisboa – onde entraram e saquearam a cidade – e Alcácer do Sal – também saqueada e destruída.

A situação na zona marítima do Condado Portucalense impunha cada vez maiores cautelas; para além das incursões dos muçulmanos vindos do Sul, era agora também necessário defenderem-se dos ataques dos Normandos, vindos do mar.

Os habitantes da região portucalense tiveram de redobrar os seus esforços de vigilância assegurando também a defesa do litoral, o que poderá justificar um aumento do seu sentimento autonómico.

Em 1143 uma expedição organizada pelos almirantes Muhammad e Maymun, com as frotas de Almeria e Sevilha ataca a costa da Galiza, sendo morto, durante os combates, o segundo daqueles almirantes.

A política almóada adaptou-se a uma situação territorial que evolui, segundo Christophe Picard<sup>1</sup>, com o declínio do Levante e o nascimento de uma potência naval no ocidente peninsular: Portugal. A fraqueza interna e as divisões depois da retirada de al-Mustansir marcam o fim definitivo do

---

<sup>1</sup> - PICARD, Christophe. *L'Océan Atlantique Musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade*. UNESCO. Paris, 1997, p.122.

poder naval muçulmano no Atlântico. As tentativas de reconquista da faixa atlântica, a partir de 1270, saldaram-se por sucessivos fracassos face à melhor organização dos Estados Cristãos.

São também de referir aqui as descrições geográficas, relativas ao actual território português, que os muçulmanos nos deixaram reportadas aos séculos X a XII e onde são referidos vastos trechos fluviais de acesso ao interior.

O Rio Minho dizem-no largo e profundo onde se faziam sentir as marés e onde aportavam numerosos navios de comércio.

O Rio Douro, bem conhecido dos muçulmanos por ali terem preparado uma expedição contra a Galiza, como já referimos, era navegável numa extensão superior a 100 quilómetros.

O Rio Vouga, também uma importante via de penetração para o interior, formava uma baía, então existente na foz, que o tornava uma zona favorável para as comunicações com o Oceano.

No Mondego já citámos o embarque dos peregrinos feito em Montemor, a mais de 20 Kms da foz; Soure era outro dos portos daquela bacia hidrográfica e, mais a Sul, a cidade de Leiria era acessível do mar através do Rio Lis.

No Sado, Alcácer do Sal local era local de importantes estaleiros sendo o rio ainda navegável até Porto Rei, 40 Kms para montante.

No Rio Arade podia navegar-se até Silves, então uma cidade e porto muito importante, o maior do Algarve e, segundo alguns autores superior a Lisboa.

Em Faro a existência de uma Peregrinação de pescadores consagrada à Virgem e directamente ligada àquela profissão, confirma a manutenção de uma tradição de economia marítima.

O Rio Guadiana tinha em Mértola o seu principal porto e era defendido junto à foz pelo castelo de Castro Marim.

As embarcações utilizadas nas costas ocidentais da Península eram semelhantes às utilizadas no Mediterrâneo – a galé mediterrânica; mas a partir de meados do século XIII o tipo de navios passou a aproximar-se da coca do Norte da Europa, com castelos na proa e na popa.

A História da Marinha que aqui iremos abordar, é uma História de Portugal vista do mar porque não é possível dissociar o Mar dos acontecimentos fundamentais da História de Portugal.

Portugal manteve sempre, ao longo da sua história, uma ligação estreita com o mar e as actividades nele desenvolvidas, que foram fundamentais para a criação da sua identidade como Nação.



Silves era, no período da reconquista, um dos mais importantes portos da costa atlântica da Península Ibérica, considerado por alguns autores como superior a Lisboa. Foto de Rodrigues Pereira.



Mértola era, na Idade Média, o principal porto da bacia do Rio Guadiana, defendido na foz, pelo castelo de Castro Marim. Foto de Rodrigues Pereira.

A acção dos meios navais portugueses é referida documentalmente, pela primeira vez, em 1121 e logo a seguir, em 1147, durante o cerco que antecedeu a conquista de Lisboa. As póvoas marítimas, situadas ao longo da costa acolhiam as actividades dos pescadores, cuja acção é um importante contributo para a alimentação das populações.



Castelo de Castro Marim. O seu antigo castelo defendia o acesso ao porto de Mértola. Foto de Rodrigues Pereira.

Logo nos primeiros anos como Estado independente foi através do mar que chegaram os reforços militares que permitiram alargar o território e, também, enfrentar as tentativas muçulmanas de recuperação territorial, como aconteceu em 1191.

Na conquista das povoações litorais, como Alcácer do Sal e Silves – então o mais importante porto a Oeste de Gibraltar – estiveram sempre presentes os meios da Marinha Portuguesa.

O comércio marítimo com a Europa do Norte aumentou substancialmente no Século XII com a fundação da feitoria em Bruges (Flandres), logo seguida pelo Acordo Comercial com o Rei de Inglaterra no século seguinte (1353).

Depois de estabilizadas as fronteiras do jovem Estado, D. Afonso III estabeleceu a Corte em Lisboa, cujo porto se desenvolveu, até se tornar um dos mais importantes da Europa.

D. Dinis estabeleceu as bases orgânicas do país, desenvolvendo as actividades ligadas ao mar e estabelecendo a defesa militar das nossas águas, contra o corso e a pirataria muçulmana. O contrato com o genovês Manuel Pessanha, em 1 de Fevereiro de 1317, foi um marco importante para a Marinha Portuguesa.

O seu sucessor continuou o desenvolvimento das actividades marítimas e lançou os primórdios da expansão marítima patrocinando as viagens às Canárias em 1336 e 1341.



Coca. Tipo de navio medieval utilizado a partir do Século XIII, e oriundo do Norte da Europa. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.

D. Fernando I desenvolveu o comércio marítimo legislando no sentido de fomentar a construção naval e criando uma espécie de Seguro Marítimo – *A Companhia das Naos* – mas todo o seu esforço para tornar Portugal numa Potência Marítima, esbarrou nas infelizes campanhas navais contra Castela.

Foi a Marinha que permitiu a vitória do Mestre de Avis durante o cerco de Lisboa em 1384 ao furar o bloqueio castelhano e reabastecendo a cidade cercada. Segundo o Almirante Jaime Afreixo é esta esquadra que consente ao Mestre de Avis ir a Aljubarrota<sup>2</sup>.

Com a nova Dinastia, iniciou-se a expansão portuguesa para o Norte de África e para o Atlântico. Ceuta, conquistada em 1415, foi a primeira cidade portuguesa fora do continente europeu.

Depois foram descobertas as ilhas de Porto Santo (1419) e Madeira (1420), logo povoadas e colonizadas.

Até ao falecimento do Infante D. Henrique (1460) atingiu-se a Serra Leoa (8°30'N) e descobriram-se as ilhas açorianas dos grupos Oriental (1427), Central (c. 1445) e Ocidental (1452).

<sup>2</sup> - MORAIS, Tancredo Octávio Faria de. *História da Marinha Portuguesa. I – Da Nacionalidade a Aljubarrota*. Clube Militar Naval. Lisboa, 1940, p. XXIII (Prefácio).

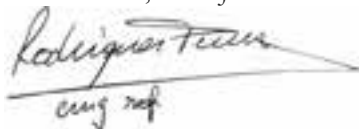
Com D. Afonso V, os navegadores portugueses atingiram a Terra Nova (1472) e o Equador (c.1480); em simultâneo alargava-se a presença no Norte de África com a conquista das praças de Alcácer-Seguer (1458), Arzila e Tânger (1463).

D. João II simboliza a vocação atlântica e universalista portuguesa desenvolvendo as navegações no Atlântico Sul e atingindo-se o Oceano Índico naquela que poderemos considerar a última viagem de descobrimento geográfico; em simultâneo, e sob a orientação régia, estabelecia-se e organizava-se o comércio com os novos territórios descobertos; São Jorge da Mina foi o primeiro entreposto europeu na designada África subsaariana.

A chegada dos primeiros navios portugueses à Índia, pela rota do Cabo da Boa Esperança – a que o grande monarca português já não pode assistir – e a criação da primeira rota marítima transoceânica, levou o historiador Arnold Toynbee<sup>3</sup> a dividir a história mundial em períodos pré-Gâmico e pós-Gâmico. Também o economista político inglês Adam Smith<sup>4</sup> escreveu no Século XVIII que a descoberta da América e da passagem para as Índias Orientais, pelo Cabo da Boa Esperança, são os dois maiores acontecimentos de que há notícia na História da Humanidade.

Todas estas acções marítimas ficaram ligadas ao desenvolvimento das ciências náuticas que obrigaram a construir navios cada vez mais resistentes e com maior autonomia, a desenvolver a Arte de Navegar, com a criação dos métodos de navegação astronómica e ainda a necessidade de desenhar as cartas dos novos territórios, levando ao surgimento da importante escola de cartografia portuguesa.

Azenhas do Mar, 28 de Janeiro de 2019



José António Rodrigues Pereira

Capitão-de-mar-e-guerra reformado

Académico Emérito da Academia de Marinha

Académico Honorário da Academia Portuguesa da História

Vogal do Conselho Científico da Comissão Portuguesa de História Militar

---

<sup>3</sup> - TOYNBEE, Arnold. *A Study of History*. Oxford, Oxford University Press, 1948, 4ª ed., pp. 135 e seg.

<sup>4</sup> - SMITH, Adam. *A Riqueza das Nações*. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 2017, 3ª ed., pp. 89 e seg.

## CAPÍTULO I

# O início da Actividade Marítima Portuguesa (1139-1395)

Gonçalo Couceiro Feio

De geografia difícil, diversa e desafiante, Portugal cedo viu no mar o elemento de ligação que conferia homogeneidade ao território. Ligação mais rápida entre os pontos costeiros, frequentemente dotados de enseadas e portos naturais que favoreciam a ligação ao interior por via fluvial, o mar é o principal veículo de ligação física na história política e económica do novo reino. O conhecimento desta realidade geográfica é anterior ao próprio império romano, devendo-se, no entanto, a Roma o aturado e longo trabalho de melhoramento de infra-estruturas de acolhimento de embarcações e sua ligação fluvial e terrestre aos principais mercados agrícolas. Tal o seu florescimento e importância que atraíram consecutivamente normandos, com as suas investidas de 842-850, os reis de Leão, como Ordonho I, e de Almanor em 997, mostrando a força centrípeta que os portos representavam como elo de ligação comercial ao mundo rural. Quando da tomada do Porto por Vimara Peres em 868, era já ali pujante a indústria de construção naval de navios para a pesca e a navegação de cabotagem<sup>5</sup>.

Não é, todavia, fácil compreender por que razão não terá o mar como veículo desempenhado um papel ainda mais activo nos primeiros anos da monarquia portuguesa. Concentrados na conquista territorial e uma vez garantida a segurança dos portos através de castelos e fortalezas, os primeiros reis portugueses não protagonizaram políticas empenhadas para o sector naval. As omissões e os silêncios das fontes, aliás, remetem-nos para uma confrangedora escassez de informações sobre o assunto. A historiografia, por seu turno, tem-se dedicado mais ao estudo dos poucos episódios e acções de carácter naval e marítimo, tentando compreendê-los, do que a

---

<sup>5</sup> - CUNHA, Rosalina Branca da Silva *Subsídios para o estudo da Marinha de Guerra na 1.ª Dinastia*, Lisboa, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 1955, Passim.



incidir esforços no questionamento de conceitos que talvez possam ocupar aquele vazio que as fontes revelam<sup>6</sup>. Talvez valha a pena regressar a um dos princípios de toda a investigação e começar por fazer perguntas, por apresentar dúvidas. Não é propósito actual entrar em descrições detalhadas sobre conceitos essenciais de poder, poder político e poder militar, naval ou terrestre<sup>7</sup>. Não nos podemos furtar, porém, em situar toda esta problemática no âmbito conceptual já que, como acima dissemos, à escassez de fontes e vazio factual deveremos responder com elaboração teórica. Ser-nos-á possível identificar a existência de um poder naval contemporâneo da fundação da nacionalidade? O que devemos procurar? Viagens e episódios militares? A existência de navios e de uma capacidade militar naval? A criação de uma estrutura de logística em terra?

O poder naval, entenda-se aqui como poder militar, organizado pela Coroa ou pelo Estado, é formalmente posterior à fundação do reino. O que releva de uma simples análise do período é precisamente a quase ausência de um tal poder, o que levanta inúmeras questões, a começar pela tentativa de compreender como é que um novo reino, uma nova potência, que exerce o seu poder sobre um dado território com as características acima descritas, não dedicou mais energia à constituição de uma força naval? Não obstante, não está de todo ausente a componente naval no processo de afirmação e consolidação da nacionalidade. Há uma presença no mar, há uma manifestação de poder militar naval, há meios marítimos de navegação. Não conheceram, todavia, o apoio e estímulo político que virão a ter posteriormente.

Sinal inequívoco da existência de meios navais e sua utilização regular na vida comercial e militar do território, mesmo o que ainda não se encontra sob domínio português, é o episódio da trasladação das relíquias de S. Vicente do Algarve para Lisboa, em 1173. Intenção que terá partido mais da comunidade

---

<sup>6</sup> - Na sua extensa e pormenorizada obra, Saturnino Monteiro regista dois episódios militares ao nível do combate naval no período da formação de Portugal, a saber, um combate que terá ocorrido ao largo do Cabo Espichel em 1180 e um outro, perto de Ceuta em 1182. O terceiro episódio, ainda na categoria de combate naval, ocorre perto do Cabo de Sines em 1296. Não deixa de ser curioso o silêncio do autor para este facto tão visível: o de estarmos na presença de um hiato de 114 anos sem que haja registo de combates navais de forças portuguesas. Cf. MONTEIRO, Armando Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, Vol. I, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1989.

<sup>7</sup> - Sobre poder naval as suas tipologias e a forma como os recursos navais – navios, estaleiros, bases – podem ser avaliados, o incontornável artigo de Francisco Contente Domingues «O poder Naval Português: um conceito em discussão» in *O Poder de Estado no Mar e a História*, Actas do XI Simpósio de História Marítima, Lisboa, Academia de Marinha, 2013 pp. 35-51, Passim.

moçárabe de Lisboa do que do rei e da sua política de aculturação gregoriana de que o favorecimento aos beneditinos e cónegos regrantes de Santo Agostinho são exemplo, e apesar de haver notícia de uma tentativa do rei de chegar ao Algarve por terra, talvez num fossado, os moçárabes de Lisboa, utilizam o mar para tal desidério<sup>8</sup>. Há relações comerciais e até familiares com os moçárabes do Algarve e só o conhecimento da costa e navegação à vista, numa relação já secular, é que explicam a manutenção destas relações entre comunidades, mesmo após a tomada de Lisboa em 1147. Aliás, mal se consegue começar a perceber até que ponto este estreito relacionamento entre as comunidades moçárabes do território, ocupado ou não pelos cristãos do Norte, não constituiria uma verdadeira rede que se manifestava sob forma comercial, económica e até política, influenciando todo o processo de reconquista.

Da mesma forma, as fontes encontram-se pejadas de designações referentes a cargos ou funções de marinharia, seja ela comercial, seja militar, revelando um panorama ainda hoje confuso e que parece apontar para a ausência de distinção clara entre funções ou cargos assumidos num contexto civil e comercial, de pesca, de trato a maior ou menor distância, ou num contexto militar. A diferença residiria mais na designação utilizada oficialmente em actos de nomeação. De alcaides, de mar e de galé, a arrais, espadeleiros, petintais, mestres, patrões e capitães, a profusa designação funcional é identificada transversalmente nas fontes, excepção para o capitão de frota, embora este surja com contornos mais bem definidos já no século XIV<sup>9</sup>. O próprio termo Almirante, que poderia parecer pacífico quando associado a um determinado cargo ou função, não está isento de controvérsia, pois almirante poderia ser, inclusivamente, o detentor da função efémera de, por exemplo, comandar o navio ou navios que haviam sido fretados para efectuar curso ou, como acontecia em França, quando os navios mercantes iam armados e preparados para um eventual conflito, o almirante era escolhido dentre os mestres pelos próprios<sup>10</sup>. Vale a pena recordar que «Tal como o alcaide e o arrais (responsável pela marinharia –

---

<sup>8</sup> - PICOITO, Pedro. «A Trasladação de S. Vicente, Consenso e Conflito na Lisboa do século XII», *Medievalista online*, Lisboa, ano 4, n.º4, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais, UNL, pp. 1-11 Lisboa, ano 4, n.º4, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais, UNL, pp. 1-11.

<sup>9</sup> - MENEZES José Vasconcellos e, *Os Marinheiros e o Almirantado, Elementos para a História da Marinha (Século XII – Século XVI)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1989, pp. 33-119.

<sup>10</sup> - PEDROSA, Fernando Gomes. *Os homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima, Pescadores, Marinheiros e Corsários*, Cascais, CMC, 2000, p. 54 e seg.

um piloto) o petintal estava sob a autoridade do almirante e do alcaide do mar os únicos que podiam exercer autoridade sobre ele excepto em crime. Menos no Porto onde eram os juizes ordinários que os julgavam. Tal como os anteriores, estavam isentos de hoste, anúduva e fossadeira. Nesta cidade os juizes sobrepunham-se aos almirantes»<sup>11</sup>. A discriminação de postos, cargos e funções constitui, para o período, exercício difícil.

A actividade marítima não conheceu interrupções apesar das grandes movimentações políticas e militares que, de Norte para o Sul, marcaram o processo de reconquista. Em 1190 D. Sancho I dá foral a Almada e o que o texto revela é a existência de uma realidade socioeconómica já bastante sólida e enraizada na sociedade local, expressa no pormenor: «...Outorgo certos que os peões dalmada nunca entrem em meu navio contra a vontade mais seja em seu prazimento de ou vjrem por mar ou por terra ao meu seruisso»<sup>12</sup>. À semelhança dos forais de Lisboa, Santarém e Coimbra, o rei concede privilégios de cavaleiro ao alcaide, espadeleiros, proeiro e petintal do navio. Não obriga ao serviço nas galés mas não o exclui em certos pontos do reino. O que o foral de Almada exhibe, é já a existência sólida de uma marinha a que podemos chamar de guerra, embora estejamos ainda a decénios da sua formalização ao nível nacional. D. Sancho I fundeu a armada em Lisboa, tirando-a de Coimbra. Este facto deverá estar na origem de uma confirmação do foral de Lisboa feita aos peões da cidade para que estes não fossem obrigados a servir nos navios reais. O rei apenas pretendia voluntários para o seu serviço.

Em Março de 1211, por morte de seu pai D. Sancho I, sobe ao trono D. Afonso II, monarca que protagonizará uma impressionante acção governativa. Nos dez anos seu curto reinado, promoveu uma importantíssima política de centralização do poder real, lançando as bases para a criação de um verdadeiro estado administrativo e organizado. Ordenou a realização de cortes, exercício crucial do poder político, oportunidade de expressão pública dos diversos estados, e acto que veio a desempenhar um papel fundamental na História portuguesa até finais do século XVII. Ora, destas cortes de Coimbra saíram algumas resoluções que nos mostram a crescente importância da marinha como pilar do poder político e militar. Por exemplo, uma lei que proíbe aos almoxarifes, senhores

---

<sup>11</sup> - CUNHA, Rosalina Branca da Silva. *Subsídios para o estudo da Marinha de Guerra na 1.ª Dinastia*. Lisboa, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 1955, p. 43.

<sup>12</sup> - Idem *ibidem*, p. 21.

das terras ou a qualquer outra pessoa de se apropriar de bens que dessem à costa, vindo de navios naufragados, fossem portugueses ou estrangeiros. Velho costume romano que remonta ao imperador Antonino *o Pio*, (138-161 d.C.) que proibira a intervenção de autoridades fiscais em naufrágios ou em bens deles resultantes, é incorporado assim no direito português, acompanhado da criação da figura de um pretor dos navios. E a razão desta necessidade não deve ser entendida apenas por causa da longa costa marítima do reino e da probabilidade, aliás, confirmada, de naufrágios na costa ou à vista, do Minho a Arenilha. É que, como referido, a navegação internacional, do Mediterrâneo para o Norte da Europa, nunca foi interrompida desde tempos anteriores ao Império Romano, incluindo navios portugueses que procuravam frequentemente as rotas comerciais do florescente comércio do Mar do Norte e do Báltico. Vivia a Europa o seu primeiro Renascimento, o início do esplendor do Gótico, a reactivação das velhas rotas comerciais terrestres, fluviais e marítimas, num movimento de escala europeia a que Portugal não ficou alheio.

Ainda antes da formalização da Liga Hanseática mas já com a cidade de Lubeque a constituir-se como centro do comércio em toda a grande região, de Novgorod a Bruges, de Londres a Bergen, tal como o intentara Henrique III da Saxónia, um episódio ocorrido em 1225 com um navio português dá-nos a informação de que comerciantes portugueses, a par de pilotos e homens de mar, estavam abertamente envolvidos nas actividades comerciais – e políticas, do Norte da Europa. Não que se tenha notícia pormenorizada das suas actividades comerciais mas sim porque este navio, designado nas fontes como o *La Cardinale*, foi alvo de uma acção de corso inglês, capturado e levado para Portsmouth e posto à disposição do jovem rei Henrique III<sup>13</sup>. O monarca emitiu uma ordem ao condestável do castelo de Porchester nomeando três guardiões do grande navio, como era conhecido localmente, e um oficial para entregar a carga do mesmo ao Mayor de Londres, excepto a carga que tivesse vindo da Normandia ou que pudesse ser directamente utilizada pelo rei. Um dos guardiões, Thomas, frade Templário, foi encarregado de retirar todo o sebo que o navio continha para ser utilizado no principal navio real. O condestável recebeu ainda a instrução de devolver um casco de vinho a um comerciante local que fez prova de que

---

<sup>13</sup> - WILKS, Theodore C. *A General History of Hampshire, of the County of Southampton*, Londres, Virtue & Co., 1860, vol. II, pp. 201-202.

era o seu proprietário. Supõe-se intervenção diplomática portuguesa pois, meses mais tarde, a tripulação era libertada e os proprietários da carga apreendida bem como o armador, recebiam compensações financeiras de Henrique III<sup>14</sup>. Todos estes pormenores mostram como além de o navio fazer comércio em diversos portos europeus, era utilizado por afretamento pois o pormenor de um comerciante de vinhos locais provar que parte da carga lhe pertencia, revela que o navio realizava diversos tipos de transporte e comércio. A intervenção diplomática ou, eventualmente até, de outros comerciantes portugueses ou de outras nacionalidades, aponta para a existência de uma rede aparentemente eficaz de apoio ao comércio marítimo.

Não se estranha, pois, que tivesse havido necessidade de regular todas estas relações comerciais, que acabavam por ser igualmente políticas e diplomáticas, ao nível das coroas e chancelarias. Sobretudo, a necessidade de estabelecer tratados com a outra potência marítima mais próxima de Portugal, a Inglaterra. No século XIV, serão três os tratados que vincularão as duas coroas em propósitos comuns, o tratado de 1353, o de 1373 e o de 1386. Em traços largos, pode afirmar-se que o primeiro foi um tratado comercial, visando aspectos económicos, o segundo foi um tratado político e o terceiro um tratado abrangente que compreendia o espírito e a intenção dos dois anteriores<sup>14</sup>. Certo parece ser que há uma lógica no encadeamento na celebração destes tratados. Não foram esporádicos. Foram estruturais e inscreveram-se numa ideia de fundo de estreitamento de relações com a potência marítima que poderia contrabalançar o poder da vizinha potência continental. Não significa, como é natural nas relações internacionais, e apesar do carácter algo alargado destes tratados, que os mesmo tenham sido escrupulosamente cumpridos ou, sequer, que tenham sobremaneira influenciado ou condicionado a política externa portuguesa. Mostram, sim, uma aproximação desejável que pode configurar uma ideia estratégica preexistente. O tratado de 1353, entre Eduardo III e D. Afonso IV, por ser o primeiro, merece menção por conceder aos mercadores, marinheiros e boas gentes de Lisboa, Porto e Algarve o direito de comércio e pesca e o livre-trânsito de pessoas e mercadorias nos portos de Inglaterra e Bretanha, sendo concedido igual privilégio aos mercadores ingleses, e arquivando-se todas as queixas e litígios entre mercadores dos dois reinos, pondo assim

---

<sup>14</sup> - FARIA, Tiago, e MIRANDA, Flávio, «*Pur Bonne Aliance et Amiste Faire, Diplomacia e Comércio ente Portugal e a Inglaterra no final da Idade Média*», Porto, Revista do CITEM, pp. 109-127, 2010 [p. 110].

termo a uma já longo historial de atritos. Dois anos antes, em 1351, acordo semelhante foi feito entre mercadores ingleses e mercadores do Golfo da Biscaia e de Castela, não envolvendo as Coroas, o que obriga a situar estas iniciativas num quadro de pressão estamentária da burguesia mercantil inglesa.

### **Tratado de 1353<sup>16</sup>**

Londres. - Tratado de comércio por 50 anos entre Eduardo III, rei de Inglaterra, e os mercadores, marítimos, e comunidades da marinha das cidades e vilas marítimas de Portugal, sendo enviado destas Afonso Martins Alho, que assinou o mesmo tratado.

Seja a todos notório, que as gentes, os mercadores, comunidades (associações) das cidades marítimas de Lisboa e Porto, e outras do Reino e Senhorios do Rei de Portugal e do Algarve, enviarão Afonso Martins, chamado alho com o seu mensageiro e procurador perante o excelente Príncipe, Eduardo pela graça de Deus Rei de Inglaterra e de França, afim de se contratar e firmar um Tratado de amizade e aliança entre o dito Rei, seus vassalos e os povos, mercadores, marítimos, e comunidades das ditas cidades marítimas de Portugal com todas em geral, e com cada uma delas em particular para sempre, ou por um tempo determinado, em consequência do que resolve e determina El-Rei que se estabeleça uma aliança firme e de amizade, a fim de entreter a melhor afeição entre o dito Rei de Inglaterra e a de seus vassalos, e os do sobredito povo e cidades marítimas de Portugal, para mútua vantagem e proveito de ambas as partes. Em virtude do que se estipula o seguinte:

1º.- Haveria a melhor inteligência e firme aliança tanto por mar, como por terra, entre as ditas partes contratantes, por 50 anos a partir da data deste Tratado.

2º.- Em consequência de isso, os vassalos de El-Rei de Inglaterra não seriam injuriados ou maltratados tanto nas pessoas como nos seus navios, mercadorias ou outros objectos a eles pertencentes, pelos mercadores e marítimos, ou comunidades das cidades marítimas de Lisboa e Porto.

3º.- Pela mesma maneira o povo, mercadores e comunidades das sobreditas cidades não receberão injúria, vexação ou prejuízo nas suas pessoas, navios, mercadorias ou outros objectos dos marítimos de Inglaterra, Gasconha, Irlanda e de Gales, nem de nenhum outro súbdito de El-Rei de Inglaterra.

---

<sup>16</sup> - MORAIS, Tancredo Octávio Faria de Moraes, *Op. cit.*, p. 223-225.

4º.- Nenhum dos povos ou súbditos de uma ou outra parte poderia contractar aliança com os inimigos, oponentes, ou adversários da outra, nem causar-lhe prejuízo, nem prestar-lhe ajuda ou socorro.

5º.- Estipula-se igualmente que os súbditos comerciantes, marítimos e quaisquer outros de que condição que forem de uma e de outra parte possam livremente, e com toda a segurança, ir e voltar por mar e por terra a todos os portos de mar, cidades e vilas de um e outro país, e passar por todos os lugares dos ditos Reinos quando e onde lhes convir, assim como seus navios grandes e pequenos, e todas as mercadorias que trouxeram nos seus ditos navios, de qualquer país donde elas possam provir.

6º.- Todas as disputas, dissensões e discórdias que existiram nos tempos passados, bem como todos os danos e prejuízos causados por uma ou outra das partes contractantes anteriormente à data do presente Tratado (se porventura existem) serão anuladas para sempre, e não se intentará nenhuma acção nem processo por nenhuma das partes.

Se porém no futuro alguma das partes contractantes causar algum agravo ou prejuízo à outra, neste caso o agravo ou dano será devidamente reparado pelos senhorios ou autoridades das partes respectivas, e a parte prejudicada será indemnizada das despesas que fizer no prosseguimento da pessoa ou dos bens da pessoa que lhe tiver causado o prejuízo.

No caso porém que esta não possua suficientes mercadorias ou bens para pagar as multas, será constringido e preso, e justiça era feita em proveito da pessoa que sofreu o agravo.

7º.- Estipula-se também que no caso que el-rei de Inglaterra, ou algum dos seus vassalos, tome ou ganhe sobre os adversários alguma cidade, castelo ou porto, no qual se achem mercadorias ou fazendas pertencentes ao povo, mercadores, marítimos ou comunidades das cidades mencionadas (Lisboa e Porto, etc.), ou navios nos quais se encontrem mercadorias pertencentes às mesmas, nesse caso o dito Rei de Inglaterra e de França, ou a pessoa que comandar em seu nome, procederá a uma pesquisa sobre a pessoa em cujas mãos se acham tais mercadorias ou efeitos, fazendo tais diligencias conforme a Lei, e exhibindo este Tratado, a fim de que tais navios e mercadorias sejam restituídas e recobradas pelo povo, mercadores, marítimos ou outras pessoas das associações marítimas acima mencionadas, tendo estas declarado previamente com juramento que estes lhes pertenciam.

Advertindo todavia que estes navios não estejam armados, ou que tenham dado ajuda ou auxílio aos inimigos do dito rei de Inglaterra. No caso

que algum dos ditos navios seja encontrado armado, ou tendo assistido ou socorrido os inimigos do dito Rei, perderá os seus bens e das pessoas a quem pertencerem, mas que os outros que cumprirem lealmente este acordo não deverão experimentar nenhum dano.

Outrossim no caso que os vassallos do dito Rei de Inglaterra e de França tomem ou capturem no mar, ou em um porto, algum ou alguns navios dos seus adversários e inimigos, e que neles se encontrar algumas mercadorias ou objectos pertencentes às ditas cidades marítimas, estas serão transportadas para Inglaterra onde serão cuidadosamente guardadas até que os interessados provem o seu direito a elas.

Em idênticos casos o mesmo será observado pelo povo e marinha das ditas cidades a respeito dos vassallos do dito Rei de Inglaterra.

8º.- Outrossim se ajustou que os pescadores das ditas cidades marítimas (de Portugal) poderão ir pescar livremente sem incorrer em nenhum perigo nos portos de Inglaterra e da Bretanha, e nos outros portos e lugares que eles julgarem oportunos, pagando somente os direitos (costumes) devidos ao senhor do país.

*Feito em Londres a 20 de Outubro do ano da Graça de 1353.*

---

Não pode ser olvidado que o envolvimento da Coroa nestes assuntos, independentemente do cariz político que estes tratados assumiram, resulta igualmente do facto de ser das poucas entidades com capacidade para fazê-lo. Compreenda-se que a construção de um navio resultava muito dispendiosa e era preciso uma reunião substantiva de capitais e meios. No reinado de D. Fernando, em 1373, a construção de uma galé, para fins militares ou comerciais, orçava as 15 000 libras. Um batel custava 200 libras. Só praticamente o monarca teria capacidade de mobilizar o investimento necessário à construção de navios. A dinastia Pessanha ou o mestre da Ordem de Santiago incluíam-se neste grupo restrito. O monarca, no entanto, não tinha capacidade para explorar directamente os navios destinados à actividade comercial. Delegava essa competência a quem os alugasse, geralmente a alguém ligado à actividade marítima e que rendibilizava os

navios<sup>17</sup>. É assim compreensível que cedo tenha nascido um sistema de afretamento de navios. Disponibilizava-os a Coroa ou grandes investidores para uso alugado, procuravam-nos os mercadores de pequena e média dimensão que se pretendiam aventurar em negócios de maior escala. O que parece evidente é que tudo isto revela a existência de redes de actuação comercial que, em conjunto, se apresentavam interessadas na vitalização do comércio de grande escala. Estas redes comerciais tomavam forma definida nos finais do século XIII. Com efeito, os comerciantes marítimos do Porto criaram entre si uma bolsa, um sistema mutualista de assistência para eventuais perdas de navios e carga e apoio a familiares de sinistrados, sistema que D. Dinis confirmou por lei a 10 de Maio de 1293. Existem no Algarve desde o início do século, autorizadas pelo rei, as associações mutualistas que serviam os homens do mar, da pesca e do comércio, designadas Compromissos Marítimos, sendo que os Compromissos eram, no fundo, os estatutos a que os sócios se encontravam vinculados. Associações marcadas por um forte pendor religioso, tinham um carácter assistencialista, de socorros mútuos e de cobertura financeira para acudir os sinistrados. Conhecidos igualmente como Casas ou Confrarias do Corpo Santo, estas associações são, parece-nos, a base de inspiração do modelo que o monarca quis estender a todo o reino. E não estranha que venham do Algarve, reino que desde há séculos conheceria a mais efervescente das actividades marítimas atlânticas de toda a Península Ibérica<sup>18</sup>. Dotadas de complexas máquinas administrativas, estas casas de mareantes tinham inclusivamente um juiz, um escrivão, um tesoureiro e mais quatro vogais que, eleitos por um ano, administravam não só a assistência às famílias dos mareantes, em dinheiro ou em serviços, contratando médicos, sangradores, boticários, ou provendo à construção de navios perdidos no mar pelas mais diversas razões. Os seus rendimentos provinham das contribuições dos mareantes: 1% sobre todos os rendimentos ou 2% para quem detivesse navios acima de 50 toneladas. Podiam aplicar os réditos em investimentos locais, muitas vezes imobiliários e fundiários, e enviavam anualmente parte das receitas para as bolsas de Lisboa e Porto.

---

<sup>17</sup>- BARATA, Felipe Themudo, *Comércio e Navegação de Portugal com o Levante Peninsular, 1280-1415*, Évora, Universidade de Évora, 1987, pp.194-208.

<sup>18</sup>- IRIA, Alberto. «O Algarve e os Descobrimtos», in *Descobrimtos Portugueses*, Vol. II, Tomo I, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1956, pp. 24 e seg.



*O Cerco de Lisboa em 1147. Quadro de Roque Gameiro em Quadros da História de Portugal, Gradiva, 2010.*

## CAPÍTULO II

# A Marinha de Guerra na Reocupação do Território (1139-1279)

Gonçalo Couceiro Feio

Famoso e razoavelmente bem documentado, o emprego dos navios do exército de cruzados que, fundeado no Porto, ali fazia abastecimento a caminho da terra Santa. D. Afonso Henriques envia o bispo D. Pedro Pitões garantir o sucesso da participação de tão necessária força de navios na sua próxima e crucial missão: a conquista de Lisboa, cidade principal do ocidente peninsular, chave de todo o Sul do território até ao Algarve. Parece hoje certo que todas as negociações tinham já sido concluídas. Não faz sentido, aliás, que o rei que entretanto avançara por terra sobre a cidade, não tivesse já garantias da participação das forças estrangeiras que se encontravam no Porto<sup>19</sup>. A armada serviu de transporte de tropas e de frota fundeada que impediu movimentos no rio, ajudando assim ao cerco da cidade. Não tinham estes navios poder de fogo associado. Pelo menos um que fosse eficaz contra alvos fixos em terra. Foram no entanto fundamentais em toda a prolongada e complexa operação, permitindo a segurança no rio e o apoio logístico. Muitos soldados das guarnições dos navios fundeados iam a pescar junto a Almada para provisão das forças sitiadas. Enquanto durava o cerco a Lisboa, Almada foi tomada e saqueada, o que permitiu a livre actividade piscatória na margem esquerda do Tejo<sup>20</sup>.

Tomada a cidade, impôs-se reabrir as rotas comerciais marítimas que lhe davam a importância secular. Atraídos pela mercadoria, no final dos anos 1170, grupos de piratas e corsários mouros começaram a frequentar a barra de Lisboa, atrevendo-se até a tomar navios fundeados em frente à cidade ou mesmo a desembarcar forças, tomando cativos, pilhando e destruindo núcleos

---

<sup>19</sup> - BARBOSA Pedro Gomes, *Conquista de Lisboa*, Lisboa, Tribuna da História, 2004, p. 33.

<sup>20</sup> - *Conquista de Lisboa aos Mouros, Narrada pelo cruzado Osberno*, Tradução de José Augusto de Oliveira. Lisboa, CML, 1935, pp. 64-66.

da vida económica da região. Numa lógica de conflito de baixa intensidade e longa duração, falam as fontes de incursões alternadamente cristãs e mouras, típicas da guerra de então, e onde se começam a distinguir operações com claro envolvimento de meios navais. Assim aconteceu em 1179 quando D. Fuas Roupinho, cavaleiro próximo do rei e um dos primeiros comandantes navais do jovem reino, sobe o Guadalquivir atacando os arredores de Sevilha. Vem-nos a informação pela chamada *Crónica de Portugal de 1419*, e que, salvaguardando todos os problemas quanto à sua autoria e à projecção quatrocentista feita, no caso, sobre o século XII, mostra-nos a existência de uma capacidade de angariação de recursos logísticos, em terra, capazes de fazer reunir meios navais para uma operação que hoje designaríamos de projecção de forças<sup>21</sup>. No ano seguinte, e perante a crescente pressão moura sobre o estuário do Tejo, D. Fuas Roupinho comanda uma força que persegue uma frota inimiga que atacara a região. Julgando-a fundeada em Setúbal, surpreendem-se os contendentes ao largo do Cabo Espichel. Trava-se combate e a vitória sorri aos portugueses. São demasiado escassas as informações para que possamos conhecer pormenores para além dos que duzentos anos mais tarde foram incluídos na *Crónica*. O habitual: destruição de navios e morte dos inimigos, apresamento de meios e homens, levados para Lisboa em triunfo. D. Fuas Roupinho, que na documentação é-nos apresentado cada vez mais como um homem de vital importância na capacidade naval e marítima do reino<sup>22</sup>, consegue inclusivamente autorização do rei para se dirigir ao Estreito de Gibraltar a fim de dar caça às frotas de corsários que cada vez mais assolavam Lisboa e as costas portuguesas. E assim o terá feito pois em Outubro de 1182, comandando uma força de 21 galés, surge em Ceuta onde encontra uma frota moura muito superior. Não se furtando ao combate, desta vez a vitória foi dos mouros, que terão apresado ou destruído cerca de metade das galés portuguesas, matado muitos remadores e soldados inclusive o próprio D. Fuas que assim terminou uma carreira repleta de feitos militares<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> - SILVA, Tiago João Queimada e, «Os feitos de D. Fuas Roupinho na *Crónica de 1419*, Coimbra, pp. 91-104, *Revista Portuguesa de História*, n.º 43, FLUC/IHES, 2012.

<sup>22</sup> - Sobre a imagem e percepção que se tem de D. Fuas Roupinho como construção histórica ver o interessante trabalho de MOREIRA, Filipe Alves, *A Crónica de Portugal de 1419: Fontes, Estratégias e Posteridade*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2010, passim.

<sup>23</sup> - MONTEIRO, Armando Saturnino, *op. cit.*, p. 16.



Batalha Naval do Cabo Espichel, travada em 15 de Julho de 1180, é a primeira batalha naval da Marinha Portuguesa. Quadro de Luigi Monti. (Museu de Marinha). Inv. PN-I-4.

### **Batalha do Cabo Espichel (15 de Julho de 1180)**

Na Primavera de 1180, os muçulmanos lançaram mais um ataque contra a costa portuguesa, com uma esquadra de 10 galés, sob o comando do almirante Gamim ben Mardanis; traziam como objectivos destruir da esquadra portuguesa e capturar ou matar D. Fuas Roupinho.

A sua acção teve início com o assalto e saque dos arredores de Lisboa; depois a esquadra muçulmana continuou a navegar para Norte, aportando a São Martinho do Porto, onde desembarcaram os seus homens de armas, que avançaram por terra em direcção a Porto de Mós, residência de D. Fuas, tentando surpreender a guarnição portuguesa. Algumas galés portuguesas que ali se encontravam, em face da sua inferioridade numérica, retiraram-se para o Norte<sup>24</sup>.

D. Fuas Roupinho, ao ter conhecimento da presença da esquadra inimiga e do desembarque efectuado, reuniu rapidamente os seus homens e os das povoações em redor e avançou em direcção ao inimigo; este,

---

<sup>24</sup> - MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*. Lisboa, Sá da Costa Editora, 1990-97, p. 15. Ver também SILVA, Tiago João Queimada «Os feitos de D. Fuas Roupinho na Crónica de 1419», Coimbra, Revista Portuguesa de História, n.º43, FLUC/IHES, 2012.



Chegada a Lisboa de D. Fuas Roupinho, após a Batalha do Cabo Espichel, onde foi recebido em triunfo. Gravura dos Anais da História Militar.

surpreendido em pleno trajecto, foi derrotado decisivamente sofrendo elevado número de mortos e prisioneiros, estando o almirante Mardanis entre os primeiros.

Depois de ter mandado avisar o Rei, que se encontrava em Coimbra, D. Fuas dirige-se a Lisboa a fim de reunir e preparar os navios portugueses para dar caça ao inimigo. Quando a bordo dos navios muçulmanos se teve conhecimento, pelos sobreviventes, do resultado do combate e da morte do seu almirante, eles largaram para Sul e tentaram abrigar-se em Sesimbra ou na foz do Rio Sado, para reabastecer de água, uma vez que a sua antiga base de Alcácer do Sal já estava na posse dos cristãos.

Os navios portugueses, que haviam retirado de São Martinho, recebem entretanto, os homens de armas que lhes faltavam e dirigem-se para Lisboa; aqui se reúne a frota portuguesa de 9 galés que, sob o comando de D. Fuas Roupinho se lança em perseguição do inimigo que se sabia estar muito enfraquecido em termos de capacidade militar.

D. Fuas largou de Lisboa, com as suas nove galés, por volta do dia 15 de Julho de 1180 e encontrou o inimigo ao largo do Cabo Espichel, travando-se uma encarniçada batalha; os navios muçulmanos, desfalcados dos seus



Testemunho de gratidão da população a D. Fias Roupinho. Gravura. © Arquivo Histórico Militar. Inv. PT AHM-FE-10-A3-MD-3.

homens de armas, perdidos na batalha em Porto de Mós, foram sendo tomados ou rendidos, um a um. A esquadra portuguesa, embora com menor número de navios, acabaria por ser a vencedora do confronto.

D. Fias Roupinho regressou a Lisboa, triunfalmente, com os navios e guarnições apresadas. Como recompensa, e segundo fontes muçulmanas<sup>25</sup>, o monarca terá atribuído a D. Fias o título de Almirante.

Adaptado de José António Rodrigues Pereira, *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*, pp.

---

Mais uma vez, a informação de que dispomos não permite muitas certezas. Não deixa de ser relevante, porém, pensar-se que uma frota de 21 galés ter já uma dimensão que mostra um elevado sentido de organização logística, de produção e consumo, de maneira a disponibilizar meios desta envergadura. Não obstante, o rei transfere os efectivos navais para Lisboa, cidade que recebe agora a maior concentração de navios de guerra do reino. Fundamental neste processo, o constante movimento para Sul, a corrida ao Algarve e ao fecho do território à influência política do califado Almóada – de que a violenta tomada do Alvor e a primeira (e igualmente violenta)

---

<sup>25</sup> - PICARD, Christophe, *op. cit.*, p. 174..

tomada de Silves em 1189, ambas com o concurso de forças estrangeiras a caminho da Terra Santa, são exemplo – pois o poder naval revelava-se cada vez mais importante no cumprimento daquele objectivo, fosse para desembarque de forças em território inimigo, fosse para impedir movimentos para Norte por via marítima. A própria tomada de Silves, aliás, contou com o envio de Lisboa de 40 fustas (galés e galeotas) peçadas de material de guerra, homens e provisões. Se pensarmos que uma fusta tem, em média, 30 remadores e que poderia levar até outros tantos soldados, ficamos com uma dimensão da força que seguiu por mar para a operação.

Em Julho de 1212, a estrondosa vitória de Afonso VIII de Castela sobre o califa Al Nasir, em Navas de Tolosa, marcou irreversivelmente o grande impulso para Sul. E aqui, neste longo e difícil percurso, a marinha desempenha um papel cada vez mais importante. Deve ser assim compreendida, cinco anos mais tarde, em 1217, a tomada de Alcácer do Sal, numa ousada iniciativa, taticamente com semelhanças à primeira conquista de Silves, e mais uma vez aproveitando uma frota de cruzados que fundeara em Lisboa, desta feita a caminho da Quinta Cruzada, lançam-se dois exércitos, por terra e mar contra a importante cidade do Sado. Este denominador comum de participação de cruzados nalgumas campanhas militares da época não pode ser entendido como a utilização de forças que excluía a capacidade militar portuguesa. Pelo contrário. Agiram como complementos muito importantes em número, motivação e experiência militar. Mais exactamente como reforços, pois a capacidade militar do reino, por terra e mar, era já uma realidade presente e eficaz.

Subido ao trono em 1223, D. Sancho II não procurou, ao contrário de seu pai, seguir o caminho não só da centralização do Estado e criação de uma máquina administrativa nem de prosseguir no esforço da reconquista. Não obstante algumas praças na linha do Guadiana e do Algarve terem caído em mãos portuguesas, bem como se ter dado o fim do reino de Badajoz em 1230, deveram-se estes sucessos mais à acção da Ordem de Santiago e a circunstâncias externas, respectivamente, do que à acção régia. O reino a partir de meados do decénio de 1230 entra lentamente na anarquia, no tumulto social e político que culmina na guerra civil pela posse da Coroa, entre D. Sancho e seu irmão D. Afonso. Entre 1245 e 1248 o reino encontra-se mergulhado numa guerra em que pontuaram a intervenção militar estrangeira, de Castela, e a pressão diplomática da Santa Sé. Recolhido a Toledo, morre D. Sancho e com a subida ao trono de seu

irmão, novo capítulo se abre no processo da reconquista e na história da marinha.

D. Afonso III não hesitou. Assim que sobe ao trono retoma o caminho organizativo de seu pai e coordena pessoalmente o esforço militar em direcção ao Algarve. Gozando do clima político e militar resultante da tomada de Sevilha em Novembro de 1248 por Fernando III, o que deixou o último emir da taifa de Niebla, Ibn-Mahfuz, isolado no oriente algarvio, e querendo sobrepor-se ao poder que começava a ser excessivo da Ordem de Santiago, o rei assume um papel pessoal, embora ainda hoje controverso, nas operações militares<sup>26</sup>. Concentra o efectivo terrestre em Aljustrel, composto pela sua hoste, as hostes de algumas casas senhoriais, forças da Ordem de Santiago e dos Hospitalários, e ordena que a frota fundeada no Tejo siga para o Algarve. Mais uma vez, as galés dariam apoio logístico e estebeleceriam uma linha de segurança, evitando assim os reforços mouros por via marítima. O exército dirige-se a Faro, isolando assim os mouros do Barlavento algarvio, cortando-lhes a ligação às terras do Guadiana, às taifas que ainda resistiam. Tomada Faro, caída Silves sem resistência, todo o reino do Algarve é agora, de facto, português, já que a disputa jurídica com Castela sobre a sua posse permanecerá activa até ao Tratado de Sintra de 1509.

Conquistado o objectivo que há cem anos estivera na mente do rei fundador, há agora que pensar todo o território como um só, na sua administração, na sua defesa, no seu lugar no mundo da época. O estabelecimento da capital do reino em Lisboa é o primeiro passo. A marinha, fundeada no Tejo e atracada à cidade reencontra o seu principal porto e eixo a partir do qual tudo girará doravante. Rei popular, D. Afonso III toma medidas que reflectem já a certeza de uma certa segurança do território. Casa segunda vez com uma ilha de Afonso X, estabelece um tratado de fronteiras com Castela e põe fim à anúduva, a obrigação de trabalho na construção e reparação de muralhas e fortalezas, sinal de que um novo tempo começava. Os conflitos com a igreja valeram-lhe a excomunhão mas nem tal facto impediu o Bolonhês de prosseguir um impulso de reforma e fomento económico que se reflectirá no poder militar do reino. E será precisamente este legado que o seu filho receberá e que saberá potenciar, num dos mais extraordinários períodos da história nacional.

---

<sup>26</sup> - DAVID, Henrique e PIZARRO, José, «A conquista de Faro – o reavivar de uma questão», *Revista de História*, Vol. IX, Porto, Instituto Nacional de Investigação Científica, pp. 63-75, 1989.



O Rei D. Dinis. Este monarca foi o estratega do desenvolvimento da actividade marítima portuguesa que se irá desenvolver nos séculos seguintes. Quadro de Henrique Ferreira, (*Centro Cultural Casapiano*).

## CAPÍTULO III

# O Desenvolvimento da Actividade Naval (1280-1383)

Gonçalo Couceiro Feio

D. Dinis, o rei que fez o que quis, no seu longo reinado de 46 anos, criou praticamente todas as estruturas que permitirão a Portugal a entrada numa nova era. E para além das reformas judiciais, económicas, do planeamento urbano e organização do território, da definição de fronteiras com o Tratado de Alcanises, em 1297, o rei-poeta prestou especial atenção à componente militar do reino em geral, à criação de forças, à organização, à atribuição de regulamentos, à arquitectura militar e sistema de defesa territorial do reino e, muito especialmente, à marinha. Com efeito, o monarca dedicou-lhe muito do seu labor, desde a construção naval, à criação de estaleiros, tercenas, melhoramento de portos, desassoreamento de barras, confirmação de postos, patentes e funções. Neste domínio, confirma em 1298 os privilégios que os alcaides, arrais e petintais das galés tinham recebido dos seus antecessores, manifestando assim o empenho em separar a realidade da marinha das de outras organizações militares<sup>27</sup>. Criou no mesmo ano o cargo de juiz para a marinha, dando-lhe assim jurisdição própria, acto de enorme importância porquanto atribui à estrutura de comando da marinha foros e privilégios que a autonomizam e destacam na vida do reino. O próximo passo foi o da criação de um comando geral da marinha que atribuiu a um almirante. A escolha recaiu em Nuno Fernandes Cogominho, senhor de Chaves, que em 1307 assumiu a função de almirante-mor. Esperar-se-ia que a criação de tal cargo e função traduzisse a existência de um comando unificado. Assim não foi pois não só o cargo representava mais o exercício administrativo do que propriamente um comando militar, como, precisamente na questão das jurisdições, enquanto o alcaide, o arrais e o

---

<sup>27</sup>- CUNHA, Rosalina Branca da Silva, *Op. cit.*, p.29.

petintal de um navio se encontravam sob a autoridade do almirante-mor e do alcaide do mar, excepto em crime, na cidade do Porto ou na sua jurisdição, como já referido, eram julgados pelos juizes ordinários da cidade e não pela hierarquia. A magistratura sobrepunha-se ao escalão militar, os foros de determinadas cidades ou vilas ou determinados senhores são, eles próprios, os constituintes do poder militar.

Nuno Fernandes Cogominho terá sido demitido do cargo por tomar a parte do infante D. Afonso nas primeiras desavenças entre o jovem príncipe e o rei que, mais tarde, em 1319, conduzirão o reino a uma guerra civil. D. Dinis nomeia então Emanuele Pessagno como almirante-mor do reino em Fevereiro 1317. Em acto público, carregado de simbolismo enquanto ritual de vassalagem, Manuel Pessanha, genovês, armador, navegante e comandante de galés, assina com D. Dinis um contrato de prestação de serviço, contrato que é seguido de uma série de diplomas que estabelecem os privilégios, obrigações, poderes e competências do almirante<sup>28</sup>. E não só. De outros cargos e funções também, reforçando esta ideia que ao longo de séculos se sedimentou, a de que D. Dinis criou a marinha de guerra, fundando-a com todo o peso da formalidade jurídica e o seu empenho pessoal. E tê-lo-á feito recorrendo a quadros estrangeiros, por exemplo obrigando o almirante a ter sempre consigo vinte homens de mar, genoveses, conhecedores das coisas do mar, a cujo alcaide da galé pagava doze libras e meio por ano, além do pão, biscoito e água. Estes pormenores reforçam esta ideia de uma fundação, de algo começado do novo. O recurso a quadros genoveses na Península, no entanto, não é original. O arcebispo de Santiago de Compostela Diego Gelmires já o havia feito no distante século XI<sup>29</sup>. Mais uma vez, a experiência mediterrânica e a sua arte de navegação influenciavam a prática atlântica.

Pessanha criou uma verdadeira dinastia, não só familiar mas de uma rede clientelar que orbitava a Coroa. A sua importância política estende-se durante 50 anos, até ao princípio do reinado de D. Pedro I (1357). Figura maior da sociedade portuguesa de então, Pessanha é responsável pela estabilização

---

<sup>28</sup> - VAIRO, Giulia Rossi – «O genovês Micer Manuel Pessanha, Almirante d'El-Rei D. Dinis». *Medievalista* [Em linha]. N.º 13, (Janeiro - Junho 2013). [Consultado 17.07.2018]. Disponível em <http://www2.fcsh.unl.pt/iem/medievalista/MEDIEVALISTA13/vario1306.html>

<sup>29</sup> - BALEIRA, José Manuel Marques, *Portugal no Atlântico: a posse das Canárias nos séculos XIV e XV: uma questão militar*, Lisboa, FLUL, 2016, p. 97.

*Contrato com Micer Manuel Peçambo.*

*E*m nome de deos amen Sabbam quantos esta carta virem como Eu Dom Denis pela graça de deos Rey de Portugal e do Algarue en ssenbra com a Reyna Dona Isabel mba molber e con o Infante Don Affonso nosso filho primeiro herdeiro entendendo por serviço de deos e meu e proi e onrra da mba terra dauer obrigado nos miçer mannuel peçagno de Genuoa e nossos sucessores. pera ficardes na mba terra por meu almirante pera seruides em este officio mim e os meus sucessores que forem Rex em portugal dou e doo a uos pera todo senpre en lisboa o meu logar da pedreira per aquel logar per u foy deuizado pera os judeos com casas e com terreõs liure e quite e eixento assi como o eu ey. E sse bi algũs christaõs an casas ou terreõ ou couas que as aiã seos donos e que aiãdes uos by aquel derecho que eu en elas anyã E quanto he as casas e o terreõ que eu by anyã que de mim tijbam os Judeos seer todo uosso e dos uossos sucessores E outro sii tenbo por bem de uos dar em cada buñ ano tres mil libras em dinbeiros da moeda de Portugal e que as aiãdes pelas Rendas dos meus Regaengos de freelas e duñbos e de Sacanem e de camaratj aas terças do ano cõuem assaber a primeira terça per primeiro dia de Janeiro que ora foy da Era de mil e trezentos e cincoenta cinco anos que ora anda E a outra terça por primeiro dia de mayo primeiro que nem E a outra terça por primeiro dia de Setembro e assi en cada buñ ano E esto uos dou en ffçu ata que uos de algũa villa ou logar pobrado ou herdade tal a meu pagamento e uosso que ualbam en Rendas as ditas tres mil libras pero quanto he as casas e o terreõ da pedreira que uos eu dou Tenbo por bem e mando que uos e uossos sucessores o possades dar e uender e fazer del e nel o que per bem tenerdes como de uossa propria herdade posisã E uos miçer mannuel deuedes auer o dito ffçu en todo tempo de uossa vida e seruides por el a mim e aos meus sucessores que forem  
Rex

*Rex em Portugal como adeaute he scrito E aa nossa morte deueo berdar o uosso filbo mayor que ouuerdes lijdimo e leigo que ffor pera servir mim e meus sucessores pela maneira e pelas condições que mi uos uos obrigastes E assi deuem berdar o dito feu per maneira de mayorgado todolos que de uos per linba direita decenderem ficando senpre no mayor filbo lijdimo e leigo dos que de uos descenderem per linba direita que ffor pera servir por el como dito he e que façam a menagem e o juramento que mi uos fazedes e que guardem as outras cousas que mi uos prometedes affazer e aguardar no meu seruiço tambem a mim come aos meus sucessores que forem Rex em Portugal E eu sobre dito micel manuel por esta merçee e por este feu que mi uos sobre dito senhor Rey da des pera mim e pera os meus sucessores fico logo por uosso vassallo e ffaçouos menagem e juro aos sanctos auangelhos eu que corporalmente ponbo mbas maaõs que uos seruba bem e lealmente nas vossas galees per mar cada que uos comprir o meu seruiço e cada que uos quiserdes pero que o meu corpo non deue hir sobre mar en uosso seruiço menos que com tres gallees e prometo per este juramento que faço que uos seruba contra todolos bomens do mundo de qualquer estado e de qualquer condiçom que seiam tambem christaãos come mouros e que guarde e achege sempre o seruiço e a prol e aonrra vossa e do vosso senhorio per todolos logares que eu poder e souber e que desuui uosso dano e uosso desseruiço per todolos logares que poder e souber e que uos de boom consselbo cada que mbo demandardes o melhor que eu entender e souber e que guarde uossos segredos que mi diserdes ou enuyardes dizer e que uos seia en todalas cousas leal e verdadeiro vassallo a uos e aos vossos sucessores que forem Rex em Portugal. E esta menagem e este juramento deuem fazer a uos sobre dito senhor Rey e a uossos sucessores que forem Rex em portugal todollos meus socesores que este feu erdarem outro sy como quer que de suso diz que eu e os meus socesores deuemos servir per mar uos e os vossos socesores pero eu premeto por mim e por meus sucessores que sse uos sobre dito senhor Rey*

ou vossos successores que depes vos ouuerem de Reinar em Portugal fordes per terra en algũa hoste per vossos corpos que eu e os meus successores que o ffeu herdarem uaamos com vosco pera vos servir en essa hoste se vos nos mandardes e en outra guisa nom deuemos a hir servir per terra E sse peruentuira eu Micer manuel ou meus successores que este feu herdarem adoeceremos ou ouuermos enbargo lijdimo tal que nom possamos servir per vossos corpos que seiamos nos escusados enton e que nom percamos nada do noso porem. Outro ssy eu Micer manuel e os meus successores que este feu herdarem deuemos senpre teer vijnte homens de Genua sabedores de mar taaes que seiam conuenhavijs pera alcaydes de Galees e pera arrayzes e que vos sabbam bem servir per mar nas vossas galees cada que vos quiserdes e vos comprir seu seruiço e deuemolos teer a nossa custa continuoadamente en quanto os nom ouuerdes mester que seiam prestes quando mester for pera vos seruirem nas vossas galees. Pero quando vos sobre dito Senhor Rey ou vossos successores nom ouuerdes mester seruiço dos ditos vijnte homens que eu micer manuel e meus successores nos possamos servir deles en vossos merchandias e enuyalos a ffrandes ou a Genua ou a algũas outras partes com elas. E sse peruentuira contecesse que en mandando os nos assy a algũa parte entanto comprisse a vos sobre dito senhor Rey ou a vossos successores seruiço deles que nos logo enuyemos por eles e que onde quer que seiam que uenham logo pera nosso seruiço. E quando vos sobre dito senhor Rey ou vossos successores ouuerdes mester seruiço dos ditos vijnte homens deuedelo fazer saber a mim e aos meus successores que os possamos teer prestes pera nosso seruiço E quando forem en nosso seruiço devedesllys dar ao que ffor por alcayde da Galee doze libras e meya polo mes por soldada e por governo e pam biscoito e agua como derem aos outros E ao que ffor por arrayz da Galee oyto libras polo mes por soldada e por governo e pam biscoito e agua como dito he. E sse contecer que alguñ dos ditos vijnte homens fugirem ou morrcrem que eu e meus successores seiamos teudos demandar a nossa custa por

ou-

outros homens sabedores de mar que serubam uos sobre dito senhor Rey e uossos sucessores en guisa que aiades sempre comprimento dos ditos vijnte bomens como dito he. E que pera esto aiamos espaço de oito meses pera envyar por aquelles que ende minguarem e pera os trager aa uosa terra. Pero se alguñ dos ditos vijnte bomens adoecer ou enuelbecer en uosso seruiço ou dos uossos sucessores en guysa que nom possam servir que eu nem meus sucessores nom sseiamos teudos de mandar por outros en lugar deles en quanto esses bomens forem uiuos e nom poderem servir. E assy eu e os meus sucessores que este feu berdarem deuemos manteer pera sempre os ditos vijnte bomens de Genna pera uosso seruiço e dos uossos sucessores que forem Rex en portugal. E eu sobre dito Rey Don Denis assi o outorgo e prometo por mim e por meus sucessores a ffazer teer e a guardar as condições e as outras cousas que en esta carta son conteudas e postas antre mim e uos e os uossos sucessores e de mays querendo fazer graça e mercee a uos micer manuel e a uossos sucesores tenbo por bem e mando que uos e os uossos sucessores que este feu berdarem aiades pera uos a quinta parte de todas as cousas que guanhardes e filhardes per mar nas mbas Galees daquilo que tomardes aos enmijgos da nossa fe ou aos enmijgos da mba terra pero que sse nom entenda que uos deuedes aver o quinto dos cascos de Galees nem d'outros nauyos se os tomardes nem das armas nem dos aparelhos delas que lhy tomardes nem de mouro de mercê se o tomardes porque estas cousas son libremente d's Reys pero quante mouro de mercee se o eu ou meus sucessores quisermos tomar deuemolo comprar pelo custo que he husado no meu senhoryo que son cen libras de portugeeses e do preço que por el dermos auerdes uos a quinta parte. E quero e mando que uos Micer manuel e uossos sucessores que o dito feu berdarem aiades iurisdicõem e poder sobre todos os bomens que conusco forem nas mbas galees tambem en ffrota come en armada en todos os logares per u andardes per mar e nos portos da terra hu sayrdes fora E mando que façam por uos e uos seiam mandados come a sseu al-

almirante e assi como fariam polo meu corpo meesmo se byfose e que aqueles que uos nom forem obedientes ou bem mandados que lbo stranbedes nos corpos com direito e com justiça secundo o merecerem assi como o eu faria se by ffosse. E outro ssy mando que todolos que in ssas Galees forem seiam obedientes e mandados aos alcaides que uos en elas poserdes en todas as cousas come a sseos alcaides e como he de costume e esto se entenda do dia que armardes Galees ou Nauyos ata o prestumeiro dia que desarmardes. Outro ssi tenbo por bem que os meus scriuaões que fforem nas Galees que jurem a mim e aos meus sucessores que bem e diretamente escreuam em seos liuros as cousas que no mar guanhardes e as outras cousas que deuem screuer e de que deuem dar fe en guisa que seiam aguardados a mim os meus direitos e a cada buñ os seos E sse per uentura contecesse que uos Micer manuel ou vossos sucessores que este feu berdassem nom leixassem a ssa morte filbo barom lijdimo e leigo que seia pera esto seruir ou by nom ouuesse outro herdeiro barom lijdimo e leigo que de nos decenda per linba direita lijdimamente nado que entom o ffeu se torne aa coroa do Reyno de Portugal sen contenda nẽbũa. E por esto seer firme e nom niyr poys en duuida mandey ende fazer duas cartas duñ teor das quaes eu deuo teer bũa e vos Micer manuel a outra e mandeyas seelar com o meu seelo de Chumbo. E eu sobre dito Micer manuel so escreuy com mba maõ o meu nome en cada bũa delas. Dante em Santarem primeiro dia de ffeureiro ElRey o mandou Domingos anes a ffeez Era mil trezentos cincoenta cinco annos. Ego Micel manuel pezagno. ElRey a nyo. =

Liv. 3.º da Chancellaria de D. Diniz f. 108.

Está conforme

José Manoel Severo Aureliano Basto.

O Sr. José Manoel Severo Aureliano Basto, que serve d'Official Maior do Real Archivo, teve a bondade de mandar tirar esta copia, pelo que lhe dou aqui os meus agradecimentos.

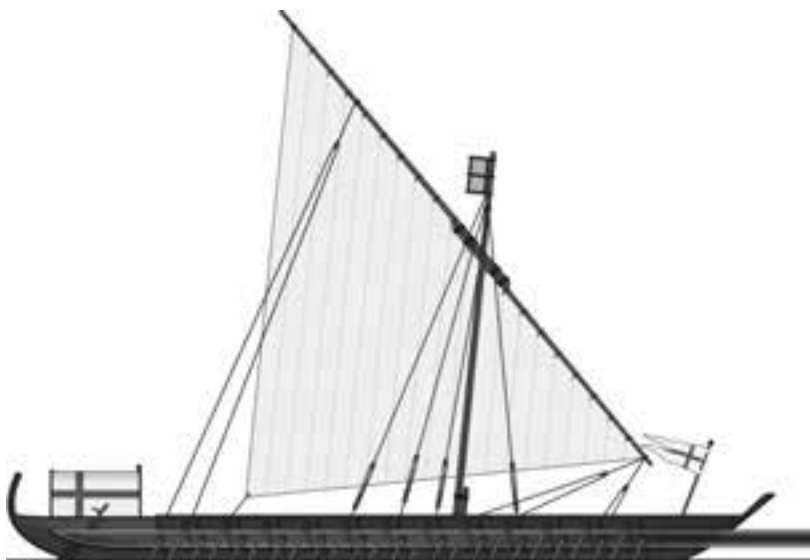
da marinha de guerra e sua autonomia. Doravante, a marinha de guerra terá um lugar sempre diferenciado nos negócios do reino. Quando em 1336 D. Afonso IV se incompatibiliza política e pessoalmente com o seu genro, Afonso XI de Castela, o instrumento escolhido para abrir as hostilidades militares é a marinha comandada pelo almirante genovês. Vinte galés e, julga-se, algumas naus (ainda que menos robustas e volumosas do que as que surgirão no século seguinte), lançam-se sobre a costa da Andaluzia, impedindo o comércio, desembarcando homens que pilham as povoações costeiras e se internam para lá das margens do Guadalquivir. Duramente rechaçada pela feroz resistência local, regressa a armada a Lisboa. Ou parte dela pois um temporal fez perder alguns dos navios ainda no Estreito. Num clima de guerra aberta com mútuas incursões terrestres no Norte de Portugal, na Primavera do ano seguinte, saem 30 galés de Lisboa, comandadas por Pessanha. Dirigem-se ao Algarve. Simultaneamente, larga de Sevilha uma armada com cerca de 40 galés, comandada por D. Afonso Tenório. Ambas as armadas são impedidas de se encontrar por uma série de acontecimentos meteorológicos que, inclusivamente, afundaram alguns dos navios. Regressam ambas aos respectivos portos para, nesse Verão, estarem igualmente ambas em alto mar, procurando-se mutuamente, o que também nos dá uma ideia sobre a rede de informações e vigilância em terra. Encontram-se finalmente as armadas a 21 de Julho, ao largo do Cabo de S. Vicente. Determinava a táctica naval da época, quando se empregavam galés, que estas investissem de frente, em formação cerrada, deixando apenas espaço para que os remos de uma não se emaranhassem nos da outra a seu lado, tentando assim abalroar as galés inimigas, preferencialmente apanhando-as de bordo<sup>30</sup>.

Quando já abalroadas ou encostadas, lançavam-se ferros para se prenderem umas às outras e começava o combate entre os homens, primeiro com o arremesso de projecteis, neuro e pirobalísticos (estes ainda rudimentares). Abordavam-se os navios e prosseguia-se em combate corpo-a-corpo. A batalha,

---

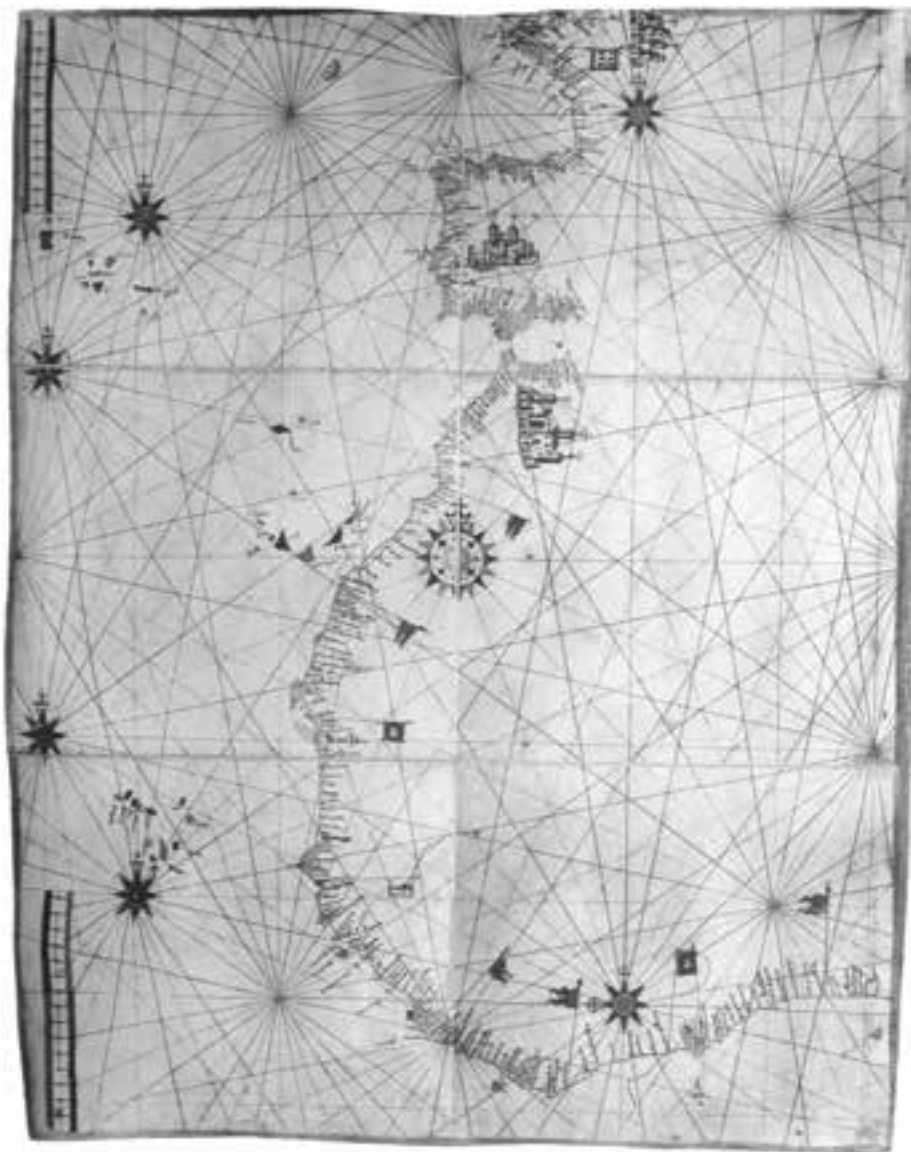
<sup>30</sup> - A galé é o navio de guerra por excelência da época. Incapaz de bolinar por não ter calado fundo, a vela ajuda à propulsão que, todavia, resultava sobretudo por acção dos remos. Não obstante, foi um navio versátil e útil, como o comprova o facto de ter sido o navio que mais tempo viveu na história pois durante dois mil anos a galé povoou as paisagens marítimas do Mediterrâneo e do Atlântico. Ver, a este propósito, e.g. DUARTE, Luís Miguel, «A Marinha de Guerra Portuguesa», in BARATA, Manuel Themudo e TEIXEIRA, Nuno Severiano, (dirs.), Nova História Militar de Portugal, volume 1, Lisboa, Círculo de Leitores, 2003, pp 290-346.

longa e violenta, resultou numa grande derrota para a marinha portuguesa. Os sobreviventes foram feitos prisioneiros e levados para Sevilha onde foram exibidos em praça pública. Pessanha e o seu filho foram igualmente presos mas poupados à humilhação popular. O rei de Castela foi de propósito a Sevilha felicitar o almirante vencedor. D. Afonso IV, privado da sua marinha de guerra, aceita a mediação papal e prepara as pazes com Castela. É a primeira vez que uma batalha naval da marinha portuguesa tem consequências de tal monta no desfecho de uma guerra.



Galé Portuguesa do Século XIV. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita baseado numa gravura da *Crónica de D. João I*, de Fernão Lopes.

Todo este período de crescente hostilidade com Castela começa, como vimos, em 1336. Não é de excluir que a expedição que o rei vai mandar organizar ao arquipélago das Canárias se insira numa lógica beligerante. Com efeito, e envolta em secretismo, o rei terá enviado uma expedição às Canárias comandada por Lanzaroto Pessagno, terceiro filho do almirante. A dúvida ainda hoje subsiste e a pouca informação disponível assenta numa carta que D. Afonso IV escreve ao Papa depois de ter realizado uma expedição ao mesmo arquipélago já em 1341, depois da paz com Castela e da Batalha do Salado. Sobre esta conhecem-se mais pormenores. A frota saiu de Lisboa a 1 de Julho e regressou ao reino em Novembro. A missão, exploratória, foi bem sucedida, embora tenha sido, obviamente, motivo para uma longa disputa com Castela sobre a sua posse.



As Ilhas Canárias ou Afortunadas são visitadas por navegadores portugueses em 1336 e 1341. Carta anónima do último quartel do Século XV (c. 1471). Galeria Estensi, Biblioteca Estense Universitária, Modena, cota A.5c. Imagem publicada sob autorização do Ministério para os Bens e Actividades Culturais (Itália).

Os 32 anos do reinado de D. Afonso IV abrangem um período transformador na história da Europa. Colhendo os frutos de um reino organizado e estruturado tal como o seu pai o deixara, o rei assiste às transformações de uma sociedade em mutação. As antigas estruturas senhoriais do Norte, rurais e profundamente cristianizadas misturam-se agora com as populações moçarabizadas, urbanas e comerciais. «Os cidadãos interpõem-se entre os senhores e os camponeses, como rendeiros de terras ou arrematadores de rendas, minando as arcaicas estruturas senhoriais, essencialmente rentistas e armazenadoras»<sup>31</sup>.

A paz com Castela e a aliança militar que conduzirá à vitória no Salado, selam não só uma nova época nas relações entre os reinos como na história da ocupação muçulmana da Península. Tudo, no entanto, iria sofrer um duro revés. A Peste Negra, em 1348, com a mortandade impressionante que causou, e à semelhança do que se passou na Europa, alterou substantivamente a estrutura social portuguesa. A falta de mão-de-obra nos campos fez aumentar os custos de produção. Muitos rendeiros tornaram-se proprietários. Os bens privados de mão-morta engrandeceram sobremaneira o património eclesiástico e até de muitos mesteiros e burgueses. O equilíbrio económico que se solidificava na senda da política comercial e monetária de D. Dinis, conhecia agora novos rumos e novos comportamentos. As grandes reformas judiciais, com a criação dos juizes de fora e a aprovação em 1332 do Regimento do Corregedores, rectificado em 1340, revelam não só a crescente presença da justiça régia em todos os domínios e vivências do reino, da injeção do direito justinianeu sobre o consuetudinário mas, também, uma sociedade em transformação.

Na marinha, a sua crescente importância obriga a que o monarca se interesse pela sua organização. Criou um regimento do capitão-mor, dando-lhe autoridade sobre os homens do mar, no que se incluíam os alcaides, arrais e petintais. Os castigos corporais, passa-os o rei para a sua jurisdição. Este capitão-mor detinha uma autoridade semelhante à do almirante, razão que talvez explique que ambos surjam a par nas fontes<sup>32</sup>.

---

<sup>31</sup> - COELHO, Maria Helena da Cruz, «O poder e a sociedade ao tempo de D. Afonso IV», Separata da *Revista de História*, Centro de História da Universidade do Porto, Vol. VIII, Porto, 1988, pp. 35-51 [37].

<sup>32</sup> - CUNHA, Rosalina, *Op cit.* p. 44.

Certo é que D. Afonso envia, em 1340, uma armada de auxílio ao rei de Castela. Comandada novamente por Pessanha, as dez galés tinham por missão proteger Tarifa. Será a cerca de 5 km desta que se travará a 30 de Outubro Batalha do Salado. No ano seguinte, D. Afonso IV manda novamente o almirante Pessanha à frente de uma armada de dez galés em auxílio da armada castelhana que contava com outras tantas. Objectivo, Ceuta ou, pelo menos, a armada moura ali fundeada e, assim, tentar neutralizar o poderio naval mouro. Ao largo da cidade, provavelmente em Julho, desfere-se uma grande batalha naval de que saíram vitoriosos os cristãos. Pessanha regressa a Lisboa não obstante os pedidos de Afonso XI para que fique na região. Teria certamente instruções de D. Afonso IV para regressar.

No seu governo, o rei privilegiou mercadores italianos e muitos mercadores portugueses foram igualmente alvo das atenções dos reis de Inglaterra e de França, atestando a vitalidade de um comércio internacional, necessário para a reconstrução europeia saída dos escombros da Peste Negra.

O seu reinado terminará com mais uma sucessão de eventos que o oporão ao seu filho D. Pedro. A morte de Inês de Castro foi o principal motivo e o jovem infante levanta-se em armas contra o pai, reúne um numeroso exército e na Primavera de 1355 ocupa o Entre Douro e Minho. Tenta ocupar o Porto mas sem sucesso. Celebrada a paz entre as partes em Agosto, em Canaveses, o episódio é aqui referido por nenhuma das partes ter optado por utilizar a marinha nas operações. O monarca poderia ter mandado embarcar efectivos para os desembarcar no Minho ou no Porto. Não o fez. Ou por falta de oportunidade, de interesse militar, ou por um reduzido nível de prontidão. Não se excluem nenhuma das hipóteses.

Contrastando com o reinado de D. Afonso IV, D. Pedro I teve um reinado relativamente curto, de dez anos apenas. Mas nem por isso menos profícuo no que toca ao estímulo à marinha de guerra e às actividades marítimas. Entre 1357 e 1359, o rei Justiceiro cobriu de privilégios os alcaides, arrais e petintais das galés de Setúbal. Aclarou as funções do alcaide do mar, aumentando as suas competências sem que se sobrepusessem às do almirante que, aliás, continuaria a ser um Pessanha, desta vez, Lançarote Pessanha, que viu a sua posição reforçada, sobretudo através das rendas da vila de Odemira e Lagos, bem como direitos, uma vez por ano, sobre a ancoragem dos navios aportados. D. Pedro incentivou ainda a actividade marítima, criando novos concelhos como Cascais, em 1364, e outorgando

privilégios fiscais a Lagos, Canidelo e Sines. O rei outorgou ainda privilégios a mercadores estrangeiros, agentes comerciais radicados em Portugal – milaneses, escoceses, genoveses, catalães, numa tentativa de reactivar a participação no comércio internacional, tão afectada pela crise de meados do século. O relativamente curto governo de D. Pedro não foi, por isso, menos importante. Atento aos equilíbrios da sociedade, apesar de muito ter beneficiado a nobreza do reino, procurou sempre que a sua acção resultasse num clima favorável ao apaziguamento das tensões latentes. Mais uma vez, os desequilíbrios que a Peste Negra causou, obrigaram a medidas extraordinárias de acerto de uma ordem desejável. Assim se compreende, quase 20 anos mais tarde e já no reinado do seu filho, a aprovação da chamada Lei das Sesmarias, iniciativa suportada pelo rei no sentido de fixar as populações à terra pois a elevada mortandade urbana da peste fez subir salários nas cidades e, naturalmente, provocou um êxodo rural que, por sua vez, deixou os campos incultos e a mão-de-obra ainda mais cara. A lei, pela primeira vez, previa a expropriação das terras incultas, o que fez tremer as velhas estruturas senhoriais e fundiárias.

As contingências externas e o seu carácter levaram a uma mudança substantiva das linhas de orientação política quando D. Fernando, o último monarca da dinastia de Borgonha, subiu ao trono em 1367. Com efeito, o Formoso cedo se envolveu na disputa pelo trono de Castela que, por vacatura, mobilizou distintas forças em toda a Península e em Inglaterra já que João de Lencastre, casado com Constança, filha do defunto rei, também reivindicou o trono. As Guerras Fernandinas, como ficaram conhecidas, dividem-se em três períodos: 1369-1370, 1372-1373, e 1381-1382. Nestes treze anos, o reino mobilizará recursos militares, logísticos e financeiros, inéditos desde a fundação da nacionalidade. É o rei português a iniciar as hostilidades. Na Primavera de 1369, à frente de um exército, passa o Minho e invade a Galiza. Em apoio logístico de diversa ordem, uma frota de 8 galés, comandada por Nuno Martins de Góis acompanha no mar a movimentação terrestre. O avanço foi rápido, as cidades e vilas caíam sem resistência. Nalgumas até se registaram manifestações públicas de júbilo. Henrique II, Trastâmara, não demorou a reagir. Marcha sobre a Galiza à frente de numeroso exército. Deixando a Corunha fortificada e com tropas portuguesas, D. Fernando embarca e retira-se para o Porto, primeiro, e depois para Coimbra. No Verão, a contra-ofensiva castelhana levava as tropas de Henrique a marchar sobre Braga que, cercada, capitulou. Dedicou-se depois

Henrique a tomar Trás-os-Montes e só retirou por haver notícia de que o rei de Granada, aproveitando as dissidências entre cristãos, tinha lançado uma ofensiva sobre Algeciras.

No início de 1370, já o rei de Castela se encontrava a cercar Cidade Rodrigo depois de resolver a situação no Sul. D. Fernando, já em Lisboa, ocupa-se na produção legislativa dedicada à marinha de guerra. Nomeou um capitão-mor da frota, curiosamente um castelhano, João Focim, que deveria servir como imediato do Almirante-mor do reino, e substituí-lo no seu impedimento. Focim Parte para Sul, correndo as costas da Andaluzia e em Junho junta-se-lhe Pessanha, com toda a armada portuguesa, constituída por 32 galés e 30 naus e navios redondos<sup>33</sup>. Atacando Castela na sua retaguarda, saqueiam Cádiz e bloqueiam Sevilha. Henrique II manda preparar uma frota de galés em Sevilha, comandada por um genovês, Bocanegra, que logra afastar a frota de Pessanha para o mar. Conseguiu furar o cerco, dirigiu-se à Biscaia a buscar reforços e voltou à foz do Guadalquivir, destruindo pelo caminho uma nau que D. Fernando enviara com dinheiro para pagar aos soldados e marinheiros. Pessanha e Focim tiram para Lisboa. Pormenor curioso e que mostra o carácter algo efémero do poder militar, assim que chegam a Lisboa, os navios foram desarmados e as tropas desmobilizadas. Muitos destes navios também serviam ao comércio.

### **Bloqueio de Sevilha (Verão de 1369 – Outubro de 1370)**

Para tirar partido da sua superioridade naval, D. Fernando manda preparar a esquadra portuguesa para atacar as costas da Andaluzia e bloquear Sevilha, o mais importante porto castelhano da costa atlântica<sup>34</sup>.

Constituída por 32 galés e 30 naus, algumas de galegos, apoiantes do Rei português, a esquadra larga de Lisboa na Primavera de 1369; sob o comando de Lançarote Pessanha os navios avançaram para Sul assaltaram e saquearam a cidade de Cádiz e algumas povoações do litoral da Andaluzia. Dirigem-se depois para a foz do Guadalquivir estabelecendo um rigoroso bloqueio marítimo à cidade de Sevilha. Logo à chegada são apresadas, após luta renhida, uma nau carregada de azeite e uma galé que foram depois incorporadas na esquadra portuguesa.

---

<sup>33</sup> - Estas naus e navios redondos não tinham ainda a dimensão que viriam a ter no século XVI.

<sup>34</sup> - MONTEIRO, Armando Saturnino, *Op. cit.*, p. 50.

As galés foram fundear dentro do rio, defronte da cidade, enquanto as naus permaneciam fora da barra, junto de San Lucar de Barrameda. Desta forma ficaram interrompidas as ligações da cidade com o mar, de que resultaram grandes prejuízos para o seu comércio<sup>35</sup>.

Durante o prolongado bloqueio a esquadra portuguesa foi abastecida a partir do Algarve, nomeadamente do porto de Tavira, onde se deslocavam periodicamente alguns navios; apesar disso, as guarnições dos navios portugueses sofreram grandes privações e tiveram elevadas baixas devido não só ao escorbuto, resultante da falta de alimentos frescos, como outras doenças originadas pela falta de condições sanitárias da frota para uma tão longa missão.

Só no Outono de 1370 os castelhanos reagem a esta situação, obrigando o seu monarca a deslocar-se àquela cidade, com o almirante Ambrósio Bocanegra; este recebeu ordem para preparar as 20 galés surtas no porto – e que os portugueses não tinham tomado nem destruído – para combater os portugueses; mas os navios não tinham palamenta, nem remos em número suficiente, pelo que as suas condições de navegação eram deficientes, nomeadamente quanto à velocidade e manobrabilidade.

Apesar destas limitações, os castelhanos prepararam os navios conforme puderam e decidiram-se a enfrentar os portugueses. Pessanha, que naquele momento só tinha disponíveis 16 galés, com as guarnições muito debilitadas pelas doenças, não quis travar combate dentro do rio onde era vantajosa a posição dos castelhanos com a corrente do rio a seu favor. Por isso retirou-se para a foz, onde se juntou ao resto da esquadra e onde os castelhanos perderam a vantagem da sua posição<sup>36</sup>.

Nesta situação era o almirante Bocanegra que não queria combater, face à sua inferioridade numérica. Recolhendo ao interior do porto, os castelhanos equipam correctamente 7 das suas galés e, voltam a sair do Guadalquivir para a Biscaia em busca de reforços, antes de Pessanha conseguir voltar a estabelecer o seu bloqueio no interior do rio.

Reforçados com um considerável número de naus biscainhas, então a região marítima por excelência de Castela, Bocanegra regressa à Andaluzia. Quando surge diante do Guadalquivir, consegue evitar o confronto com as naus portuguesas, porque o vento impediu a aproximação dos portugueses.

---

<sup>35</sup> - Idem *ibidem.*, p. 50

<sup>36</sup> - Idem *ibidem.*, p. 52



Bloqueio de Sevilha pela esquadra portuguesa de 1369-70. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita baseado em *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, de Armando da Silva Saturnino Monteiro.

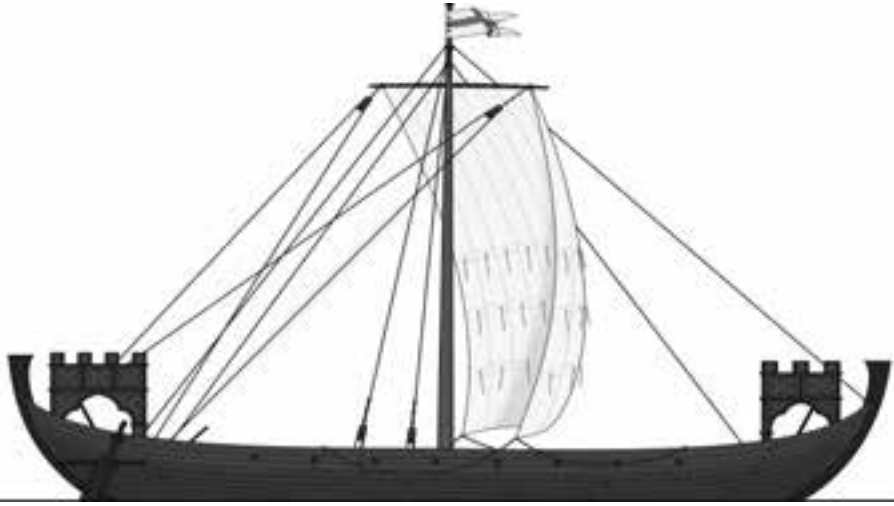
Entrou então no rio e bloqueou as galés portuguesas que ali se encontravam.

Durante a noite Pessanha manda deitar fogo a duas embarcações carregadas com azeite e lança-as, à deriva, com a corrente do rio. Quando os improvisados brulotes se aproximaram dos navios castelhanos, estes picam as amarras para não serem atingidos, abrindo uma brecha na linha castelhana. Por ela passaram os brulotes e, nas suas águas, as galés portuguesas à força de remos e com a ajuda da corrente.

Ao alvorecer, quando Bocanegra sai a barra para dar combate aos portugueses, estes já tinham retirado em direcção ao Algarve. Pessanha, verificando a sua inferioridade quer em material quer em pessoal – as suas guarnições estavam muito dizimadas pelas doenças – optou por retirar para Lisboa, onde chegou nos finais do ano de 1370, sendo as galés desarmadas e postas em seco nas terças durante todo o Inverno.

Adaptado de José António Rodrigues Pereira, *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*, pp. 57-61 e *Marinha Portuguesa Nove Séculos de História*, p. 37-39.

Celebrada a Paz de Alcoutim em 1371 o reino viviam em tumulto social. A guerra custara muito dinheiro, perturbara o comércio. Muita da burguesia radicada em Lisboa e no Porto, estrangeira, não vira com bons olhos as aventuras bélicas do rei. A sociedade, ainda mal refeita do terremoto social de meados do século, radicalizava-se. D. Fernando, decide então estreitar laços com a Inglaterra, potência com quem Portugal mantinha sólidas relações comerciais e diplomáticas. Não tardou que Henrique II percebesse que aquela aproximação resultaria numa acção concertada das duas potências marítimas. Sem aviso, invade a Beira Alta e ordena que Bocanegra feche o



Nau do Século XIII. Neste tipo de navios iniciaram os portugueses a sua actividade marítima, estabelecendo contactos comerciais com a Flandres e a Inglaterra. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.

porto de Lisboa com 12 galés. D. Fernando, em Santarém, ordena o reforço da cidade. Pelo rio, diversos homens e meios vieram acostar a Lisboa. Pessanha e Focim deveriam proteger a barra do Tejo, com 4 galés e algumas pequenas naus, impedindo no mar qualquer entrada de navios hostis. O almirante, Lançarote Pessanha ter-se-á recusado a atacar umas galés castelhanas que entravam o Tejo e impediu o novo capitão de o fazer. Os castelhanos entraram no estuário, tomaram umas naus que estavam desguarnecidas e posicionaram-se rio acima, *numas rias*<sup>37</sup>, protegendo-se assim. Pessanha foi demitido pelo rei e substituído por João Afonso Telo, irmão da rainha, acto que ajudou a pôr fim à importância social e política da família genovesa que tanto poder granjeara em mais de 50 anos. O rei de Castela está agora às portas de Lisboa e as galés no Tejo dão-lhe apoio logístico, de provisões, de informações e actuam como força infiltrada na retaguarda, pois as galés de Focim não conseguiam neutralizar as inimigas.

Lisboa revelou-se muito mais forte do que Henrique II esperara. Levantou o cerco aproveitando a mediação papal e retirou-se para Castela. A segunda Guerra Fernandina terminava, uma vez mais, sem glória e com muita despesa. D. Fernando entregou-se então a impor um conjunto de medidas que visaram reformar as forças militares, ao nível da organização,

<sup>37</sup>- LIÃO, Duarte Nunes de, *Chronica dos Reis de Portugal*, Lisboa, Officina de Francisco Vilela, 1577, p.

provisão, mobilização e ao nível da fortificação das principais cidades e vilas do reino. Focim é substituído por Gonçalo Tenreiro que, no ano seguinte, e segundo os termos da paz entretanto celebrada, reforçou uma armada do rei de Castela com 5 galés, e foi participar numa acção contra Aragão. A operação não teve lugar e Henrique II não se privou de utilizar a força naval portuguesa contra os ingleses. Desconhece-se se o fez com a tripulação portuguesa ou apenas com os navios.

Os jogos da política internacional, a morte de Henrique II em 1379 e a subida ao trono de seu filho, alimentaram novamente as esperanças de D. Fernando em reclamar o trono de Castela. O jovem rei de Castela, João I, porém, antecipou-se às manobras do Formoso. Ordenou a invasão de Portugal pelo Alentejo enquanto uma frota de 17 galés e naus punha o Algarve a ferro e fogo. Manda o rei que o almirante-mor zarparasse de Lisboa, em Julho de 1381, com a frota disponível, ao todo 21 galés, uma galeota e 4 naus, e que com ela contra-atacasse, mais uma vez, na Andaluzia. Há nestas guerras fernandinas, a ideia constante de que o ataque à costa da Andaluzia ou o bloqueio de Sevilha, resultam eficazes na anulação do poder castelhano. O que não deixa de ser curioso pois fica a impressão de que a marinha de guerra nem sempre era utilizada como complemento directo de apoio às forças em terra mas utilizada em manobras e operações que, na retaguarda, na zona de comunicações, como hoje diríamos, poderia agir com muito maior proveito. D. João Telo, chegado ao Algarve, recebe a informação de que Sanches de Tovar, o almirante da armada castelhana, se recolhia aos portos da Andaluzia. Decide atacá-lo e a 17 de Julho surge junto ao porto de Saltés. Apesar de ter uma força maior, D. João Telo não resistiu ao rápido movimento do almirante castelhano. Mais experiente, consegue num ápice dividir a força em dois e enquanto parte atacava a força portuguesa de frente, como era costume das galés, parte atacou de flanco. A desordem nas forças portuguesas foi imediata. As restantes galés portuguesas, cinco, que chegaram mais tarde ao local, foram também atacadas e as naus, que estavam afastadas, não chegaram sequer a participar na batalha, regressando a Lisboa. A batalha de Saltes, apesar de ter tomado a forma de um rápido combate, foi a maior derrota naval portuguesa até então. O reino ficou desprovido de defesa naval. As costas e as cidades, sobretudo Lisboa, ficavam assim desguarnecidas. A chegada a Lisboa, uns dias depois, de uma armada inglesa de 48 navios, desanuviou o negro panorama.

## Batalha Naval de Saltes

D. Fernando I ordenou ao seu novo Almirante-mor, D. João Afonso Telo, que largasse para o mar e fosse atacar as costas da Andaluzia. Apesar das políticas de desenvolvimento marítimo do monarca, não foi possível recrutar remadores e galeotes em número suficiente para guarnecer tantos navios. Mas a inexperiência do Almirante-mor e a teimosia do monarca pensaram que com rusgas pelos campos se conseguiriam recrutar os homens necessários; mesmo que aqueles nunca tivessem visto o mar ou utilizado um remo.

Chegavam a Lisboa *baraços*<sup>38</sup> de homens inexperientes que foram logo entregues aos alcaides das galés; estes ficavam mal servidos com a chegada de gente desconhecedora das funções que iam desempenhar e, no Reino, levantavam-se as populações contra a violência que foi exercida contra estes improvisados e forçados marinheiros.

Foi, portanto, com gente rústica, sem experiência e arrebanhada à força, que se preencheram as guarnições dos navios portugueses cujo número ascendia aos 6.000 homens<sup>39</sup>.

D. João Afonso Telo içou o seu distintivo na galé *Real* levando consigo 60 homens de armas, e o Capitão-mor D. Gonçalo Tenreiro embarcou numa nau.

Comandavam as galés Estevão Vaz Filipe, Gonçalo Vasques de Melo, Aires Pires de Camões, João Álvares Pereira, Afonso Esteves de Azambuja, Afonso Anes, Gil Esteves Fariseu, Ruy Freire de Andrade, Álvaro Soares, Fernão de Meira e Gil Lourenço do Porto.

O Almirante iria mostrar, no entanto, que não era a escolha indicada para aquele importante cargo, por falta de conhecimentos técnicos e por não ter conseguido manter a disciplina na sua esquadra.

No dia 11 de Julho, largou de Lisboa a esquadra portuguesa de 21 galés, 1 galeota e 4 naus<sup>40</sup>, mal equipada e mal comandada, fazendo rumo para Sul, em busca da esquadra castelhana que já tinha saído de Sevilha com a missão de impedir a chegada a Lisboa dos reforços que D. Fernando I aguardava de Inglaterra.

As duas frotas avistaram-se ao largo do Algarve e o Almirante Tovar, verificando a superioridade numérica dos portugueses decide evitar o combate

---

<sup>38</sup> - Grupos de homens acorrentados.

<sup>39</sup> - MONTEIRO, Armando Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, Vol. I, p. 54.

e inverte o rumo, navegando para Huelva; o inexperiente almirante português entendeu esta manobra como de medo<sup>41</sup>.

Era elementar que os portugueses mantivessem a sua força unida de forma a não perderem a superioridade e a manterem a sua capacidade de manobra; mas a disciplina nos navios deixava muito a desejar. Alguns alcaides das galés, onde escasseava a água, quiseram deslocar-se ao Algarve para reabastecer, obrigando o Almirante a mandar fazer uma redistribuição daquele precioso líquido pelos seus navios. Mas não tomou medidas para o combate, reunindo os seus comandantes e dando-lhes instruções sobre como actuar em combate.

Quando perseguiam os castelhanos, já na costa andaluza, navegando à vela, com vento moderado, duas galés avistaram as boias de umas redes de pesca, situadas uns 10 kms (5,3 milhas) para Sul. Sem autorização, 8 galés deixaram a formatura, arriaram as velas e, à força de remos, dirigiram-se para as redes, com o intuito de recolher algum peixe fresco.

Duas outras galés, muito ronceiras, foram-se atrasando do corpo da esquadra e as naus, devido ao vento fraco, também não puderam acompanhar o corpo principal da esquadra. Daqui resultou que, a partir de certo momento, apenas 12 navios de remos (11 galés e 1 galeota) constituíam a linha de batalha portuguesa.

O experiente Almirante castelhano, ao aperceber-se que podia combater separadamente, e com superioridade numérica, a frota portuguesa, inverte de novo o rumo e aproxima-se dos 12 navios portugueses da dianteira com as suas 17 galés bem formadas e unidas<sup>42</sup>.

Surgiram, entretanto, sucessivos erros por parte do Almirante português.

Afonso Anes, que primeiro avistou os castelhanos, sugeriu ao Almirante Afonso Telo que mandasse a galeota chamar as 8 galés que se tinham atrasado na recolha das redes e que distribísse uma refeição e desse algum descanso aos remadores, enquanto aguardava pelos outros navios.

O Almirante português não aceitou estas indicações e continuou a manter os navios a navegar a remos mas sem qualquer organização.

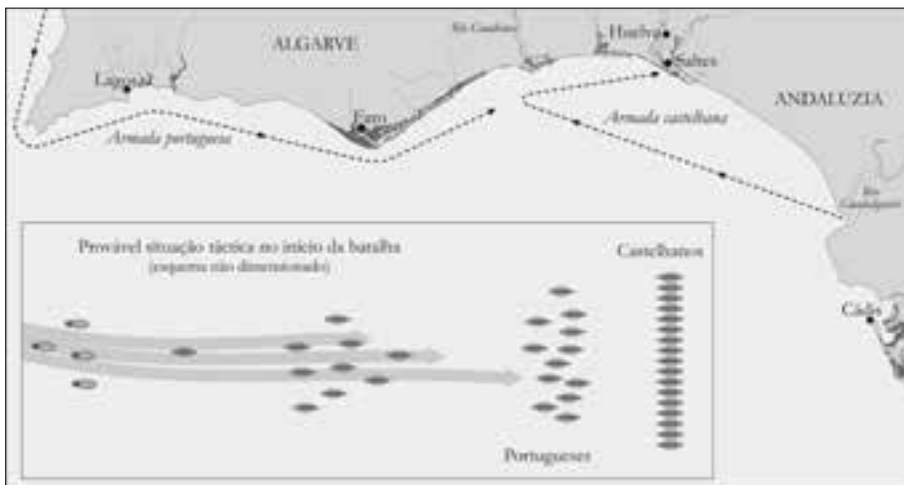
Quando se deu o embate, as 12 galés portuguesas foram rapidamente envolvidas pelos 17 navios castelhanos e sucessivamente derrotados, com muitos mortos e feridos, ao fim de poucas horas de combate.

---

<sup>40</sup> - Idem *ibidem.*, p. 54.

<sup>41</sup> - Idem *ibidem.*, p. 56.

<sup>42</sup> - Idem *ibidem.*, p. 57.



Batalha Naval de Saltes. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita baseado em *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, de Armando da Silva Saturnino Monteiro.

Quando chegaram ao local do combate as 9 galés atrasadas, foram logo atacadas pela totalidade dos navios castelhanos, já libertos do combate com a primeira linha portuguesa.

Apenas escapou a galé de Gil Lourenço do Porto que, vindo muito atrasada, apercebeu-se da derrota e retrocedeu para avisar as 4 naus do que sucedera, regressando todos a Lisboa com a notícia do enorme desastre<sup>43</sup>.

O Almirante castelhano, perante tamanha vitória não resistiu a voltar a Sevilha exibindo os seus despojos: as galés portuguesas, o seu Almirante e os muitos prisioneiros que foram encerrados nas tercenas de Sevilha<sup>44</sup>.

Esqueceu-se que a sua missão era impedir a chegada a Lisboa dos reforços ingleses que, entretanto, ali chegaram.

Nesta batalha perdeu D. Fernando I todo o seu poder naval, o que era de extrema gravidade para a continuação da campanha; a barra do rio Tejo ficara desprotegida e o esperado auxílio militar inglês poderia ser facilmente apresado pelos navios castelhanos<sup>45</sup>.

Adaptado de José António Rodrigues Pereira, *Marinha Portuguesa Nove Séculos de História*, pp. 39-40.

<sup>43</sup> - MORAIS, Tancredo Octávio Faria de, *Op. cit.*, p. 174 e seguintes.

<sup>44</sup> - MONTEIRO, Armando Saturnino, *Op. cit.*, p. 57.

<sup>45</sup> - *Idem ibidem.*, p. 57.



## CAPÍTULO IV

# A Marinha na crise Dinástica de 1383-1385

José António Rodrigues Pereira

### O Mestre de Avis

O falecimento prematuro de D. Fernando I, em Outubro de 1383, levaria o país para uma crise sucessória; a princesa D. Beatriz, filha única do falecido monarca e, por isso sua herdeira, estava casada com o Rei de Castela.

Este facto bastava para que uma parte da sociedade portuguesa não a aceitasse (e ao marido) como sucessora do pai.

Apesar disso, a sua legitimidade era um argumento de peso para a aristocracia portuguesa, que pelas tradições de fidelidade ao Rei, a seguiram e defenderam<sup>46</sup>.

Deflagrou então em Lisboa uma conjura que levou à morte do conde Andeiro (6 de Dezembro) e ao levantamento de várias localidades a favor de D. João, Mestre de Avis, filho natural de D. Pedro I, escolhendo-o para *Defensor e Regedor do Reino*.

Largaram então de Lisboa uma nau e uma barca transportando Lourenço Martins e Tomás Daniel que iam solicitar o apoio inglês para a causa do Mestre de Avis<sup>47</sup>.

Com os abandonados navios que estavam no rio Tejo, os portugueses conseguiram organizar uma pequena frota – 2 galés, 2 naus e 3 barcas – para atacarem alguns navios da Galiza – 1 galé, 1 nau e 5 baixéis – que, a 1 de Fevereiro de 1384, supondo que já estaria em Lisboa a esquadra castelhana, vinham abastecê-la de peixe<sup>48</sup>.

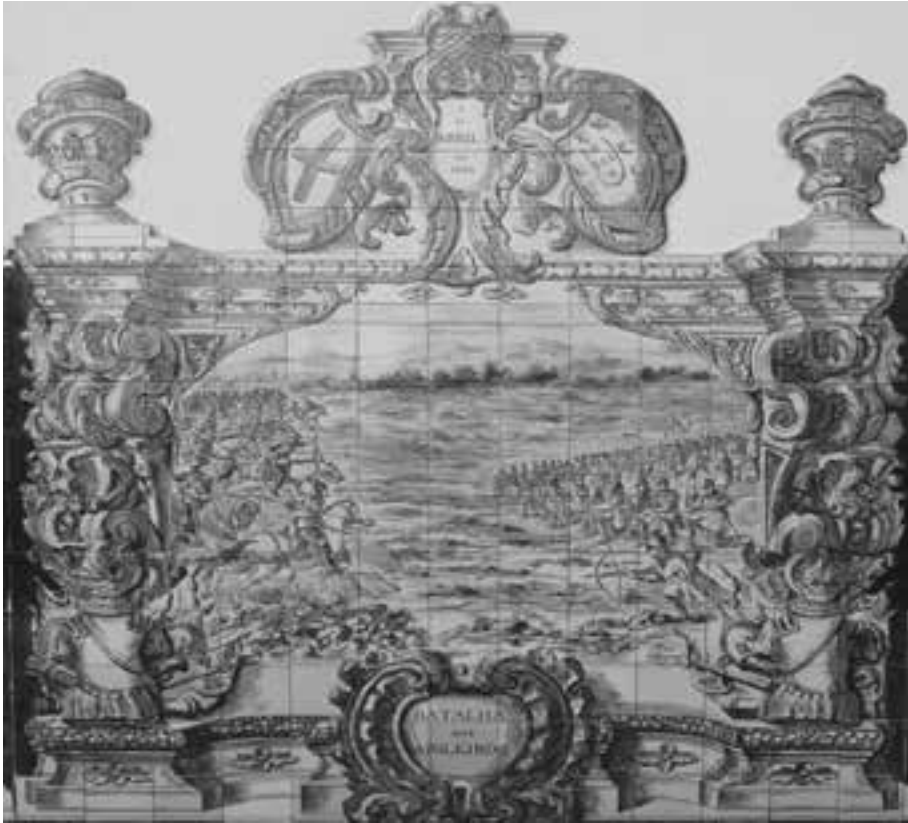
Os baixéis fundearam a montante de Santa Catarina e foram facilmente tomados; a nau e a galé ficaram a jusante do Restelo e, quando se aperceberam

---

<sup>46</sup> - LOPES, Fernão, *Crónica de D. João I*. Madrid, Ediclube – edição e Promoção do livro, Lda., 1995, pp. 188-190.

<sup>47</sup> - MORAIS, Tancredo Octávio Faria de, *Op. cit.*, pp. 205.

<sup>48</sup> - LOPES, Fernão, *Op. cit.*, p. 222-223.



A Batalha de Atoleiros a 6 de Abril de 1384 foi uma importante vitória portuguesa na crise dinástica de 1383-85. Painel de azulejos (*Museu Militar de Lisboa*).

que iam ser atacadas, picaram as amarras e tentaram fugir. A galé conseguiu-o, mas a nau, com ventos desfavoráveis, caiu na posse dos portugueses; era um navio novo, de mais de 200 toneladas e a sua tomada deu grande alegria às gentes de Lisboa.

Outra força naval portuguesa – 3 galés e 3 barcas – que cruzava ao largo de Lisboa, apresou duas naus e uma barca. As naus diziam-se genovesas, mas a sua carga – panos e prata – foi confiscada e vendida para pagar as despesas de guerra; a barca, da Galiza, transportava uma carga de madeira.

O Almirante Lançarote Pessanha fora um dos nobres que tomara partido pelo Rei de Castela; preso pelos apoiantes do Mestre de Avis e levado para Beja, seria ali morto por temerem que, mesmo na prisão, levantasse a cidade contra o Mestre de Avis<sup>49</sup>.

---

<sup>49</sup> - Idem, *ibidem.*, p.177-178.

O alcaide da vila de Alenquer, Vasco Peres de Camões, tinha tomado o partido do Rei de Castela e contra a vontade da população; o Mestre de Avis enviou para lá Manuel Pessanha – filho de Lançarote – com 2 galés e 35 batéis e a gente de armas disponível, para tomarem aquela vila.

D. João I de Castela reúne os seus exércitos e avança sobre Lisboa, mas já em território português, altera os seus projectos; desiste de tomar Lisboa de assalto e envia ordem ao Almirante Tovar para vir, com a esquadra, bloquear Lisboa pelo lado do rio.

### **Recursos Navais Portugueses**

O Mestre de Avis, que, como vimos, fora nomeado *Defensor e Regedor do Reino*, estava em Lisboa quando se soube da próxima vinda da esquadra de Castela colaborar no cerco da cidade. Mandou aprontar, sob a orientação do Arcebispo de Braga, D. Lourenço Vicente, todos os navios que estavam em Lisboa, capazes de navegar, para partirem para o Porto, antes da chegada dos castelhanos<sup>50</sup>.

Apesar da escassez de materiais nos armazéns da Ribeira, desfalcados pela preparação da esquadra destroçada em Saltes, conseguiram aprontar-se, em poucos dias, 2 galés e 7 naus, a que se juntaram mais uma galé e uma galeota acabadas de chegar do Algarve. Diz o cronista<sup>51</sup> que foi necessário *fazer escudos das leivas dos tonéis e serrar bordos para fazer dardos*.

Nestes 11 navios, apressadamente apetrechados e guarnecidos com marinhagem inexperiente, estava resumido o poder naval português, estacionado na capital, quando se iniciava a regência do Mestre de Avis.



Besteiro da Vintena do Mar. 1383. *Coleções Philae*. Foto de Rodrigues Pereira.

<sup>50</sup> - Idem, *ibidem.*, p. 293.

<sup>51</sup> - Idem, *ibidem.*, p. 293.

O Capitão-mor da Frota era Gonçalves Rodrigues de Sousa, alcaide de Monsaraz, e que levava como missão ir até ao Porto recolher reforços, armas, provisões e mais navios para reforçar a defesa de Lisboa<sup>52</sup>.

Empossado em acto solene na Sé de Lisboa, o Capitão-mor seguiu em cortejo que, depois de atravessar a cidade, passou pela Porta da Oura onde recebeu do Mestre de Avis, o estandarte real que arvorou na galé *Real*.

Eram comandantes dos navios, entre outros: Rui Pereira, Gonçalo Vasquez de Melo, Vasco Martins de Melo, Afonso Furtado de Mendonça, Estêvão Vasquez Filipe, Lourenço Mendes, Manuel Pessanha, João Rodrigues da Guarda, Aires Vasquez de Almada, Antão Vasquez de Almada, Gil Esteves Fariseu e Aires Pires de Camões.

O mau tempo reteve a esquadra no Tejo onde, entretanto, arribaram 3 naus castelhanas que fundearam em Oeiras. Atacadas pelas galés portuguesas, os seus mestres decidiram encalhá-las para que não caíssem na mão dos portugueses.

Os seus tripulantes foram recolhidos na praia por militares castelhanos que tinham descido da serra de Sintra, mas os navios acabaram queimados pelos portugueses.

A 14 de Maio de 1384, tendo melhorado o tempo, e perante a perigosa aproximação dos navios castelhanos, o Mestre de Avis passou revista aos navios na Amora e largaram as galés para o Porto, seguidas pelas naus, logo que o vento soprou favorável.

No seu trajecto, as galés ainda atacaram Atouguia que apoiava o monarca castelhano e onde embarcaram mais mantimentos.

Quando já cruzavam na barra do Tejo 10 galés castelhanas, uma nau e uma barca inglesas, conseguiram entrar a barra com um reforço de arqueiros, trigo, farinha e carne. Admite-se que fossem os navios enviados com os embaixadores no ano anterior.

### **O Cerco de Lisboa e o Bloqueio Naval do Tejo**

No dia 26 de Maio, entravam no rio Tejo os primeiros navios castelhanos: 13 galés e uma galeota. Dois dias depois chegaram mais 40 naus *antre grandes e outras nom tamanhas*<sup>53</sup>. O Rei de Castela avançou então com o seu

---

<sup>52</sup> - Idem, *ibidem.*, pp. 291-292.

<sup>53</sup> - Idem, *ibidem.*, pp. 294.

exército e cercou a cidade, instalando-se com os seus principais, junto do mosteiro de Santos.

Os castelhanos recebiam ainda abastecimentos por via terrestre, fluvial e marítima. Destacamentos armados corriam o país arrebanhando tudo o que precisavam; pela via fluvial, barcas e baixéis desciam o rio carregados de mantimentos e, pelo mar vinham de Sevilha e de outros portos, mantimentos e armamento.

Duas carracas genovesas, que vinham do Mediterrâneo com destino à Flandres, e que arribaram ao Tejo, acabariam por abastecer o arraial castelhano *de desvairadas modas e confeitos, acucar e conserva*<sup>54</sup>, além *de agua rosada e outras essências*.

O cerco fora estabelecido com grandes contingentes nos pontos principais, em contacto uns com os outros; no rio Tejo, os castelhanos tomaram também importantes providências para garantir o isolamento da cidade.

Perto de Almada, estacionavam permanentemente duas galés, prontas a atacar quem tentasse furar o bloqueio. As naus formavam uma linha desde Cata-Que-Farás<sup>55</sup> até ao Porto da Cruz, compreendendo assim toda a frente da muralha da cidade, junto à margem.

Da proa de cada nau corria um cabo de grande calibre que ia ligar na popa da que a precedia na formatura, o que impedia a passagem de qualquer embarcação, mesmo muito pequena.

O primeiro e o último dos navios estariam tão perto de terra que seria muito difícil passar entre estes e a praia.

O Mestre de Avis tomava decisões sobre a defesa da cidade, tendo em atenção a questão das subsistências. Em 1147, a cidade rendera-se pela fome e agora, já com a nova muralha fernandina completa, e capaz de suster todos os ataques dos castelhanos, seria novamente a fome o maior inimigo. Junto a Santos e ao mosteiro de Santa Clara, mandou o Mestre de Avis construir duas estacadas para a protecção das embarcações que, eventualmente, conseguissem furar o bloqueio e viessem descarregar na Ribeira<sup>56</sup>.

---

<sup>54</sup> - Idem, *ibidem.*, pp. 291-292

<sup>55</sup> - Zona do actual Cais do Sodré.

<sup>56</sup> - LOPES, Fernão, *Op. cit.*, p. 310.

## A Esquadra Portuguesa no Norte

Quando a esquadra portuguesa chegou ao Porto, a cidade estava ameaçada pelas forças do Arcebispo de Compostela que tentavam ocupar a cidade para a colocar do lado do Rei de Castela<sup>57</sup>.

Gonçalo Rodrigues de Sousa ordenou que desembarcassem 300 lanceiros, 500 besteiros e 3.500 galeotes que foram lançados na luta contra os invasores; este súbito e inesperado reforço, levou o Arcebispo a retirar para Braga, outra cidade apoiante do Rei de Castela.

Aliviada a ameaça, Rui Pereira – que substituíra Gonçalo Rodrigues de Sousa na sua ausência – reuniu o povo da cidade, apresentou-lhes a credencial que lhe passara o Mestre de Avis, e expôs-lhes a situação de Lisboa e as necessidades para a sua defesa.

Pedia-se à cidade do Porto que aprontasse todos os seus navios – naus, barcas e galés – lançando-as à água e equipando-as com gente, armas e mantimentos para que, com os navios que tinham chegado de Lisboa, se conseguisse uma frota capaz de dar combate aos castelhanos.

Pedia-se ainda, em nome do Mestre de Avis, mantimentos armas e dinheiro para a população de Lisboa; despesas que seriam pagas quando terminasse a guerra.

Para além da cidade do Porto, conseguiu-se também a adesão de D. Gonçalo, alcaide de Coimbra – irmão de D. Leonor Teles – a quem foi oferecido o comando da esquadra e que logo enviou para o Porto dois baixéis com biscoitos e armas recolhidas em Coimbra e em Montemor.

No Porto continuava a azáfama de aprontar os navios, guarnecê-los e equipá-los; o conde D. Pedro de Trastâmara – castelhano apoiante do Mestre de Avis – assumiu o comando de uma frota destinada a ir saquear a Galiza, embarcado na galé *Real*; Gonçalo Vasques de Melo comandava a *Sant'ana*; Afonso Furtado a *Bem Aventurada*; Estevão Vasques Filipe a *Santa Clara*; Lourenço Mendes de Carvalho a *San Joane*; Manuel Pessanha, a *San Jorge*; João Rodrigues Guarda a *Santa Vitória*; e Antão Vasques a *Santa Maria de Cacela*. Fernão Lopes cita ainda como comandantes de galés, das quais não indica o nome, Gil Esteves Fariseu, Aires Peres de Camões e outros em galés asi do Porto como de Lisboa que mais nom curamos de nomear<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup> - Idem, *ibidem.*, p. 310.

<sup>58</sup> - Idem, *ibidem.*, pp. 311 e seg.

Com os navios já aprestados, decidiu-se fazer uma incursão às costas da Galiza de forma a obter despojos que servissem para as despesas de guerra. Baiona e Corunha evitaram os ataques pagando resgates de 400 e 600 francos, respectivamente, para não serem queimadas as suas pescarias. A vila de Ferrol foi completamente queimada, com excepção da igreja e a povoação de Neda também se resgatou por 400 francos<sup>59</sup>.

Em Betanças, uma vila acastelada, onde se faziam preparativos para abastecer os castelhanos que cercavam Lisboa, apoderaram-se os portugueses de uma galé – que baptizaram de *Volanda* – e queimaram duas naus, uma já carregada de engenhos de guerra. A vila foi socorrida e a frota largou rumo ao Porto, continuando a actuar de modo a causar o maior prejuízo aos inimigos *tomando muito refresco, fazendo todo o mal e dano que podiam, e o que trouxeram chegou para pagar o soldo de três meses à gente das galés*<sup>60</sup>.

Nos festejos que celebravam esta acção militar, e que coincidiram com o São João, sofreu D. Pedro de Trastâmara um acidente que o deixou inapto para servir na esquadra.

### **Largada da Esquadra para Lisboa**

Quando D. Gonçalo Telo, alcaide de Coimbra tomou o comando da esquadra, chegou ao Porto a notícia de que D. Nuno Álvares Pereira partira de Évora com os seus homens de armas, a caminho do Porto, para embarcar na esquadra e levá-la para Lisboa onde daria combate aos castelhanos que bloqueavam o Tejo.

Mas a esquadra estava pronta e D. Gonçalo, receoso que D. Nuno, pelo seu prestígio, lhe retirasse o lugar de Capitão-mor, apressou a sua saída<sup>61</sup>.

Navegaram para Sul e fizeram escala em Buarcos onde souberam que D. Nuno estava em Coimbra; este escreveu ao comandante da esquadra para que o aguardasse. Mais uma vez, D. Gonçalo precipitou a partida evitando o embarque do futuro Condestável.

No dia 18 de Julho de 1384, travou-se no rio Tejo uma batalha entre as frotas portuguesa e castelhana (*ver Caixa*) que resultou na chegada a Lisboa de mais homens, armas e mantimentos, permitindo prolongar a resistência da cidade ao cerco castelhano.

---

<sup>59</sup> - Idem, *ibidem.*, pp. 318-319.

<sup>60</sup> - Idem, *ibidem.*, pp. 318-319.

<sup>61</sup> - Idem, *ibidem.*, pp. 318-319.

## Batalha Naval no Tejo

Informado, pelos seus apoiantes, da organização e dos movimentos dos navios portugueses, D. João I de Castela convocou os seus comandantes para decidirem como enfrentar a esquadra portuguesa<sup>62</sup>.

Não houve acordo entre o Almirante Fernão Sanchez de Tovar e o Capitão-mor das naus Pero Afã da Ribeira. O primeiro entendia que a esquadra devia ir para o mar, encobrendo-se com as Berlengas, para ali atacar os portugueses; mas o Capitão-mor era de opinião que se deveria esperar no Tejo porque as suas naus não poderiam acompanhar as galés, face aos ventos dominantes – que lhes eram desfavoráveis –, e ser necessário espalhar os navios por uma demasiado grande área. Os portugueses viriam concentrados, aproveitando o vento e, portanto, em condições mais favoráveis. Deveriam, por isso, esperá-los no Tejo, junto ao Restelo.

O monarca concordou com o seu Capitão-mor e preparou-se para a execução do plano, enviando duas galés para estarem de vigia e darem aviso da aproximação dos portugueses. Foram estas galés quem transmitiu ao monarca castelhano a aproximação dos navios portugueses: 17 naus e 7 galés.

A notícia provocou grande alarido nos navios e no acampamento castelhano, criando nos sitiados alguma perplexidade.



Batalha Naval do Tejo travada em 18 de Julho de 1384. A esquadra portuguesa força a entrada no Rio Tejo, bloqueada pelos castelhanos, fazendo chegar à cidade cercada, armas, mantimentos e homens de armas. Desenho do Comandante Álvaro Hogan in *História da Marinha Portuguesa (1140-1385)* edição do Clube Militar Naval, de Tancredo de Moraes, edição do Clube Militar Naval, 1940.

<sup>62</sup> - Idem., *ibidem*, p. 324.

A esquadra portuguesa acabaria por fundear em Cascais na noite de Domingo, 17 de Julho; os portugueses resolveram enviar à cidade João Ramalho que, num batel ligeiro e com bons remadores, conseguiu, durante a noite, chegar a Lisboa, furando o bloqueio dos castelhanos<sup>63</sup>.

O Mestre de Avis deu as suas instruções, no sentido de, bem cedo no dia seguinte e aproveitando a maré enchente, a esquadra entrasse no Tejo; as galés em coluna e as naus a Sul destas todos bem cozidos com o morro de Almada e que evitassem o combate até receberem o apoio das naus e barcas que estavam em Lisboa. Regressou João Ramalho no seu batel, a Cascais com as ordens do Mestre de Avis.

Ao nascer do Sol já estava o Mestre de Avis na Ribeira reunindo gente para embarcar nos navios; mas foram infrutíferas as tentativas para reforçar a esquadra porque, mal os navios eram postos a flutuar eram arrastados pela corrente para montante; as barcas de Gonçalo Borges e de Mem Rodrigues de Vasconcelos<sup>64</sup>, foram arrastadas até Sacavém.

D. João embarcou numa das naus tomadas aos genoveses, com 400 homens de armas, mas pelo excesso de gente e de peso, a nau não pode ser governada.

Com estes contratemplos a esquadra portuguesa que, em Cascais, se preparava para suspender, teria de contar apenas com os seus recursos<sup>65</sup>.

Os castelhanos, com 40 naus e 13 galés, formam uma linha de batalha encostada à margem Norte, diante do Restelo, aguardando a chegada dos portugueses.

A esquadra portuguesa entra a barra com 5 naus na dianteira, seguidas das restantes, bem cozidas à margem Sul, e com as galés navegando em coluna no meio do Tejo, entre as naus e os navios castelhanos. Aproveitando bem o vento Norte e a força da enchente, os portugueses avançam resolutamente para Lisboa. As naus da dianteira eram a *Milheira* sob o comando de Rui Pereira, capitão-mor das naus, com 60 homens de armas e 40 besteiros, a *Estrela* comandada por Álvaro Peres de Castro, a *Farinheira* de João Gomes da Silva, a *Sangrenta* de Aires Gonçalves de Figueiredo e na última, cujo nome se desconhece, vinham os irmãos Pêro e Rui Lourenço.

Os castelhanos tiveram dificuldade em segurar os seus navios na linha de batalha – estavam atravessados à corrente e tiveram de ser fundeados – e quando

---

<sup>63</sup> - Idem., *ibidem.*, p. 329.

<sup>64</sup> - Futuro comandante da ala dos Namorados em Aljubarrota (14 de Agosto de 1385)

<sup>65</sup> - LOPES, Fernão, *Op. cit.*, pp. 332 e seguintes.



Batalha Naval do Tejo. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita baseado em "*Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*" de Armando da Silva Saturnino Monteiro.

conseguem largar em perseguição dos portugueses, já os primeiros navios tinham passado e nunca mais os puderam alcançar.

Vendo que navios estacionados em Lisboa não largam das estacadas, Rui Pereira, o comandante da vanguarda portuguesa, altera o rumo e navega contra as naus espanholas interpondo-se entre elas e as galés portuguesas, sendo acompanhado neste movimento por todos os seus navios; travou-se uma luta renhida entre os navios das duas frotas.

O combate desenrolou-se, essencialmente, entre as cinco naus portuguesas da vanguarda com os seus equivalentes espanhóis que, depois de abordados, descaem, com a corrente, em direcção a Casilhas. O resto da frota e as galés portuguesas continuaram a navegar e vieram fundear dentro das estacadas.

Rui Pereira e os seus navios continuavam a bater-se com energia; um virote disparado de um navio inimigo atingiu-o na face, provocando-lhe morte imediata. Vendo que o resto da esquadra estava a salvo, a nau *Sangrenta* que, juntamente com a *Milbeira*, atacara a nau capitânia castelhana *San Juan* de Arenas tenta abandonar o combate, mas foi perseguida por cinco galés; apesar da chuva de projectéis que sobre ela deitaram os inimigos e da súbita falta de vento, conseguiu atingir as estacadas, ficando a salvo.

A esquadra portuguesa perdeu 3 naus e o seu comandante, Rui Pereira, mas o resto da esquadra atingiu o destino a salvo e fez chegar a Lisboa mais armas, mais homens e mais mantimentos.

Apesar das perdas, esta batalha é uma importante vitória portuguesa; no mar não ganha quem tem menos baixas, mas sim quem atinge os seus objectivos. E não há dúvidas que os castelhanos falharam o seu objectivo de

impedir a chegada dos navios a Lisboa; os portugueses conseguiram o seu, atingir a cidade cercada e abastecê-la, o que sem dúvida desmoralizou o inimigo levando-o, mais tarde, a levantar o cerco e retirar para Castela<sup>66</sup>.

Adaptado de José António Rodrigues Pereira, *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*, pp. 63-71 e *Marinha Portuguesa Nove Séculos de História*, pp. 42-47.

Fernandez Duro<sup>67</sup> historiador da Marinha Espanhola afirmou, a propósito deste combate: *Na guerra (naval) triunfa o que consegue o resultado que se propunha; não o que ganha combates ou batalhas sem consequências. Se a Lisboa não chegassem mantimentos, não se poderia prolongar a resistência; provavelmente o rei de Castela entrava em Lisboa; diminuiria a popularidade do Mestre de Avis e os assuntos tomariam um aspecto diferente do que tiveram. Pensando assim os defensores da independência portuguesa sacrificaram neste lance parte da sua frota à salvação do que mais importava, preparando a Rui Pereira louros imortais ao sucumbir com menos de dois mil soldados<sup>68</sup> em aras da Pátria.*

### **Ataque aos Navios Portugueses**

O cerco continuava e o Rei de Castela recebeu novos reforços navais; alinhavam-se agora no Tejo 61 naus, algumas carracas, 16 galés e 1 galeota. A superioridade militar e naval obrigava os portugueses a manterem-se na defensiva.

Para ocupar os seus homens de armas, o Rei de Castela decidiu atacar a vila e o castelo de Almada; mas não foi fácil a sua conquista porque apenas a falta de água obrigou à rendição da vila<sup>69</sup>.

Os portugueses ainda tentaram socorrer Almada com uma *ligeira barca com um tiro que tirava e pólvora e outros defensáveis armas*<sup>70</sup>, mas aquela foi tomada pelos castelhanos.

A esquadra castelhana procedia frequentemente a exercícios diante da cidade, por vezes com grandes efectivos, mas que as limitações dos meios ofensivos da época, tornava ineficazes. O Mestre de Avis mandara encalhar na

---

<sup>66</sup> - PEREIRA, José António Rodrigues, *Marinha Portuguesa Nove Séculos de História*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2010, pp. 44 e seg.

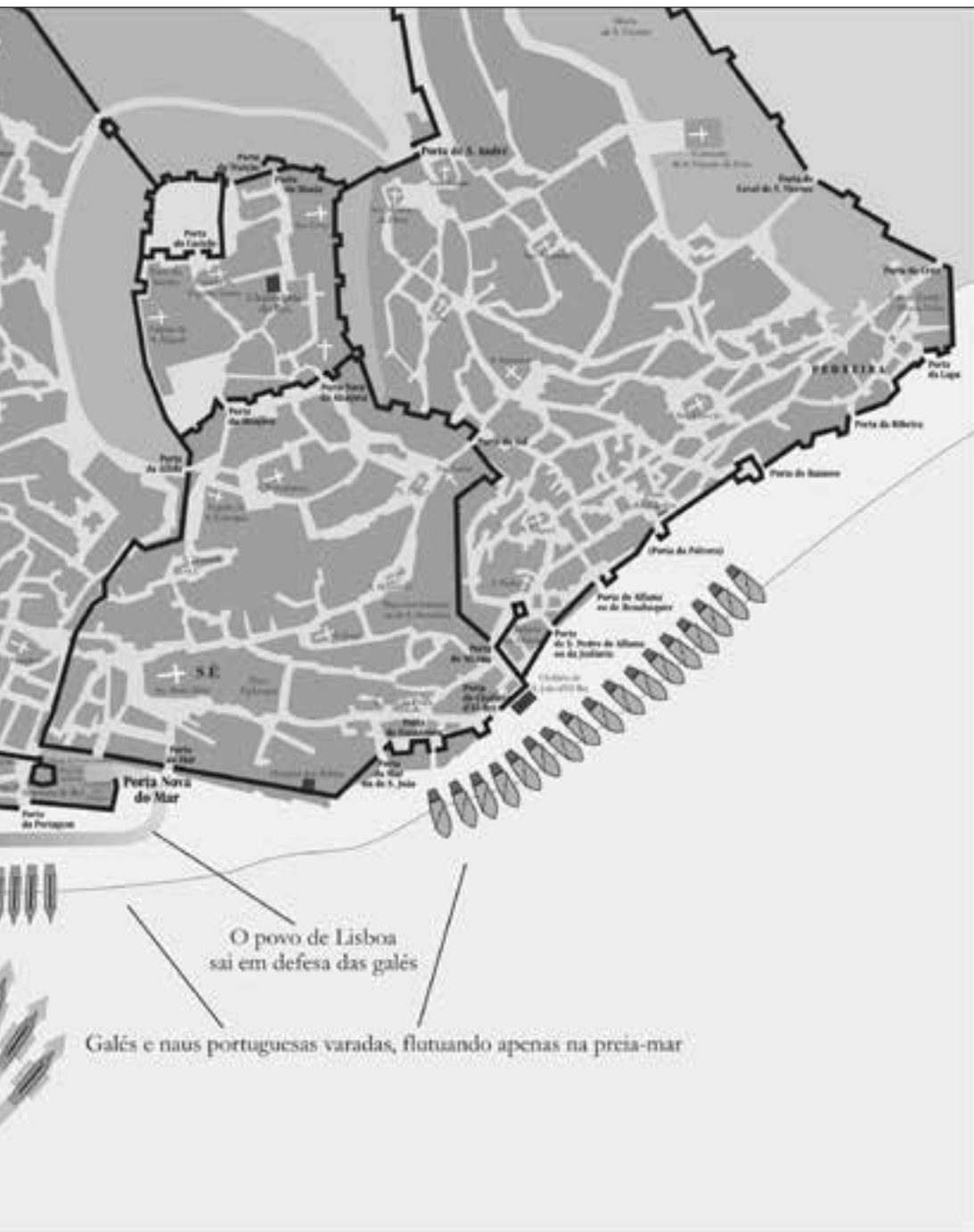
<sup>67</sup> - DURO, Cesáreo Fernandez, *La Marina de Castilla. Desde su Origen y Pugna con la de Inglaterra hasta la Refundición en la Armada Española*, Madrid, El Progreso Editorial, 1894, p. 148.

<sup>68</sup> - Os portugueses perderam menos de 200 homens.

<sup>69</sup> - LOPES, Fernão, *Op. cit.*, p. 338.

<sup>70</sup> - Idem., *ibidem.*, pp. 345 e seg.





Ataque aos Navios Portugueses. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita baseado em "*Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*" de MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino.



Ataque das galés castelhanas aos navios portugueses fundeados junto à margem. Quadro de Sousa Lopes. (*Museu Militar de Lisboa*).

Ribeira os navios portugueses, mas, quando a maré enchia, as galés ficavam a flutuar apesar dos reforços mandados fazer nas estacadas<sup>71</sup>.

O Rei de Castela pretendia tomar as galés portuguesas e alguém se ofereceu para as queimar; mas ele desejava-as prontas a servir.

Em 27 de Agosto de 1384, dia de marés de águas vivas, os castelhanos lançaram um ataque aos navios portugueses por mar e por terra. Colunas de homens de armas atacaram a muralha que protegia a cidade junto a Santa Catarina; simultaneamente, um grupo de galés vogava pelo rio – como habitualmente – mas, ao passarem pelo local dos navios portugueses, guinaram para a cidade e atacaram o varadouro das galés que, devido ao preia-mar, estavam a flutuar.

Defenderam-se os portugueses tentando puxar as suas galés mais para terra de forma e que não fosse possível aferrá-las e levá-las para o largo.

O combate, muito encarniçado, acabaria sem que se perdesse nenhuma galé; mas os castelhanos perderam uma das suas que, tendo aferrado fortemente uma portuguesa, quando esta foi puxada para terra, veio a castelhana

---

<sup>71</sup> - *Idem., Ibidem.*, pp.345 e seg.

também e foi tomada. O Mestre de Avis participou pessoalmente neste recontro e esteve em risco de vida porque tendo o seu cavalo sido atingido, caiu na água e teve dificuldade em se pôr de pé, devido ao peso da cota de malha que envergava; e no meio da confusão, ninguém se apercebeu do que acontecera.

Distinguiu-se neste episódio João Rodrigues de Sá, alcaide de uma galé e que ficaria conhecido como o Sá das Galés.

### **A Retirada dos Castelhanos**

A fome voltava a ameaçar os defensores da cidade cercada. Fernão Lopes<sup>72</sup> descreve os sofrimentos dos lisboetas, em páginas realistas e onde mostra as suas qualidades de narrador.

Mas um imprevisto e terrível aliado surgiu, entretanto, e que decidiu a contenda a favor dos defensores da cidade. Uma epidemia de peste alastrou no acampamento dos castelhanos, matando centenas de homens de armas, incluindo alguns dos mais ilustres fidalgos de Castela; o Mestre de Santiago, Marechal de Castela e o Almirante Sanchez de Tovar foram alguns deles. A própria Rainha foi atacada pela doença que obrigaria à retirada dos exércitos de Castela.

O cerco terminou a 3 de Setembro; durara 4 meses e 27 dias!

D. João I de Castela retirou-se para Torres Vedras – que lhe era fiel – levando consigo a Rainha num estado de saúde muito débil. Os castelhanos deitaram fogo ao arraial, queimando tudo o que não puderam levar, levantando enormes labaredas e fumo que Nuno Álvares Pereira, que vinha do Alentejo com os seus homens, pensou que era a cidade que ardia.

Mas na carta que dirigiu aos Concelhos do seu Reino, D. João I de Castela, disfarçava a sua derrota, informando que *no ano seguinte voltaria com gente bem municuada e com abundancia de refrescos*<sup>73</sup>.

A esquadra, no entanto, continuava no Tejo mas a sua vigilância afrouxara certamente e Nuno Álvares Pereira conseguiu atravessar o Tejo, embarcando uma noite em Aldeia Galega (Montijo) e desembarcando na Ribeira pela manhã<sup>74</sup>.

---

<sup>72</sup> - Idem., *Ibidem.*, pp. 368 e seg.

<sup>73</sup> - MORAIS, Tancredo Octávio Faria de, *Op. cit.*, pp. 200 e seg.

<sup>74</sup> - Idem., *Ibidem.*, p. 201.

## Auxílio Militar Inglês

Já referimos que, quando foi nomeado *Defensor e Regedor do Reino*, o Mestre de Avis expedira (Dezembro de 1383) uma embaixada ao Rei de Inglaterra<sup>75</sup>.

Uma segunda embaixada foi enviada agora, chefiada por Fernando Afonso de Albuquerque, mestre de Santiago e Lourenço Anes Fogaça, antigo Chanceler de D. Fernando I e que já fora como embaixador a Inglaterra no tempo daquele monarca.

Falando fluentemente o francês – a língua falada na corte inglesa – eram-lhe reconhecidas grandes qualidades de diplomata e de negociador. Esta segunda embaixada destinava-se a obter autorização para recrutar em Inglaterra soldados que auxiliassem Portugal na luta contra Castela.

O monarca inglês, Ricardo II, concedeu essa autorização; Portugal podia contratar homens de armas e arceiros e até vassalos do soberano, e ainda adquirir cavalos, armaduras e armas. O contrato seria feito com cinco capitães que trariam sob as suas ordens e ao seu soldo, os homens que recrutassem. Foram ainda contratados individualmente mais auxiliares.

Seriam cerca de 800 homens, que era necessário transportar para Portugal. Ricardo II, manifestando a boa vontade com que ajudava o Mestre de Avis, mandou preparar os navios ingleses necessários para o transporte daquela força: 2 grandes naus, uma barca e um navio de transporte que largariam de Plymouth em meados de Março de 1385<sup>76</sup>.

A expedição deveria dirigir-se ao Porto, mas os navios dispersaram-se e apenas uma das naus entrou no rio Douro; o transporte aportou a Setúbal e a nau e a barca entraram no Tejo a 2 de Abril de 1385, apesar da oposição das 10 galés castelhanas que vigiavam a barra e com quem combateram por mais de uma hora.

Como a barca aproveitasse o vento, passou pelas galés, que a deixaram seguir, vindo, porém em sua perseguição, até que ela amainou em frente do Hospital de El-Rei. Ali, foi alcançada pelas galés que a atacaram à frechada, parece que com pouco resultado. A barca ripostou, também à frechada, produzindo consideráveis baixas não só na guarnição duma galé, que muito se aproximara dela, mas ainda nas que se mantiveram mais afastadas. Retiraram depois de uma hora de combate.

---

<sup>75</sup> - Idem., *Ibidem.*, pp. 205 e seg.

<sup>76</sup> - Idem., *Ibidem.*, p. 208.

A nau, à qual escasseava o vento, demorara-se em frente de S. Julião. Logo que pode, com vento brando, seguiu a vante, sendo atacada por quatro galés que, pondo em prática manhas de guerra, içaram o pendão das quinas para se fazerem passar por portugueses. Os da nau não caíram no engano e nem esperaram pelo ataque para fazer uso das suas armas contra o inimigo, secundado já pelas outras galés. A nau vinha com fraco andamento, e em terra todos seguiam com ansiedade o desenrolar do combate, receosos que não resistisse aos ataques dos assaltantes. Mas a nau defendeu-se bem e com poucas perdas veio fundear junto da barca. As galés batidas foram para o Restelo, e de noite desembarcaram pessoal para enterrar os mortos nas proximidades de Santa Catarina.

Para além dos homens de armas – na sua maioria archeiros, que constituíam a melhor tropa da época – os navios traziam mantimentos: 400 moios de trigo, muita farinha e toucinhos.

Foram estes reforços ingleses que estiveram mais tarde na batalha de Aljubarrota, em 14 de Agosto de 1385.

### **As Cortes de Coimbra de 1385**

Nesta fase da luta contra Castela era necessário que a escolha de um Rei tivesse uma aprovação legal, e essa foi pedida às Cortes, reunidas em Coimbra no início de 1385<sup>77</sup>.



Cortes de 1385. João das Regras fez aprovar nestas Cortes a escolha do Mestre de Avis como Rei de Portugal, dando início à Dinastia de Avis. Aguarela de Roque Gameiro. *Quadros da História de Portugal*, Gradiva, 2010.

<sup>77</sup>- LOPES, Fernão, *Op. cit.* p. 437.

Delas saiu a aclamação do Mestre de Avis como Rei de Portugal, com o nome de D. João I, em 6 de Abril de 1385. Esta decisão não foi, porém, livre de controvérsia porque havia os apoiantes de D. João de Castro, filho de Inês de Castro.

A dialéctica e o génio superior de João das Regras, levou ao reconhecimento de D. João, Mestre de Avis, cujas qualidades de chefia tinham sido sobejamente demonstradas durante o cerco de Lisboa.

O novo Rei tratou logo de nomear D. Nuno Álvares Pereira como Condestável do Reino, Gil Vasques Cunha – cuja família tinha apoiado a candidatura de D. João de Castro – como Alferes-mor do Reino e D. Álvaro Vasques de Almada como Capitão-mor da frota<sup>78</sup>.

### **Ataque Naval a Lisboa. Aljubarrota**

Em meados de 1385 chegou ao Tejo uma poderosa esquadra castelhana que vinha reforçar a frota de 10 galés que era mantida em observação ao largo de Cascais. Eram, segundo Fernão Lopes, 40 naus grossas, 12 barcas, 10 galés, 3 *lenbatos* e 5 *barcotes*<sup>79</sup>, que se juntavam às galés já referidas.

O mesmo autor<sup>80</sup>, enumerando as unidades daquela esquadra, informa-nos que os *lenbatos* e os *barcotes*, bem como algumas naus, carregavam mantimentos e apetrechos para a esquadra e para o exército e que o rio Tejo ficara tão empachado com aquela esquadra que quase não havia espaço disponível para o tráfego normal das embarcações locais. Era, talvez, a maior esquadra inimiga que já tinha entrado no Tejo.

Começaram então as habituais rapinas e devastações pelas margens e arrabaldes de Lisboa. Desembarcaram ainda da esquadra os seus homens de armas para reforçar o exército do Rei de Castela, antes da batalha de Aljubarrota.

A 14 de Agosto de 1385, travou-se a batalha de Aljubarrota, um dos maiores feitos de armas da História de Portugal. Em apenas meia hora os escassos 6.500 portugueses comandados por D. João I e D. Nuno Álvares Pereira destroçaram e puseram em fuga o poderoso exército castelhano de mais de 31.000 homens comandado pelo seu monarca D. João I.

---

<sup>78</sup> - Idem., *ibidem.*, p. 465.

<sup>79</sup> - *Coremta naós grandes e doze barchas, e dez guales e três lenbatos e cimco barchotes ...*. LOPES Fernão, *Op. cit.*, p. 49.

<sup>80</sup> - Idem., *ibidem.*, p. 49.



A Batalha de Aljubarrota, foi a vitória decisiva que manteve a independência de Portugal face às pretensões do Rei de Castela, e evitou novo cerco à capital, onde já se encontrava a esquadra castelhana. Aguarela de Roque Gameiro. *Quadros da História de Portugal*, Gradiva, 2010.

O monarca castelhano, ao perceber-se do desastre, fugiu em direção a Santarém, de onde partiu numa barca para Lisboa, recolhendo-se na nau de Pero Afã da Ribeira. No dia 17 de Agosto, partiu com 4 galés a caminho de Sevilha, deixando ordem à sua esquadra para se retirar logo que pudesse.

*A batalha de Aljubarrota marca uma época na história de Portugal. A nação pela sua arraia-miúda, pelos seus homens bons, pelos melhores dos seus prelados e dos seus aristocratas, pletórica de força, de audácia e de patriotismo, manifestara a vontade invencível de viver independente e livre, e encontrara os chefes que souberam guiá-la pelo caminho inçado de dificuldades e de sacrifícios que os levou ao êxito mais brilhante que até hoje obtiveram portugueses. Colhia-se o fruto de duzentos anos de vida nacional dirigida pelos reis afonsinos, que sempre souberam encarnar e simbolizar na sua pessoa as aspirações portuguesas*<sup>81</sup>.

---

<sup>81</sup> - MORAIS, Tancredo Octávio Faria de, *Op. cit.*, pp. 219 e seguintes.



D. Nuno Álvares Pereira, o Condestável do Reino nomeado pelo Mestre de Avis foi o grande estratega das vitórias militares contra Castela. Óleo sobre tela de Luís Freire. (*Museu Militar de Lisboa*).

### **A Aliança com a Inglaterra. Tratado de Windsor**

Passado, pelo menos temporariamente, o perigo de invasão pelo Rei de Castela e resolvidas nas Cortes de Coimbra as questões da sucessão dinástica, o novo monarca – D. João I – pode dar início a novas e mais importantes acções diplomáticas.

Quando chegou a Inglaterra a notícia da vitória portuguesa em Aljubarrota e as conclusões das Cortes de Coimbra, ainda estavam em Londres os dois representantes de Portugal que o então Mestre de Avis ali enviara; o Mestre de Santiago e Lourenço Anes Fogaça.

Em 20 de Outubro de 1385, estes passaram a ser reconhecidos oficialmente como embaixadores do Rei de Portugal. Iniciaram então as negociações para um acordo entre Portugal e a Inglaterra.

Em Abril de 1386, a Inglaterra nomeou os seus procuradores para a elaboração do tratado: Ricardo de Alberbury, João Clanowe e o legista Ricardo Ronhale<sup>82</sup>.

Ultrapassando as divergências de 1373 e 1382, deu-se uma nova expressão diplomática ao acordo. Estabelecia-se a paz e amizade perpétuas entre Portugal e a Inglaterra e ficava determinada a obrigação mútua dos aliados se auxiliarem contra todos os que atentassem contra a soberania do respectivo Estado<sup>83</sup>.

Determinava-se ainda a liberdade dos nacionais de cada um dos Estados poderem residir, comerciar ou viajar nos territórios do outro.

O Tratado viria a ser ratificado em Windsor, a 9 de Maio de 1386, na presença dos cinco procuradores: os dois portugueses e os três ingleses.

Para além deste Tratado, foi ainda firmada uma Convenção Marítima que estabelecia o auxílio naval que Portugal enviaria anualmente para Inglaterra: dez galés bem armadas e equipadas, custeadas pelo Rei de Portugal. A Inglaterra atravessava então uma situação difícil face à superioridade naval alcançada pelas forças navais francesas comandadas por Jean de Vienne com o apoio de navios castelhanos.

O Tratado de Windsor é um documento fundamental das relações internacionais de Portugal, e considera-se que, ao fim de mais de 630 anos, resistiu às vicissitudes da História Mundial, sendo hoje considerado o mais antigo tratado entre dois Estados Europeus.

---

<sup>82</sup> - SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *História de Portugal*, Editorial Verbo, Lisboa, 1976, Vol. III, p. 312.

<sup>83</sup> - MORAIS, Tancredo Octávio Faria de, *O. cit.*, p. 210.

**Tratado de Windsor**  
**Convenção Marítima Anexa de 9 de Maio de 1386**<sup>84</sup>

A todos os fiéis em Cristo que a presente carta virem, Nós Fernando, Mestre da Ordem de Santiago nos Reinos de Portugal e Algarve, e Lourenço Anes Fogaça, Chanceler de Portugal, Cavaleiros, Embaixadores, Procuradores, e Comissários especiais do Sereníssimo Príncipe e Senhor D. João por graça de Deus Rei de Portugal e do Algarve, tendo para o que adiante segue poderes bastantes, vos enviamos Saudar n'Aquele por quem os Reis reinam e os Príncipes dominam. Saber vos fazemos que em virtude do Poder a nós especialmente cometido pelo mesmo Senhor nosso Rei, para de algum modo compensar os gastos e despesas que necessariamente hão-de sobrecarregar no presente ano o Sereníssimo Príncipe e Senhor, o Senhor Ricardo Rei de Inglaterra no que respeita à partida de seu ilustre Tio D. João por graça de Deus Rei de Castela e Leão, Duque de Lancaster, para a conquista do seu direito e em socorro do supramencionado Senhor nosso, o Senhor Rei de Portugal, nós de Ciência certa, em nome do nosso já dito Senhor PROMETEMOS e CONCEDEMOS que o nosso referido Senhor El-Rei de Portugal na entrada do próximo Verão aprestará e mandará ao mencionado Senhor Rei de Inglaterra (por conta e a expensas do próprio Senhor nosso, o Senhor Rei de Portugal dez galés bem armadas a saber: de um Patrão, três Alcaides, seis Arrais, dois Carpinteiros, oito a dez Marinheiros, trinta Besteiros, cento e oitenta Remeiros e dois Sotas em cada uma das galés supramencionadas. As quais galés virão às partes de Inglaterra, e serão teúdas a com todas suas forças bem e legalmente servirem o dito Rei de Inglaterra, destruírem e danificarem os seus inimigos, conforme a sua Vontade e Disposição, ou dos seus Almirantes até à festa próxima futura de S. Miguel, não pedindo nem exigindo coisa alguma pelo dito serviço ao dito senhor Rei de Inglaterra. E no caso em que no dito próximo Verão as ditas galés não perfizerem durante seis meses o serviço ao dito Rei de Inglaterra a expensas do mesmo Senhor nosso, o Senhor Rei de Portugal, então o supradito nosso Senhor El-Rei de Portugal noutro futuro Verão a contar daquela data, quando quer que por parte do dito Rei de Inglaterra seja para isso requerido por carta ou emissário do mesmo Rei de Inglaterra, fará que

---

<sup>84</sup>- Idem., *ibidem.*, pp. 231-234.

este, segundo o modo e forma já mencionados, seja servido durante o espaço de seis meses por dez galés suficientemente armadas. Entretanto, porém, o referido Rei de Inglaterra pelo tempo que exceder o dito serviço de seis meses satisfará integralmente ao sobredito nosso Senhor El-Rei de Portugal, conforme fica acordado, a soma de mil e duzentos francos por cada galé mensalmente. E começarão a contar os ditos seis Meses desde o dia em que as galés pela causa já referida largarem da cidade do Porto em navegação para Inglaterra, e às ditas galés será outrossim permitido regressar livremente para sua terra quando esteja próximo o fim dos ditos seis meses, a saber: dentro de quinze dias antes do referido tempo. E enquanto que as gentes das ditas Galés estipendiadas a expensas do dito nosso Senhor El-Rei de Portugal se acharem em serviço do mesmo Rei de Inglaterra na Águas adjacentes ao mesmo Reino de Inglaterra, ou quando estiverem de regresso para terras de Portugal serão competentemente providas pelo Senhor Rei de Inglaterra de Trigo para o Pão que lhes seja necessário até à soma de quatrocentos marcos esterlinos. Quaisquer bens móveis e semoventes (de qualquer género ou espécie que sejam) que forem acaso adquiridos ou havidos sobre os inimigos do mesmo Rei de Inglaterra pelas gentes das ditas Galés, enquanto em serviço do dito Rei de Inglaterra pelas Gentes das ditas Galés, enquanto em serviço do dito Rei de Inglaterra estiverem, mantidas a expensas do dito nosso Senhor El-Rei de Portugal, ficarão pertencendo integralmente ao mesmo nosso Senhor El-Rei de Portugal e às sobreditas Gentes para deles disporem segundo costume em seu Reino usado. Dos bens porém que aconteça serem adquiridos pelas sobreditas Gentes durante o tempo em que servirem por conta e a expensas do dito Rei de Inglaterra, a terça parte pertencerá ao mesmo Rei de Inglaterra, e sem contradita qualquer lhe será liberada, ou aos que por Ele deputados forem. Previsto fica sempre que, se ocorrer que algum ou alguns Cabos de Guerra ou cabeças de motim ou Grandes Capitães forem do supradito modo capturados de entre os Inimigos pelas ditas gentes, quando a máxima parte da despesas feita com estas se achar a cargo do supradito Rei de Inglaterra, lhe sejam esses para logo sem contestação alguma liberados; salva porém a Remuneração ou propina competente que pelo dito Rei hajam de conceder-se Aquele ou Aqueles que da sobredita forma capturarem os ditos Cabo ou Cabos, Capitão ou Capitães, podendo aqueles entre si, ou por seus deputados razoavelmente combinar-se. Os bens imóveis porém (a saber: Vilas, Terras, Arraiais, e semelhantes) se dá forma já referida forem invadidos

e apresados sobre os inimigos do mesmo Rei em outros Reinos, Terras e Domínios, cuja posse o aludido Rei de Portugal procura haver por seu direito hereditário, serão para logo esses bens liberados ao mesmo Rei de Inglaterra sem condição nem dificuldade alguma. Nós portanto Embaixadores, Comissários e Procuradores do supradito Rei de Portugal, em nome do dito Senhor nosso Havemos prometido e por nosso corpo Jurado aos Santos Evangelhos de Deus por Nós corporalmente tocados, em Nome do mesmo supradito Senhor nosso El-Rei de Portugal, e sua própria alma, na presença dos Procuradores do já referido Senhor Rei de Inglaterra, que serão realizadas, mantidas e completamente satisfeitas todas e cada uma das supra-escritas condições em tudo quanto por parte do dito Senhor nosso e em seu Nome deixámos acima concedido e concordado bem, firmemente, e lealmente, sem dolo, mau engenho, ou ficção qualquer. Em testemunho do que selámos a presente com os nossos selos próprios. Dada em Windsor, Nono Dia do Mês de Maio, Ano do Senhor, Mil Trezentos oitenta e seis. Em presença dos Veneráveis em Cristo Padres, os Senhores Bispos: Guilherme, de Wynton, João, de Durham, Gualter, de Coventry e de Lichfield. E dos nobres varões, os Senhores, Edmundo, Duque de York, Tio do dito Senhor Rei de Inglaterra, Guilherme de Monte Agudo, Henrique de Percy, Conde de Northumberland; E, de Simão de Burley cavaleiro, Guarda-roupa do mencionado Senhor Rei de Inglaterra. E dos Senhores, Guilherme de Dighton, João de Wenlyngburgh, Cónegos da Igreja Catedral de São Paulo de Londres, E de João de Karkeby, escrivão. E eu João de Bouland, Escrivão da Diocese de Carlisle, por Autoridade Apostólica Notário Público, no supradito ano da Encarnação do Senhor, Indicção nona, ano do Pontificado do Santíssimo em Cristo Padre e Senhor nosso, o Senhor Papa pela Divina Providência Urbano Sexto, no Mês, Dia e Lugar acima mencionados juntamente com os ditos Reverendos em Cristo Padres, Nobres e Testemunhas sobreditas e supra-escritas, assisti e fui presente a todos e cada um dos acima ditos artigos Tratados, Jurados e Concordados entre as referidas Partes, memos à colocação dos selos, como adiante é descrito, se bem que tudo o mais conforme o exposto, foi assim realizado pelos ditos Embaixadores, Comissários e Procuradores, e tudo eu vi e ouvi ser assim feito; e noutra parte ocupado então, tudo fiz por outro escrever, e subscrevi, e pus nas presentes o meu costumado sinal em fé e testemunho de quanto fica referido. Em seguida pois nos mesmos Ano, Indicção, Pontificado, Mês (no dia contudo Décimo Sétimo do Mês) na

Câmara chamada a Câmara Estrelada dentro dos Reais Paços do nosso Senhor supradito, Ricardo Rei de Inglaterra em Westminster, Diocese de Londres, os mencionados Fernando e Lourenço selaram a presente com os seus selos. Presentes se acharam então, os Reverendos em Cristo Padres, os Senhores Bispos: Guilherme, de Wyton, Gualter, de Coventry e de Lichfield, E copioso número de outras Testemunhas para tudo o referido especialmente convocadas e rogadas.

### **Auxílio Português ao Duque de Lencastre**

O duque de Lencastre, tio de Ricardo I de Inglaterra e, nessa altura, presumido herdeiro da Coroa inglesa, casara com a filha de D. Pedro I de Castela, que fora assassinado em Montiel por Henrique de Trastâmara, depois Henrique II de Castela.

Na data do casamento, a princesa castelhana era a herdeira legítima do pai, pelo que o duque de Lencastre usava o título de Rei de Castela e Leão. O duque já viera a Portugal, no tempo de D. Fernando I, para tentar tornar efectivo esse seu título. Mas foi de pouco proveito essa sua vinda.

Ainda antes da assinatura do Tratado de Windsor, o duque de Lencastre solicitou a D. João I de Portugal, um auxílio em navios, para transportar, de Inglaterra para a Península o exército que estava a reunir para fazer valer a pretensões da sua esposa àquele Reino<sup>85</sup>.

Organizou-se então, uma esquadra de 6 galés e 11 naus, sob o comando de Afonso Furtado, destinada a transportar para a Península o exército do duque de Lencastre. Chegado a Portugal, o duque seria depois enviado com o seu exército para Baiona numa esquadra portuguesa.

Em 1390 foi apresada por ingleses uma nau portuguesa de mais de 100 toneladas, pertencente a Vasco Vicente e Gonçalo João, tendo D. João I reclamado deste acto junto do monarca inglês Ricardo II.

Em 1397 o monarca português mandou armar à custa da cidade de Lisboa, algumas galés, destinadas à defesa da barra do rio Tejo.

### **Terceira Invasão de Portugal**

Henrique III de Castela mandou ao Tejo, na Primavera de 1398, uma esquadra que viria a encontrar Lisboa em armas e com as praias defendidas

---

<sup>85</sup>- Idem., *ibidem.*, p.210.

desde Cascais até à Ribeira, para evitar qualquer tentativa de desembarque. A esquadra, depois de alguns pequenos estragos nos navios portugueses que estavam fundeados no Tejo, aprisionou duas naus genovesas e retirou-se.

Em 1405, durante as tréguas com Castela, duas naus portuguesas que vinham de Génova com um carregamento de trigo, foram apresadas inesperadamente por navios castelhanos, junto ao Cabo de São Vicente.

No mesmo ano ainda, a infanta D. Brites, filha natural de D. João I, casou com o conde de Arundel e foi conduzida a Inglaterra numa esquadra de 3 galés e 28 naus, que ali chegou em fins de Novembro.



Monarca inglês numa gravura da época. *Crónica de D. João I*, de Fernão Lopes. Fac-símile do Códice existente na Biblioteca Nacional de Madrid. Foto de Rodrigues Pereira obtida de um fac-símile da sua biblioteca pessoal.

### **O Comércio Marítimo**

Foi logo a partir do Século XIII que as populações do Ocidente Peninsular iniciaram a sua participação nas relações comerciais entre diferentes culturas e civilizações<sup>86</sup>.

Desta situação resultaria que o comércio marítimo português na baixa Idade Média, se desenvolveria em duas direcções distintas, devido ao espaço

---

<sup>86</sup> - FONSECA, Luís Adão da, *Portugal entre Dos Mares*, Madrid, Editorial Mapfre S.A., 1969, pp. 17 e seg.

gocioeconómico em que o país estava inserido, – entre o Canal da Mancha e o Mediterrâneo Ocidental – e às implicações políticas que dela resultaram.

Por um lado, Portugal estava inserido numa área atlântica influenciada pelas trocas comerciais entre o Norte e o Sul da Europa. Mas, por outro lado, esta zona atlântica ainda sofre as influências da estrutura económica mediterrânica que se expandira para Oeste do Estreito de Gibraltar.

Esta situação geográfica especial iria permitir que os navios portugueses participassem em rotas marítimas internacionais permitindo-lhes uma integração no mundo económico mais desenvolvido e a participar, a partir do Século XIV, nas rotas marítimas que ligaram o Mar do Norte com o Mar Mediterrâneo<sup>87</sup>.

Prova do que fica afirmado é o *Livro de Pregos* da Câmara de Lisboa, que escreveu ao monarca afirmando que *vós bem sabeis que este Reino se mantém graças às mercadorias que vêm de fora*<sup>88</sup>.

---

<sup>87</sup> - Idem., *ibidem.*, p. 57.

<sup>88</sup> - Idem., *ibidem.*, p. 18.



D. João I. O Mestre de Avis, foi aclamado Rei de Portugal nas cortes de Coimbra e confirmado pela força das armas na Batalha de Aljubarrota. Óleo sobre madeira, Museu Nacional de Arte Antiga, Inv. 2006 PINT.

## CAPÍTULO V

# O Século XV em Portugal

José Virgílio Pissarra

Portugal entrou no século XV em guerra latente, pois só em 1411 Castela desistiu – temporariamente – do retorno do território e povos de Portugal e do Algarve à unidade política peninsular visigótica, que tentava restaurar desde 1230. Com base num idealizado direito sucessório e na ideia de correspondência entre a geografia peninsular e a unicidade política. O conflito, a Guerra de Sucessão Portuguesa de 1384-1411<sup>89</sup>, a quarta guerra com Castela desde 1369, foi um choque interno, peninsular e ocidental, na medida do seu enquadramento nas grandes divisões da Europa Ocidental: A Guerra dos Cem Anos e o Grande Cisma do Ocidente.

Às grandes vitórias iniciais, que retiraram a Castela a capacidade ofensiva, seguiu-se um período de operações de rescaldo e flagelação, após o qual vieram as tréguas e a incerteza: quanto ao reatar da guerra, que os portugueses – também eles exaustos – previam acontecer logo que Castela se refizesse. A Paz de Ayllón em 1411 colocou um ponto final nesse estado de alerta permanente e desgastante, que se arrastou por mais de vinte anos. E reconheceu a monarquia de D. João I (r.1385-1433) e a nova dinastia de Avis, que reinaria em Portugal até 1580, quando Castela concluiu a unificação política da Península (chamada Espanha). Nessa altura (1580-1640), Portugal deixou de ser um Estado-Nação para ser uma parcela de um Estado compósito, imperial, multinacional, matricialmente estrangeiro, obviamente sem lugar para a expressão política independente que construía e definira Portugal. A vitória de 1411, contudo, consagrara um rei nacional, ou seja o rei eleito pela nação (*os povos*), ainda que na prossecução da vontade de Deus. E com a guerra, que para a maioria fora uma luta contra

---

<sup>89</sup> - A crise política estalou em finais de 1383, mas a guerra só começou em 1384, quando João I de Castela e Leão avançou, por mar e por terra, sobre Lisboa.

o rei estrangeiro, ganhara peso a ideia de que apenas uma representação política de matriz endógena, limitada à nação, logo de grande valor identitário, podia perseguir os interesses desta e a conservar. Tese tanto mais compreensível quanto a identidade portuguesa se estruturava em torno de três elementos de alcance complementar: a terra de nascimento e pertença<sup>90</sup>, com as suas gentes, costumes e limites geográficos, a pátria, de âmbito restrito e celular; a religião, elemento exógeno e transnacional; e o rei, representativo e aglutinador e por isso determinante.

Tal ajuda a compreender a hostilidade gradual da base da população aos projectos de união dinástica e intervenções na política interna de Castela, promovidas ou consentidas pelos reis de Portugal até meados do século XVI: as pretensões de D. Fernando e D. Afonso V ao trono de Castela, que resultaram em guerras e derrotas para Portugal. Os projectos matrimoniais de D. João II e D. Manuel, e o Duplo Enlace, acordado em 1542<sup>91</sup>, cujo alcance motivou na capital diversas manifestações anti-castelhanas, incluindo a distribuição de propaganda virulenta, com alusões ao mestre de Avis e insultos ao rei e à rainha<sup>92</sup>. O rei nacional seria necessariamente exclusivo, ou seja, não poderia sê-lo de outras nações. Evidentemente, a quebra do vínculo privativo entre rei e povo alienaria a carga identitária do soberano. Com pragmatismo e conscientes das suas exiguidades, os portugueses sabiam que o alargamento da suserania do seu rei aos povos vizinhos acarretaria a prazo a sua secundarização se não mesmo decomposição. Em 1411, estava bem vivo um exemplo desta fragilidade, na forma como um fluxo de fidalgos galegos e castelhanos, homiziados em Portugal ao longo do séc. XIV, Castros, Teles, Meneses, Vilhenas, havia ascendido socialmente até conseguir assenhorear a cúpula nobiliárquica no tempo de D. Fernando, expulsando, sem excepções, as famílias tradicionais portuguesas.

---

<sup>90</sup> - “E que será outra coisa a terra que nos gastar senão carne dos nossos padres e avós, filhos e parentes, em cuja companhia nos alevantaremos quando derradeiramente formos chamados para irmos juntamente àquele juízo, no qual o filho da virgem determinará nossas maldades como for sua mercê.” ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica da Tomada de Ceuta*, ed. PEREIRA, Francisco Maria Esteves, Lisboa, 1915, cap.VI [todo ele notável], pp.19-22 (21).

<sup>91</sup> - Entre o príncipe Filipe (futuro Filipe II) e a infanta D. Maria de Portugal e o príncipe D. João de Portugal e a princesa D. Joana de Áustria (os pais de D. Sebastião). A saúde débil de D. João perspectivava que o primogénito de D. Maria (ou seja um futuro rei de Espanha) herdasse também o trono português.

<sup>92</sup> - VELOSO, J. M. de Queirós, *D. Sebastião*, Lisboa, Empresa Nacional de Publicidade, 1935, 2.ª ed., pp. 18, 24 e 33.



As armas de D. João I, fundador da Casa de Avis, num códice realizado para o Infante D. Fernando, filho de D. Manuel. Com os reis de Avis, Portugal tornou-se numa potência de interesses globais, desempenhando um papel determinante no processo de configuração do planeta e de mitigação das insularidades. LOPES, Fernão, *Crónica del-rei D. João Primeiro de Portugal*, post. 1507, Biblioteca Nacional de Espanha, Madrid, Mss. Vitr.25-8, frontispício. Foto de Rodrigues Pereira obtida de um fac-simile da sua biblioteca pessoal.

Esta oposição é claramente remanescente da necessidade de subordinação das forças de maiores nexos internacionais aos poderes nacionais, identificada por Jorge Borges de Macedo como uma das primitivas linhas de força da política externa portuguesa<sup>93</sup>. Num caso e noutro trata-se da persecução do equilíbrio interno, pelo condicionamento das relações externas de sujeitos, grupos e instituições. Papel que não foi desempenhado apenas pela Coroa. Neste último caso, o rei tentou contrariar as tendências emigratórias dos nobres, mormente para Castela<sup>94</sup>, de que há notórios exemplos nos sécs. XV e XVI, do condestável ao infante D. Luís, pelo que podiam contribuir, por via do enfraquecimento interno ou potencial instrumentalização, para a interferência externa. Em paralelo, desligou as ordens religiosas das suas sediações externas (ou apoiou os processos internos com igual fim), para além das ordens militares de Avis e Santiago, cuja administração, juntamente com a da Ordem de Cristo (que tinha sede

<sup>93</sup> - MACEDO, Jorge Borges, *História Diplomática Portuguesa. Constantes e Linhas de Força. Estudo de Geopolítica*, vol. I, Lisboa, Tribuna, 2006, 2ª ed. rev., p.48.

<sup>94</sup> - THOMAZ, Luís Filipe, *Le Portugal et L'Afrique au XV siècle: Les débuts de L'Expansion*, Lisboa, 1989, separata de *Arquivos do Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gulbenkian*, Lisboa-Paris, XXVI, 1989, pp.161-256 (p.13).

portuguesa), passou para a esfera real. No âmbito eclesiástico, o alargamento dos direitos de padroado da Coroa (que no espaço ultramarino foram exclusivos) contribuiu para limitar a tutela pontifícia sobre as nomeações de preladados e presbíteros, para além de assegurar a administração das rendas das igrejas e casas religiosas. Enfim, embora com foco nas relações externas, tais medidas serviram o propósito mais alargado de fortalecer o poder interno do rei e do Estado, que cresceu inusitadamente ao longo dos séculos XV e XVI. A nobreza, tal como os outros grupos sociais, tornou-se progressivamente domesticada e dependente da Coroa, com a maioria dos seus elementos a depender de ofícios burocráticos, numa cada vez mais complexa administração, ou de colocações militares ultramarinas e navais para a sua sobrevivência. A Igreja, nacional e estatizada<sup>95</sup>, ganhou importância como instrumento de política interna, desempenhando por via do trabalho pastoral e educativo as importantes funções de endoutrinação ideológica e de vigilância das comunidades. Equilíbrio difícil, dada a estrutural dependência portuguesa da Santa Sé, ou do Direito Internacional daí emanado. Habilmente, e jogando com as atribulações do papado, os portugueses ofereceram um mundo novo à espera da conversão e da obediência romana, a cruzada e um apoio indefectível ao pontificado, em prol dos quais os direitos de padroado e a autoridade secular, as rendas e os subsídios, os direitos de conquista, comércio e navegação se afiguravam necessários. Não obstante a conversão ser primeiramente um mecanismo de domínio político e a ideia de cruzada um utensílio. Um exemplo deste calculismo está na forma como D. João I e os seus sucessores associaram as obsoletas<sup>96</sup>, mas abonadas, ordens militares, em particular a Ordem de Cristo, à expansão norte-africana e atlântica, respondendo às aspirações pontifícias, dissimulando uma política expansionista pura, de enquadramento peninsular, sob a capa da cruzada e da reconquista. Política, portanto legítima e digna das subvenções da bula da cruzada. E uma vez que, explicava D. João I, a direcção da Coroa, mais eficiente, era condição necessária para a correcta aplicação

---

<sup>95</sup> - BETHENCOURT, Francisco, “Os Equilíbrios Sociais do Poder: A Igreja”, *História de Portugal*, dir. MATOSO, José, vol.III: No Alvorecer da Modernidade (1480-1620), coord. de Joaquim Romero Magalhães, Lisboa, Estampa, 1993, pp.139-152.

<sup>96</sup> - Em Portugal, as ordens já não tinham força militar nem espaço político para desempenhar o seu tradicional papel de fronteiras. Em Castela verifica-se o oposto: poderosas, as ordens de Calatrava, Santiago e Alcântara protagonizaram as operações contra Portugal na fronteira do Alentejo, durante a Guerra da Sucessão de Castela (1475-1479), tal como haviam feito na guerra de 1384-1411.

dos recursos das ordens na luta contra os sarracenos *et alios infideles* e na dilatação da Fé, a partir de 1418, com a concordância de Martinho V, a administração das ordens foi gradualmente confiada aos filhos do rei<sup>97</sup>. Em sentido inverso, os perigos da perda destes apoios ficaram bem demonstrados no pontificado de Alexandre VI, cujo alinhamento com os Reis Católicos muito ameaçou os ganhos paulatinamente adquiridos nos pontificados anteriores<sup>98</sup>. De resto, a desastrada intervenção de D. Afonso V na questão sucessória castelhana, a emergência de um poder forte em Castela forjado nessa mesma guerra com Portugal, muito atento ao expansionismo ultramarino português, o contributo aragonês, histórico contra-peso

---

<sup>97</sup> - Com apenas 18 anos, o infante D. João foi nomeado administrador da Ordem de Santiago pela bula *In apostolice dignitatis specula* de 08-10-1418; o infante D. Henrique foi nomeado administrador da Ordem de Cristo pela bula do mesmo nome de 25-05-1420; por fim, a administração da Ordem de São Bento de Avis foi confiada ao infante D. Fernando, já no tempo de D. Duarte e pela bula de Eugénio IV, *Sincere deuotionis*, de 09-09-1434. A Ordem de Cristo (*Ad ea exquibus*, 14-03-1319), a solução local para o problema levantado pela extinção da Ordem do Templo, era portuguesa de raiz. A Ordem de Avis ficou isenta da obediência a Calatrava, pelas letras *Pastoralis officii* de 08-09-1391, no contexto do Cisma. Mas em 1436, Calatrava tentou recuperar a antiga tutela, o que provocou uma enérgica reacção de D. Duarte, que encontrou um intenso labor diplomático para isentar *de jure* Avis (e também Santiago, neste caso relativamente a Uclés, a sede da Ordem de Santiago em Castela) das tutelas estrangeiras: “Vos nembre perceber o Santo Padre que, se for requerido da parte de Castela por os mestrados de Santiago e de Avis, que se retornem à obediência de Castela, que sobresto nos não queira vexar, porque antes muito da Cisma, por determinação dos padres santos, foi apartado passa de cent’anos e que sobre tal coisa não consentiríamos mudança do que ao presente é [...]”, Instruções de D. Duarte para o abade de Santa Maria de Florença, enviado régio a Eugénio IV, Santarém, 29-01-1437, publ. *Monumenta Henricina* [doravante *MH*], VI, 1964, pp.17-22 (20), do qual resultou a isenção das ordens por bula referida por Rui de Pina, emitida em data incerta entre 1437 e 1438, cf. Crónica de D. Afonso V, LXXIII. Compreende-se que a nomeação dos infantes para administradores das ordens de Avis e de Santiago visava também consolidar a nacionalização de facto e facilitar o reconhecimento jurídico deste *statu quo*. Os hospitalários portugueses não se autonomizaram, mas a prelatura portuguesa (o priorado do Hospital, mais tarde dito do Crato) passou para a esfera da Coroa em 1527, quando o infante D. Luís foi nomeado prior. A Ordem de Cristo não voltou a fugir do controlo directo do rei após a subida ao trono do administrador da ordem, o duque de Beja, D. Manuel (1495). Contudo e embora o controlo de facto remontasse à administração dos altos infantes, só em 1551 a Coroa alcançou do papa a tutela perpétua dos mestrados de Cristo, Santiago e Avis. V. tb. OLIVAL Fernanda, “Structural Changes within the 16yh-century Portuguese Military Orders”, *e-journal of Portuguese History*, 2, 2, 2004.

<sup>98</sup> - Embora a posição de Eugénio IV, no reinado de D. Duarte, tenha sido a espaços frontalmente hostil a Portugal, alegadamente por pressão castelhana, sendo por todas ilustrativa a bula *Dominator Dominus*, de 30-04-1437, anulando os anteriores direitos de conquista reconhecidos a Portugal pelas bulas *Rex regum* (08-09-1436) e *Romanus pontifex* (15-09-1436, esta de resto já revogada pela Romani pontíficos de 06-11-1436) designando o rei de Castela como o principal e mais excelente rei das Espanhas e por isso detentor dos direitos de conquista das Canárias e África. Cf. *MH*, VI, pp.41-43. O rei de Castela, por seu lado, apresentava-se perante o papa como o único e legítimo sucessor dos antigos reis das Espanhas e de África, *MH*, V, pp.139-199.



O mosaico social português em meados do Século XV. A expansão ofereceu oportunidades a todos os grupos sociais, o que motivou uma aprovação generalizada da política ultramarina. Nuno Gonçalves (atrib.). Painéis de São Vicente, 3º quartel do Século XV. Museu Nacional de Arte Antiga, inv. 1361-1366 PINT.

peninsular, para a construção da hegemonia castelhana, a perda do contrapeso romano, forçaram os reis portugueses a reconhecer a Castela, no plano diplomático, generosas zonas de influência e expansão no Atlântico relativamente à escala dos seus empreendimentos. De facto, até ao Tratado de Alcáçovas (1479) o empenho castelhano no Atlântico (com armações da Biscaia e da Andaluzia) resumira-se à disputa com Portugal pelas Canárias e

<sup>99</sup> - PALENCIA, Alonso de, *Cuarta Década*, ed. José Lopez de Toro, Madrid, 1970, livros 31-33; Para uma perspectiva castelhana: RUSSELL, Peter E., "Fontes Documentais Castelhanas para a História da Expansão Portuguesa na Guiné nos últimos anos de D. Afonso V", *Do Tempo e da História*, Lisboa, 1971, vol. IV, pp. 5-33.



avanços para a Guiné, no contexto da guerra de 1475-79, que os portugueses barraram militarmente<sup>99</sup>; não fora essa vitória, os portugueses dificilmente teriam assegurado os importantes direitos ultramarinos consagrados em Alcáçovas (1479), tratado que encerrava uma guerra que, na frente principal, lhes havia sido desfavorável<sup>100</sup>. E com a imediata consequência da perda do monopólio da Guiné, a expansão portuguesa como a conhecemos não se concretizaria. O poder naval português foi igualmente instrumental na conservação de Ceuta, que por pouco não foi conquistada pelo duque de Medina Sidónia em 1476, e sem a qual seria

<sup>100</sup> - Sendo certo que, depois da batalha de Toro, quando o conflito evoluiu de uma pugna entre facções da aristocracia castelhana, uma delas com o apoio do rei português, para uma clássica guerra fronteiriça entre Portugal e Castela, os portugueses recuperaram o ascendente militar. Cf. MORENO, Humberto Baquero, “Os confrontos fronteiriços entre D. Afonso V e os Reis Católicos”, *Revista da Faculdade de Letras*, Porto, II série, X, 1993, pp.103-116.

impossível garantir o direito de conquista ao reino de Fez. De Alcáçovas para Tordesilhas (1494), a situação alterou-se radicalmente, mas em virtude do aventureirismo colômbino, que inesperadamente ofereceu a Castela uma zona de expansão no Atlântico Ocidental, de limites desconhecidos, pouco tempo depois da viagem de Dias confirmar aos portugueses a importância do Atlântico Sul para a aproximação à Índia real.

No século XV, em Portugal, os empreendimentos e interesses ultramarinos ganharam paulatinamente peso até dominarem a política externa. Mais tarde, a importância política e económica dos espaços cravados no Atlântico e no Índico permitiram a Portugal criar uma centralidade própria, que acentuou o distanciamento face à Europa. Com recursos financeiros e militares consideráveis, os tradicionais contra-pesos – a Santa Sé e o Norte da Europa – perderam importância. A evolução política no Velho Continente não ajudou. E na Península, Aragão diluiu-se na nova Monarquia Espanhola, dominada por Castela. A conjuntura internacional negativa facilitou a aproximação ao poderoso reino vizinho; à primeira vista um movimento paradoxal, tendo em conta a intensa rivalidade, que jamais esmoreceu, mas que – tudo indica – foi fruto dessa mesma competição, na sua medida marcadamente dinástica: depois das iniciativas de D. Afonso V, D. João II e D. Manuel promoveram projectos de expansão dinástica que, concretizados, conduziram a prazo à aragonização de Portugal. Embora estes tenham saído frustrados, a política matrimonial dos Avis-Beja, privilegiando as casas de Trastâmara e de Habsburgo, criou um estreito parentesco entre as duas casas reinantes, que ao colocar os príncipes de Castela na linha de sucessão portuguesa, como já referimos, desmontou uma das mais fortes garantias da independência portuguesa.

A expansão ultramarina portuguesa, o aspecto diferenciador da história de Portugal e a seu tempo capitalmente identitário, resultou da coincidência entre as condições de base, que podemos resumir à insularidade

---

<sup>101</sup> - Muito citada, mas quase sempre truncada das frases iniciais, ocultando o sentido imediato: o da insularidade positiva, pelo seu valor defensivo, de acordo com a qual e garantida a paz com Castela, única fronteira terrestre, o Estado vizinho funcionaria como zona tampão para Portugal. Literalmente, nesta passagem de Zurara, o “muro” é uma barreira protectora e não um obstáculo à expansão peninsular. A sua ambivalência é contudo um dado natural. “[...] que pois nós temos paz com Castela, todo o outro poder do Mundo não no havemos que temer. Ca nós de uma parte nos cerca o mar e da outra temos muro no reino de Castela”, ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica da Tomada de Ceuta*, ed. Francisco Maria Esteves Pereira, Lisboa, Academia das Ciências, 1915, cap.VI, p.20.



No primeiro quartel do Século XV, os portugueses iniciaram um processo sistemático de exploração e colonização do espaço Atlântico. Desenho de Rodrigues Pereira/José Manuel Cabrita.

portuguesa, eloquentemente expressa por Zurara<sup>101</sup>; uma fase aguda das pressões peninsulares: a rivalidade com Castela a que vimos aludindo, o fortalecimento do poder régio durante a dinastia de Avis, erguido nessas condições e conflito, os objectivos políticos e pessoais dos príncipes de Avis, com capital destaque para o infante D. Henrique, e por fim a maturidade das sociedades marítimas e da tecnologia associada às navegações, que permitiram a sua realização. Observemos mais atentamente estas últimas circunstâncias.

Embora o isolamento e o forte sentimento autonómico do Ocidente Peninsular, que criou a monarquia portuguesa - e nessa conjunção de povos e rei o estado-nação português -, o papel identitário e agregador do rei, a homogeneidade linguística e cultural (construída na Reconquista), a pequenez do território e da população, as fronteiras estáveis, em grande extensão coincidentes com barreiras físicas, que limitaram e tornaram previsível o rumo da expansão no espaço peninsular (para sul) e deram ao território uma medida de coerência, e a fragilidade dos contra-poderes, mais potenciais do



A Europa cerca de 1400. Desenho de Rodrigues Pereira/José Manuel Cabrita.

que efectivos, tivessem contribuído historicamente para fortalecer a autoridade régia em Portugal, até inícios do século XV nada foi mais importante para a sua consolidação do que as condições especiais da ascensão ao trono de João, filho natural de D. Pedro I e mestre da obscura Ordem de Avis.

Para começar, a divisão de forças na Guerra de Sucessão Portuguesa de 1384-1411 foi invulgar, uma vez que a aristocracia nobiliárquica, ao invés do habitual fracionamento, se encontrava concentrada numa só facção, por sinal a perdedora. Também ausente esteve a clássica oposição entre o rei e uma parte dos grandes, quer se entenda a guerra como um enfrentamento entre pretendentes, quer como uma sublevação (do mestre de Avis) contra os direitos de D. Beatriz (e de João I de Castela, seu marido, e descendência). Neste caso, monarca e alta nobreza coincidiriam na mesma facção. E para todos os efeitos práticos foi esta rara conjunção que se verificou, com o agrupamento em peso da primeira nobreza portuguesa em torno de D. Beatriz e João I, um dos principais reis da Cristandade. Foi a esta potestade que João de Avis, publicamente e no terreiro da batalha, arrebatou o poder, não como chefe ou testa de ferro de uma facção da alta nobreza, mas à cabeça de franjas da fidalguia, vilões e religiosos. Ao fazê-lo, criou as condições para subverter

a ordem social, apagar a velha arquitectura e na tábua rasa traçar novas hierarquias de acordo com os seus interesses e termos. Tão radicais foram as mudanças que Fernão Lopes fala de uma nova Idade do Mundo, para se referir ao tempo de D. João I<sup>102</sup>, e o termo revolução raras vezes foi tão apropriado. Não menos importante: uma vez que a batalha era compreendida como a suprema instância para o litígio entre cavaleiros cristãos, que no campo se submetiam ao juízo de Deus, e este por sua vez revogava a lei dos homens, as acusações de subversão da ordem jurídica e o impedimento por bastardia podiam ser - como foram - contraditadas pelo pleno de vitórias alcançadas em notória inferioridade numérica e com percebidos contornos milagrosos.

Desta prevalência, que perante condições tão desfavoráveis representava uma união explícita, nasceram as convicções da aprovação e da protecção divina da causa de João e do carácter providencial da sua monarquia. Ideias que não deixariam de ser desenvolvidas e politicamente exploradas ao longo da primeira metade do século XV. Se é certo que para os opositores, João de Avis continuava a ser o impostor, o bastardo ou “aquele traydor” nas próprias palavras de João de Trastâmara<sup>103</sup>, para os seus partidários D. João I era o exemplo puro, o arquétipo literal do rei pela graça de Deus; o rei natural. E eles, partidários da causa justa e redimidos dos pecados da sublevação e da guerra. A conjugação da revogação dos velhos poderes e do resultante vazio a preencher, da natureza vigorosa mas destituída das suas bases de apoio e de tal armadura ideológica garantiram a D. João I uma larguíssima amplitude política e uma inusitada autoridade. A Aliança Inglesa (Tratado de Windsor, 1386), a paz com Castela (Tratado de Ayllón, 1411), a conquista de Ceuta (1415), as vicissitudes do Concílio de

---

<sup>102</sup> - “Mas nós com ousança de falar, como quem jogueta por comparação, fazemos aqui a sétima idade, na qual se levantou outro mundo novo e nova geração de gentes, porque filhos de homens de tão baixa condição, que não cumpre de dizer por seu bom serviço e trabalho, neste tempo foram feitos cavaleiros, chamando-se logo de novas linhagens e apelidos. Outros se apegaram às antigas fidalguias, de que já não era memória, de guisa que por dignidades e honras e ofícios do reino, em que os este senhor sendo mestre e depois que foi rei pôs, montaram tanto ao diante que seus descendentes hoje em dia se chamam dons e são teúdos em grande conta”, LOPES, Fernão, *Crónica de D. João I*, I, cap. CLXIII, Barcelos, 1990, p.350.

<sup>103</sup> - D. João I, rei de Castela e Leão, à cidade de Múrcia, Sevilha, 29 de Agosto de 1385, Archivo Municipal de Murcia, *Cartularios Reales*, 797, 1380-91, fl.129v, publ. *Crónicas de los Reyes de Castilla*, ed. ROSELL, Cayetano, Madrid, II, 1877, pp.151-152; *Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, ed. MARTÍNEZ, José Manuel Díez, et alii, XI: *Documentos de Juan I*, Murcia, 2001, pp.349-351 (com a cota CR 1384-91, fl.129v, datação que consta no sumário inscrito no próprio ms.).

Constança (1414-1418) e o respaldo do papa Martinho V à expansão norte-africana portuguesa (com as três bulas de 1418: *Rex regum, Sane charissimus e Romanus pontifex*)<sup>104</sup>, a Aliança com Borgonha (1430) reforçaram-na grandemente.

A forma como sequentemente a Coroa absorveu ou colocou sob tutela estreita as funções sociais, jurídico-ideológica, militar e económica<sup>105</sup>, através da subordinação directa ou indirecta dos seus agentes, que aflorámos a respeito da nobreza e da igreja, é matéria demasiadamente extensa para este capítulo e foge à temática central deste volume. Recorremos a um testemunho de Rui de Pina sobre a consolidação do poder da Casa de Avis, c.1440<sup>106</sup>, para brevemente sublinhar que na nova situação o espaço da grande nobreza passou a reserva exclusiva dos filhos de D. João I e sua descendência. Isto para escusar referir a longa lista de dignidades, cargos e tutelas neles concentrados, não faltando as eclesiásticas<sup>107</sup>. A emergência do clã dos Meneses (ou da Casa de Vila Real) ao longo do século XV, ou seja a singular e morosa recomposição fundamentada no serviço ultramarino de uma casa da antiga aristocracia galaico-castelhana do tempo de D. Fernando, ou a multiplicação de titulares no tempo de D. Afonso V devem ser entendidas como tentativas régias de refrear a expansão senhorial da poderosa Casa de Bragança, ela própria um ramo colateral dos Avis, patrimonialmente constituída pela fusão das doações ao bastardo real D. Afonso com a herança do condestável.

---

<sup>104</sup> - FONTES, João Luís Inglês, “Cruzada e Expansão. A bula *Sane charissimus*”, *Lusitania Sacra*, Lisboa, 2.<sup>a</sup> série, 7, 1995, pp.403-420; WITTE, Charles-Martial de, “Les bulles pontificales et l’expansion portugaise au XVe siècle”, *Revue d’Histoire Ecclésiastique*, Lovaina, 48, 1953, pp.683-718; 49, 1954, pp.438-461; 51, 1956, pp.413-453 e 809-836; 53, 1958, pp.5-46 e 444-471.

<sup>105</sup> - Com base no sistema das três funções: a soberania mágica e jurídica, a força e a riqueza, como formulado por DUMÉZIL, Georges, *Mythe et Épopée I. II. III.*, Paris, 1995 [1.<sup>a</sup> ed. do t.I, 1968]. Pela primazia das funções sociais relativamente ao ordenamento social formal, e cuja correspondência nem sempre se verifica na prática.

<sup>106</sup> - “Mas como quer que nisto entrassem grandes homens e de muita autoridade, porém seus sinais e juramentos tiveram daí a pouco pouca firmeza. Todos os mais se desdisseram e acostaram à banda do infante D. Pedro e dos outros infantes que foram com ele, porque naquele tempo todo o reino finalmente estava à vontade e disposição dos filhos e netos de el-rei D. João.”, PINA, Rui de, *Crónica de el-rei D. Afonso V*, I, Lisboa, 1901, cap.X, p.28 [sobre uma conjura contra D. Pedro antes das Cortes de Torres Novas, 1438]; “Que por aquele tempo, ainda que os fidalgos muito valessem, não era seu valor para contrariar a vontade dos filhos e netos d’el-rei D. João, com que o reino e todalas cousas dele, por amor e razão logo pendiam”, *Idem, ibidem*, cap.XL, p.77 [sobre as Cortes de Lisboa de 1439].

<sup>107</sup> - De referir D. Jaime, filho do infante D. Pedro, arcebispo de Lisboa que foi elevado a cardeal em 1456, ou D. Afonso de Portugal, filho bastardo de D. Afonso, 4.<sup>o</sup> conde de Ourém, logo bisneto de D. João I, que foi bispo de Évora e de Elvas, e pai do primeiro conde do Vimioso.

No Portugal do século XV, as pugnas aristocráticas foram de âmbito estreitamente familiar: em 1448-1449, entre os filhos sobreviventes de D. João I: o infante D. Pedro e os irmãos D. Afonso e D. Henrique, em diferente medida reunidos em torno do jovem D. Afonso V (com 17 anos em Alfarrobeira), sendo já falecidos D. Duarte (1438) e os infantes D. João (1442) e D. Fernando (1443). Com a morte do infante D. Pedro no trágico embate de Alfarrobeira (20-05-1449) e o apagamento político de D. Henrique, extinguiu-se de facto a Ínclita Geração (D. Isabel, embora muito activa politicamente, estava em Borgonha desde 1430), ficando o poder nas mãos do rei e da linhagem de D. Afonso, duque de Bragança. Paulatinamente fortaleceu-se uma terceira linhagem, a do infante D. Fernando, o irmão de D. Afonso V, feito duque de Beja em 1453 e herdeiro do infante D. Henrique (1460), com o ducado de Viseu e a administração de Cristo, mas igualmente, embora por via indirecta, do seu sogro, o infante D. João<sup>108</sup>, do qual herdou a tutela de Santiago e o cargo de condestável do Reino. Foi contra os chefes destas duas linhas dos Avis, que encetaram uma aproximação a partir de 1472<sup>109</sup>, que D. João II agiu em 1483 e 1484, desmantelando a Casa de Bragança e neutralizando a Casa de Viseu-Beja<sup>110</sup>. Não obstante, o triunfo seria dos colaterais: por morte do herdeiro D. Afonso (1491) e impedimento de D. Jorge por bastardia, a sucessão recairia na Casa de Viseu-Beja, na pessoa de D. Manuel, o sexto, último e único filho sobrevivente do infante D. Fernando. Por pura razão de Estado, o novo rei restaurou a Casa de Bragança, cujos restos, homiziados em Castela, se encontravam na dependência dos Reis Católicos, num claro

---

<sup>108</sup> - O herdeiro directo do infante D. João, D. Diogo, não sobreviveu muito tempo ao pai, tendo morrido em 1443, sem deixar descendência. Das três filhas do infante, a mais velha, Isabel, era rainha de Castela (casada com João II) e a segunda, D. Beatriz, era casada com o infante D. Fernando, que também era seu sobrinho. Por estas razões, boa parte da herança do infante D. João acabou por desaguar na casa de D. Fernando, contando-se, para além do património senhorial, a administração de Santiago e o cargo de condestável do Reino. Quando D. Fernando morreu, em 1470, esta herança transitou na íntegra para o seu filho mais velho, D. João, que contudo faleceu logo em 1472, momento em que a administração da Ordem de Santiago foi reclamada pelo rei e entregue ao príncipe D. João, que já detinha a administração da Ordem de Avis desde 1468. Ambas as governanças seriam depois testadas ao bastardo real D. Jorge (juntamente com a de Cristo, disposição que D. Manuel, que era administrador da Ordem de Cristo, se recusou a cumprir).

<sup>109</sup> - Pelo casamento do duque D. Fernando (que D. João II mandaria executar em 1483) com D. Isabel, filha do infante D. Fernando (portanto irmã de D. Manuel). Antes, já a casa de Bragança compreendia a ascensão dos Meneses, tendo celebrado diversas uniões com os descendentes de D. Pedro de Meneses, 1.º capitão e Ceuta e 1.º conde de Vila Real, uma das quais, por sinal, com o citado duque D. Fernando (em primeiras núpcias).

<sup>110</sup> - E em menor medida os Meneses, pela eliminação cirúrgica do seu elemento mais irrequieto, o bispo e destacado comandante militar D. Garcia de Meneses.

exemplo de política preventiva contra a potencial instrumentalização externa da aristocracia, que sublinhámos anteriormente.

Entretanto, a exploração e a potenciação das tensões sociais como mecanismo de fortalecimento do poder expressava-se sobremaneira nas relações do rei com os concelhos e a prazo conduziu à subordinação destes pequenos poderes locais, também eles, ao forte poder central. Tradicionalmente, os concelhos recorriam ao rei para sacudir a pressão dos senhores locais, enquanto os monarcas, para além de não enjeitarem oportunidades para conter ou manipular a aristocracia senhorial, necessitavam das receitas fiscais e do recrutamento militar concelhios, de que são exemplos matutinos as vintenas das galés (ou do mar) e os besteiros do conto, ambos de D. Dinis, como fundamentos de uma marinha e hoste reais, menos dependentes do contributo nobiliárquico e idealmente estatizados.

A estatização exclusiva da marinha em Portugal, concluída em finais de Quatrocentos após laboriosa consolidação ao longo do século, merece sublinhado pela originalidade, num contexto geral europeu em que os privados tinham ainda forte participação na constituição das armadas e nas operações navais. Também, pelo forte contraste com a incapacidade portuguesa em criar um exército de núcleo permanente e organização moderna, em sentido contrário à tendência europeia ou de outras realidades, como a mameluca, a otomana ou a sávida<sup>111</sup>, que a breve trecho os portugueses iriam observar de uma posição privilegiada. Na base do fenómeno encontrava-se a vontade política de controlar os recursos navais em conjunto com a disponibilidade para os pagar, bem entendido. Consequentemente, considerando a relação de forças entre o rei e os modestos interesses privados, não custou ao monarca vedar a actividade naval aos particulares, bastando-lhe para isso não emitir cartas de marca (medida que o rei de França, por exemplo, dificilmente poderia tomar)<sup>112</sup>, não concessionar a guerra a contratadores ou *condottieri* (como concessionavam os príncipes de Castela, de Aragão e de Itália) e prevenir e reprimir a esporádica pirataria. A nobreza estava por demais alheada dos

---

<sup>111</sup> - COOK, Weston F., Jr, *The Hundred Years War for Morocco. Gunpowder and the Military Revolution in the Early Modern Muslim World*. Boulder / São Francisco / Oxford, Westview, 1994, pp.232-235.

<sup>112</sup> - Pelo alcance limitado do poder régio em França, pela significância do corso para as importantes comunidades marítimas da Bretanha e da Normandia (e em menor medida da Provença) e por a consequente delegação parcial da função naval nos privados desonerar financeiramente o rei, cuja prioridade era o exército.

círculos marítimos e navais para interferir na estatização da marinha e da guerra naval, quer pela sua própria natureza cavaleiresca, senhorial e rural, quer pela índole técnica da marinha, quer enfim pela intrínseca relação entre as armações e actividades sufragâneas e as vilas e cidades marítimas, espaço onde a nobreza tinha escassa influência, ao contrário do rei, na sua relação simbiótica com os concelhos. De forma que ao contrário da forma obstrutiva ou não colaborante como reagiu às tentativas régias de criar um exército de núcleo formal e permanente, a nobreza – embora de segunda linha - teve um papel coadjuvante na organização naval, para a qual foi chamada a representar o rei, a bordo ou em terra, e onde encontrou muitas oportunidades de serviço, revelando-se particularmente animosa na repressão de qualquer manifestação privada ou alheia ao controle do Estado. Sem embargo de ostensivas tensões com os profissionais técnicos: mestres, condestáveis e principalmente pilotos. Sendo certo que, à imagem do que sucedeu nos exércitos permanentes de comando não profissional e de origem aristocrática – do exército romano aos exércitos europeus do século XVIII –, no seu seio foram numerosos os exemplos de especialização naval, por vocação e experiência acumulada, formando em conjunto uma categoria restrita de nobreza navalizada, mais do que ultramarina.

Se as cidades marítimas desempenharam um papel estruturante na sustentação das grandes marinhas do Estado, em Veneza, em Portugal ou em Inglaterra, isso deveu-se ao assinalável crescimento - demográfico, económico e político – que registaram desde finais do séc. XIV, não obstante a guerra endémica, as rupturas de abastecimentos e as epidemias. Crescimento que por sua vez estimulou o desenvolvimento de um conjunto de vilas radiais e sufragâneas: em Portugal, ligadas ao Porto<sup>113</sup> e a Lisboa e cujo papel como sustentáculo das navegações e posteriormente da grande marinha quinhentista não deve ser menosprezado. Uma vez mais, foram as vicissitudes da ascensão ao trono do mestre de Avis, ou o decisivo apoio que recebeu de Lisboa e do Porto (para além da pouco citada Évora) na ausência dos poderes tradicionais, que premiaram as grandes urbes portuguesas com uma relação privilegiada com o poder, uma vez consagrado o seu pretendente. Não foi pois casual o papel determinante de Lisboa e do Porto

---

<sup>113</sup> - BARROS, Amândio, Porto: A Construção de Um Espaço Marítimo no Início da Época Moderna, Porto, 2004. POLÓNIA, Amélia, “Seaports and Centers of Economic Growth: the Portuguese Case, 1500-1800”, in UNGER, Richard, (ed), Shipping Efficiency and Economic Growth, 1350-1800, pp.379-409.





Carta náutica de Zuane Pizzigano, de 1424. Exemplo da cartografia europeia do primeiro quartel do Século XV. Museu de Marinha.

crescimento da produção, do comércio e do movimento de capitais fez-se em boa medida a reboque das iniciativas do Estado e em seu subsídio. Casos extremos foram os da construção naval e da produção de artilharia em que os estaleiros e oficinas privados se transformaram em fornecedores exclusivos da Coroa, quer por açambarcamento da produção (nova e reparações)<sup>114</sup>, quer por condicionamento legal do comércio de tecnologia, interno (a favor do monopólio régio do equipamento militar) e externo (contra a transferência tecnológica).

Os grandes investidores privados não foram determinantes na primeira fase da expansão, quer em Marrocos, rumo que obedeceu a uma lógica eminentemente política (que abordaremos no capítulo seguinte), quer nas navegações henriquinas, quando apenas havia risco e nenhuma previsão realista de proveitos a curto prazo. Quando o concessionário Fernão Gomes surgiu na história dos descobrimentos atlânticos (1469) – com grande sucesso de resto –, essa fase estava ultrapassada e o prospecto do lucro do comércio guineense conferia lógica ao investimento privado. De qualquer

---

<sup>114</sup> - O que levou muitos armadores privados da região de Lisboa a colocar as encomendas no Algarve ou no Norte do país.

forma, a intervenção dos grandes comerciantes e financeiros foi tardia, sujeita às regras e ao papel coadjutor da Coroa (em simultâneo, investidor principal e decisor político) e maioritariamente estrangeira: visível primeiramente no ciclo do açúcar insular e depois no negócio da especiaria, quando o grande volume de investimento, risco e movimentos financeiros, provocou a sua multiplicação, dando medida da escassez e anemia dos grandes capitais nacionais.

Todavia, as debilidades dos grandes investidores não nos devem iludir quanto ao contributo determinante do sector privado marítimo para a expansão ultramarina e para a construção do grande poder naval português da Idade Moderna, na medida do papel de afluente da marinha real e das iniciativas da Coroa desempenhado pelas frotas de pesca e mercante: de recursos materiais, de técnicas e de marítimos, cuja formação, na ausência de escolas formais, ocorria nesse nível prático. Nas viagens henriquinas, os navios, as técnicas de base (de marinharia, navegação, aprovisionamento, etc.) e as tripulações provinham das frotas mercante e principalmente de pesca, ao passo que do príncipe e da sua casa procediam os capitães, o financiamento e a iniciativa. Sublinhemos, portanto, o papel estruturante do sector e não tanto a improvável influência dos seus protagonistas na definição das linhas políticas.

Por outro lado, o sector marítimo, principalmente na sua vertente mercante, com os armadores e a burguesia mercantil, representou juntamente com os portos a parcela nacional da grande rede de comunicações marítimas que com irrevogável incremento desde finais da Idade Média foi ligando, ainda que de forma desigual, o litoral do Velho Mundo, do Báltico ou das Ilhas Britânicas ao Norte de África e ao Médio Oriente. Por ela transitavam com assinalável dinamismo e rapidez os homens, as cargas, as notícias e as técnicas. E na sua geografia, o trecho costeiro português tinha um valor estratégico, particularmente para as ligações atlântico-mediterrânicas. Tal circulação mitigou e em parte inverteu o isolamento continental português e valorizou historicamente a independência do pequeno reino, na medida dos inconvenientes da soberania única sobre a extensão costeira peninsular<sup>115</sup>, na perspectiva dos agentes extra peninsulares. Valores tanto mais importantes quanto a desmontagem progressiva da barreira norte-sul mediterrânica, imposta pela expansão islâmica nos sécs. VII e VIII, por

---

<sup>115</sup> - MACEDO, Jorge Borges de, *Op.cit.*, pp.48.

força do enfraquecimento das dinastias magrebina e particularmente do seu poder naval, e o resultante fomento das relações marítimas entre o Atlântico e o Mediterrâneo em detrimento da posição quase monopolista dos genoveses como grandes intermediários Norte-Sul no Mediterrâneo Ocidental e entre este espaço e o Norte da Europa.

Embora a conquista de Ceuta tivesse contribuído para esta abertura, ela não afectou directamente a armação portuguesa vocacionada que estava, historicamente, para as ligações com o Norte Atlântico, em particular com os portos da Flandres e de Inglaterra, para além da Galiza e da Biscaia, na Península<sup>116</sup>. Mas beneficiou-a indirectamente, pelo fluxo de contactos com os principais centros técnicos da Europa. No capítulo dos contributos externos para a cultura marítima portuguesa, merece destaque a comunidade genovesa, pela preponderância que teve nos círculos marítimos portugueses, a partir de D. Dinis até meados do séc. XVI, mas que se acentuou com o declínio político da república a partir de finais do séc. XIV.

Em meados do século XV, a fusão de elementos característicos das diferentes tradições do Norte e do Sul da Europa, opostas em dicotomias (casco trincado vs. *carvel*<sup>117</sup>; aparelho redondo vs. latino; leme lateral vs. axial), estava concluída, na forma da nau moderna (de facto um universo tipológico, unido por denominadores essenciais comuns), na qual um casco de esqueleto prévio e forro liso (típico do Sul) combinava com um aparelho misto de três mastros, dois para pano redondo e o terceiro para latino<sup>118</sup>. Dadas as suas capacidades oceânicas e de carga, estes navios foram essenciais para o estabelecimento das rotas e canais logísticos de longa distância, papel que os navios utilizados na fase da exploração atlântica, barcas, barinéis e notoriamente caravelas latinas, não podiam desempenhar. Estes, contudo, foram por seu lado instrumentais para a aprendizagem do Atlântico, o labor sistemático e dirigido pelos príncipes que permitiu aos portugueses reconhecer o litoral africano, a Macaronésia e os regimes de ventos e correntes do Atlântico a partir de um conhecimento inicial

---

<sup>116</sup> - Referimos os destinos da armação portuguesa. As importantes ligações com o Báltico foram tradicionalmente asseguradas por navios hanseáticos. MARQUES, V.A.H. de Oliveira, *Hansa e Portugal na Idade Média*, 2ª ed., Lisboa, Presença, 1993.

<sup>117</sup> - Levantamento prévio da estrutura, posteriormente forrada com um tabuado liso, ao invés do levantamento prévio e escadado do forro, com posterior adição de um reforço interno, típico do trincado.

<sup>118</sup> - FRIEL, Ian, *The Good Ship. Ships, shipbuilding and technology in England, 1200-1520*, Londres, British Museum Press, 1995, caps.5 e 9; BELLABARBA, Sergio, “Note sull'origine della nave a tre alberi”, *Archeologia delle acque*, vol.I, n°2, 1999, pp.81-93.

limitado às Canárias e à linha de costa africana até ao cabo Bojador, a sul do arquipélago. Acumulando e utilizando competências ímpares na náutica, marinharia e apresto, que seriam cruciais nas fases posteriores da expansão portuguesa.

Por fim, a maturidade da artilharia e a sua acomodação a plataformas capazes como os modernos veleiros, ocorrida em finais do século, emancipou o poder naval dos constrangimentos das galés, permitindo a sua projeção planetária e a revolução geopolítica da Idade Moderna.

## CAPÍTULO VI

# A Conquista de Ceuta (1415)

José Virgílio Pissarra

Quando a 26 de Julho de 1415<sup>119</sup> a armada da conquista de Ceuta venceu a barra do Tejo, o propósito do vasto ajuntamento era ainda um mistério para a maioria dos expedicionários, alguns vindos de longe, do coração da Europa ou das Ilhas Britânicas. Entre a concepção inicial, vaga, de uma intervenção em Granada e a chegada da armada a Lagos, a chefia portuguesa moveu todos os esforços para ocultar o objectivo da operação. Primeiro, limitou a informação a um conjunto muito restrito de pessoas e escusou-se a actos públicos passíveis de a denunciar, como pedidos de dinheiro em Cortes. Em 1412, quando Ceuta era ainda uma hipótese, enviou uma embaixada à Sicília com uma proposta matrimonial para D. Branca de Navarra, viúva e regente, mas com o intuito secreto de reconhecer as defesas, ancoradouro e desembarcação da cidade. Embaixada que Fernando de Aragão, naturalmente, interpretou como um gesto hostil. Em 1414<sup>120</sup>, e através de uma missão liderada por Fernão Fogaça, informou secretamente o duque Guilherme de Holanda<sup>121</sup> da vontade do rei de Portugal de atacar os muçulmanos (mas sem revelar o local exacto) e convenceu-o a colaborar numa campanha de desinformação: o embaixador apresentar-lhe-ia formalmente um desafio feito por D. João I, em resposta aos continuados apresamentos de navios portugueses por parte dos seus vassallos holandeses e zelandeses. Guilherme fingiu-se indignado, aceitou o desafio e mandou mobilizar. Esperava-se que a elaborada encenação fizesse

---

<sup>119</sup> - A armada começou a sair no dia 25, mas era tão grande que só no dia seguinte se concluiu a operação. Houve poucos incidentes: um abalroamento que provocou o afundamento de uma nau e a morte de c.25 tripulantes e o alagamento de um batel, onde morreram nove homens de armas. Cf. Ruy Díaz de Vega a Fernando I de Aragão, Sacavém, 28-07-[1415], Archivo de la Corona de Aragón, *Cartas Reales*, Fernando I, caja 6, 999, publ. *Monumenta Henricina* [doravante *MH*], II, Coimbra, 1960, pp.166-168.

crer que a armação que então se preparava em Portugal era o respaldo do desafio de D. João. O facto dos problemas marítimos não serem ficcionais – frisa Zurara – daria algum crédito à história. Para promover a dúvida, os portugueses decidiram não proclamar nem desmentir a “guerra de Holanda”.

Contudo, em Portugal a história não tardou a levantar suspeitas: a força parecia desmedida para os holandeses, embora uma operação no mar do Norte, envolvendo a pessoa do rei ou dos infantes, exigisse sempre quantidade e qualidade, enquanto o *casus belli* parecia insuficiente, uma vez que as tomadias, triviais e usualmente do foro privado, não eram consideradas razão bastante para declarar a guerra a um príncipe cristão. Entre os velhos do povo, alguns acreditavam na guerra de Holanda, mas os mais, pouco convencidos, conjecturavam e discutiam ardidamente. Uns afirmavam que aquilo era o casamento em Inglaterra da infanta D. Isabel e auxílio a Henrique V para a conquista de França<sup>122</sup>. Outros afiançavam que o rei fazia casar os infantes nas Sicílias, um com Joana de Nápoles<sup>123</sup> e outro com Branca, regente da Sicília, e que o matrimónio lhes daria os reinos, à custa dos interesses de Aragão. Outros juravam que el-rei ia a Jerusalém porque o prometera se Deus lhe desse a vitória, como dera, e para resgatar o Santo Sepulcro e as outras relíquias que por lá achasse. Outros teimavam

---

<sup>120</sup> - A cronologia de Ceuta é um problema, em boa parte pelos constrangimentos documentais e políticos de Zurara. O que se segue é em parte hipotético: o grande desenho, *o feito de Granada*, é antigo, remontando a data anterior à paz de Ayllón [1411], talvez a 1409, se não antes. A hipótese de Ceuta, da autoria de João Afonso de Alenquer, um dos vedores da Fazenda, foi primeiramente insinuada ao rei, sem sucesso, e só depois aos infantes; a data provável é 1411. Seguiu-se a apreciação jurídica e política. A embaixada à Sicília decorreu, indiscutivelmente, em Agosto de 1412 (cf. *MH*, II, p.50, nt.1; embora Zurara e Zurita digam 1414) e corresponde à fase de avaliação da viabilidade operacional. O Conselho de Torres Vedras, onde a empresa foi formalmente aprovada, decorreu em Julho de 1414. Seguiu-se a missão de Holanda e o grande impulso dos preparativos; quase certamente já em andamento. ZURITA, Jerónimo de, *Anales de Aragón*, ed. electrónica de ISO, José Javier *et al.*, Saragoça, s.d., V, Livro XII, 46; ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica da Tomada de Ceuta*, ed. PEREIRA, Francisco Maria Esteves, [doravante *CTC*], Lisboa, 1915. V. tb. *A Conquista de Ceuta: Conselho Régio de Torres Vedras*, coord. SILVA, Carlos Guardado da, Lisboa, 2015; FONSECA, João Abel da, “*A Empresa de Ceuta – Dos antecedentes às circunstâncias que ditaram as causas próximas*”, *Ceuta e a Expansão Portuguesa. Actas. XIV Simpósio de História Marítima* [doravante *CEP*], Lisboa, Academia de Marinha, 2016, pp.63-70.

<sup>121</sup> - Guilherme, duque de Baviera-Straubing e conde de Holanda e da Zelândia. GARCEZ, V. Margarida, “*Informação e contra-informação na “Empresa de Ceuta”: a embaixada ao Duque de Holanda*”, *CEP*, pp.291-296.

<sup>122</sup> - Ao referir que o rei de Inglaterra era primo dos infantes, Zurara identifica-o como Henrique V, o que coloca estes acontecimentos em data não anterior ao segundo trimestre de 1413, quando a morte de Henrique IV (irmão da rainha de Portugal e tio dos infantes) e a aclamação de Henrique V foi conhecida em Portugal.

<sup>123</sup> - Joana II, que sucedeu ao irmão Ladislau em Agosto de 1414.

que o objectivo era Bruges, por “certas razões” que Zurara omite<sup>124</sup>. Outros asseveravam que os infantes iam a França em cruzada contra os cismáticos de Clemente VII, antipapa de Avinhão. Outros garantiam que a armada ia reclamar a Normandia, porque o rei a considerava sua de direito, por herança do conde de Bolonha seu trisavô e outras ideias ainda mais delirantes que Zurara dispensa registar<sup>125</sup>.

Com o mesmo racional, os observadores mais qualificados não se deixavam iludir pela guerra de Holanda. A colónia genovesa de Lisboa escreveu à de Sevilha, aconselhando-a a pôr a salvo as mercadorias e bens pessoais; um bom testemunho da percepção da fragilidade da paz peninsular de 1411. De Sevilha, estes avisos subiram à corte de João II de Castela, onde governava a rainha-mãe, D. Catarina (meia-irmã da rainha D. Filipa de Lencastre), regente na menoridade do rei, que enviou à corte portuguesa uma missão para tentar adivinhar as intenções dos portugueses. Os receios da regente eram fundados: as pazes eram frágeis, dependentes de ratificação, baseadas numa mera convergência de interesses, destacadamente os do infante D. Fernando, co-regente e co-arquitecto com D. João I da paz de Ayllón, obrigado a liquidar, ainda que temporariamente, a guerra portuguesa para se poder empenhar na luta sucessória pelo trono de Aragão. Depois, em Castela, poucos confiavam em D. João I e o seu reconhecimento, necessário por razões de Estado, nunca fora genuíno; por seu lado, o rei português temia que os castelhanos explorassem o que era de facto uma digressão do Portugal político e militar para lhe invadirem o reino. Em Portugal, se muitos ansiavam pela paz, especialmente as populações fronteiriças, o belicismo era rampante na jovem fidalguia, com os três infantes maiores de idade, Duarte, Pedro e Henrique, à cabeça, bem apoiados, refira-se, pelos mais maduros, do conde de Barcelos, Afonso (o filho mais velho do rei, mas natural), à reserva moral do reino: o condestável. Por fim, não era segredo que D. João I tinha ambições em Granada, pois pouco tempo depois de Ayllón (1411) o rei português propusera ao regente de

---

<sup>124</sup> - Insólito, tendo em conta as liberdades e privilégios recentemente concedidos, a instâncias de Álvaro Gonçalves Coutinho (*o Magriço*), por João I, duque da Borgonha e conde da Flandres (João Sem Medo), aos mercadores portugueses, especialmente na praça de Bruges. Carta de Privilégio de João I da Borgonha aos mercadores portugueses, Gante, 26-12-1411, ANTT, *Feitoria Portuguesa de Antuérpia*, cx.3, 15. Muito publicada, por todos: *Descobrimientos Portugueses*, ed. MARQUES, João Martins da Silva Marques, I, pp.82-88; *MH*, II, pp.39-47.

<sup>125</sup> - *CTC*, XXX, pp.91-93. Mas entre estas convicções, a da Sicília e a de Henrique V tiveram acolhimento nos meios diplomáticos.

Castela uma ofensiva conjunta contra o emirato. A proposta, embora protegida por um anterior convite de cooperação feito pela regente D. Catarina, foi indiscreta, e diplomaticamente rejeitada por D. Fernando, com base nas recentes tréguas assinadas com os Nasridas. Com Aragão, que também enviou a sua embaixada, a questão atingiu outro patamar. Fernando suspeitava que D. João I, Jaime, conde de Urgel, e Branca de Navarra conspiravam contra si. À Sicília. Aos embaixadores de Desconfiança que remontava à embaixada do prior do Hospital Castela e de Aragão foram dadas vagas garantias de paz, que não sossegaram os soberanos, e, se o relato de Zurara é verídico<sup>126</sup>, os emissários da terceira e última embaixada, a de Yusuf III, rei de Granada, despediram-se dos portugueses com a quase certeza de que a sua pátria seria atacada. Nem a sequente missão de espionagem enviada a Lisboa por D. Fernando, confiada ao castelhano Ruy Diaz de Vega, conseguiu vencer o nevoeiro português e esclarecer as intenções joaninas no Mediterrâneo Ocidental<sup>127</sup>. À cautela, do Levante à Sicília tocou-se a rebate. Ruy Dias, um valente que se impacientava por ordens para deitar fogo à frota fundeada no Tejo, deu dimensão diplomática aos boatos narrados por Zurara e acrescentou outros, como o de uma aliança luso-castelhana contra Granada, hostil a Fernando. Factual e preocupante era o elevado número de navios estrangeiros fundeados no Tejo. A circunstância de na mesma altura Henrique V estar a armar (para França)<sup>128</sup> fundamentou a hipótese de uma operação conjunta dos dois reis aliados: no entender dos aragoneses, contra Valência (em auxílio do conde de Urgel); no entender dos venezianos, com rota inversa: de Portugal para o norte em reforço de Henrique V. E foi sem estranheza que em Julho de 1415 Veneza recebeu a notícia da chegada dos portugueses a Calais<sup>129</sup>.

De Lisboa, a armada dirigiu-se a Lagos, onde no dia 28 de Julho frei João Xira anunciou solenemente aos expedicionários o seu destino próximo: Ceuta, ao mesmo tempo que promulgava a bula da cruzada e a sua consequente absolvição, o que revela que a Santa Sé recebera comunicação prévia, ainda que vaga, dos intentos do rei português. No mesmo dia, de

---

<sup>126</sup> - *CTC*, XXXIV, pp.105-109.

<sup>127</sup> - Ruy Diaz de Vega a Fernando I de Aragão, Lisboa, 23-04-[1415], Archivo de la Corona de Aragón, *Cartas Reales*, Fernando I, caja 1, 3, publ. *MH*, II, Lisboa, 1960, pp.132-146.

<sup>128</sup> - Como bem assinalou Francesco Guido-Bruscoli, "A conquista de Ceuta vista através de fontes italianas contemporâneas", *CEP*, pp.155-166, num dos relevantes e lúcidos contributos deste importante simpósio. Julgamos, contudo, que o autor subestimou as agudas tensões peninsulares, que são as raízes profundas da expedição de Ceuta.

<sup>129</sup> - GUIDO-BRUSCOLI, Francesco, *Op. cit.*, p.160.

Sacavém, Ruy Diaz escreveu ao seu senhor dando-lhe por nova certa que o objectivo era Gibraltar ou Ceuta<sup>130</sup>. Com o sigilo, a especulação e a expectativa, D. João I assegurara as premissas da operação: a paralisia dos seus inimigos, a redução do tempo de preparação das defesas de Ceuta e a atenção da Europa para o seu poderio militar, para si próprio e para a sua dinastia. Note-se que Portugal não tendo inimigos declarados, tinha-os velados e potenciais: precisamente os que se mobilizaram, em diversos graus, para enfrentar a ameaça: os reinos peninsulares para os quais os portugueses eram por sua vez um inimigo latente. Este compreensível autocentrismo cegou-os quanto às verdadeiras intenções de D. João I (“E assim eram todos



Nau Portuguesa de meados do Século XV, já com três mastros. Prato hispano-árabe, Málaga, meados do Século XV. © Vitoria and Albert Museum, Londres, Inv. 486-1864.

<sup>130</sup> - Em vésperas da partida, a informação começou a ser libertada (“... já a sua rotura [do segredo] não podia trazer nenhum dano.”, *CTC*, LII) e João Gomes da Silva, alferes do rei, foi autorizado a comunicar ao arcebispo de Compostela o objectivo vago de Benamerim, carta que o prelado prontamente remeteu para D. Fernando (cartas de 24-07-1415 e 06-08-[1415], *MH*, II, pp.164 e 170-171. Ruy Diaz de Vega, doc.cit., 28-07-1415.

cegos no entender”<sup>131</sup>). Não deixa de ser notável que num conjunto tão desenfreado de suposições, apenas na fase final da preparação tenham surgido como hipóteses Granada e o Benamerim (o sultanato merínida de Fez). Reporta-o Ruy Diaz, na carta de Abril de 1415, como rumor, juntamente com o de Málaga, sobre cuja pescaria D. João I se mostrara curioso, para além do já citado plano luso-castelhano de Granada. Zurita explica, não sem uma ponta de ironia, que não lembrara a ninguém que o rei reunisse tal poder para tomar uma praça na Berberia<sup>132</sup>. Indirectamente, Zurita coloca o dedo na ferida: a reunião de mais de duzentos navios, dezenas de milhares de homens, incluindo o rei, os seus herdeiros (sem sequer observar o luto pela rainha, falecida uma semana antes, a 18 de Julho) e o inteiro nervo da nação, com custos proibitivos num cenário de finanças comprometidas e com um impacto económico directo negativo<sup>133</sup>, tinha um racional bem mais ponderoso do que a conquista de uma “sola ciudad de Berberia”. Ou seja, não só os objectivos da empresa extravasavam em muito os particularismos da conquista, como estes só eram relevantes na medida em que os serviam. E estes objectivos eram políticos, os únicos acomodáveis à participação da família real e dos grandes. Qualquer outro fito seria rejeitado pelos códigos da época e negaria o propósito da expedição.

---

<sup>131</sup> - *CTC*, XVII. O contexto é o da embaixada à Sicília, mas aplica-se geralmente. Zurara nunca assume a matéria delicada, distribui-a pelas suas personagens, colectivas ou antagonistas, jogando com o tempo e os contextos. Outro exemplo pertinente: quando o bispo de Ávila, Juan Rodríguez de Guzmán, tentando sensibilizar a corte de Castela para ameaça portuguesa, recorre a uma aliteração do dito mais famoso do cronista, para sintetizar a condição geopolítica portuguesa, ou o drama da sua insularidade, e discursa sobre a fatalidade histórica do conflito entre Portugal e Castela, é Zurara que fala pela boca da sua personagem: “Certo é que o reino de Portugal é cercado todo de mar de uma parte e da outra o cercam estes nossos reinos. “[...] abasta o que já disse, *scilicet*: que eles não têm com quem hajam contenda senão conosco, pois como pensamos que el-rei agora haja de fazer armada para ir buscar novas conquistas não havendo nenhuma causa para elo.” *CTC*, XXXI, p.95.

<sup>132</sup> - “Sospecha que esta armada causó: El aparato de la armada era tan grande que no se podía creer que se emplease para contra una sola ciudad de Berbería; y teníase por más aparente ser com empresa de pasar contra el reino de Valencia.”, *ZURITA, Op.cit.*, V, XII, LII.

<sup>133</sup> - Pela fuga de boa moeda utilizada no pagamento das importações (de bens, fretes e soldos), de monta, pois a incorporação estrangeira foi considerável, custos inflacionários provocados pela cunhagem maciça, preferencialmente para pagamentos internos, de moeda de liga depreciada e elevado valor facial (reais brancos), que em parte anulou o investimento da Coroa na economia, tributos e taxas elevadas impostas aos judeus, prelados e não participantes abastados, e mais importante pela proibição do comércio de géneros com o Magrebe (24-03-1414, *MH*, II, pp.75-77; também por interesses conjunturais não relacionados com Ceuta), que representava a principal fonte de ouro para a economia portuguesa, e fretes associados, que prejudicaram os armadores de longa distância e a modesta burguesia mercantil.

A primeira justificação para a empresa de Ceuta foi significada por Zurara na investidura dos infantes, que sendo indiscutivelmente de grande linhagem, como refere o cronista, eram também, em inícios do século, vistos por muitos observadores estrangeiros como a prole de um ex-frade, bastardo, que tomara o poder pela força das armas, como os tiranos, e que assim o exercia ilegitimamente, o que Zurara não podia escrever. Isto é, a consagração solene dos autores da façanha seria a apoteose da grande operação de propaganda em que consistia a conquista de Ceuta, visando a legitimação internacional dos Avis por via de uma ação aparatosa (mesmo pirotécnica) em favor da Cristandade<sup>134</sup>. Com um ganho previsível de peso político junto da Santa Sé, essencial para a dinastia e para Portugal, historicamente muito dependente do Direito, e abrindo portas para a mobilização régia dos recursos da Igreja.



A cidade de Ceuta foi tomada de assalto e conquistada por uma força portuguesa de 250 navios e 50.000 soldados que desembarcou e tomou a cidade numa exemplar operação anfíbia onde não foram descurados factores como o reconhecimento prévio do local, o planeamento cuidado da operação e a surpresa da mesma. Frans Hogenberg, “Ceuta”, In Georg Braun, *Civitas Orbis Terrarum* Vol I, Colónia, 1572. © Biblioteca Nacional de Portugal, Inv C.A. 139V.

<sup>134</sup> - Mesmo a embaixada à Sicília foi pensada como ação de propaganda. “Certamente diziam aqueles estrangeiros: este rei de Portugal assim como é grande em todos seus feitos, assim faz grandiosamente todas suas cousas”. A ler com atenção: *CTC*, XVI-XVII.

A segunda razão é indestrinçável da primeira. Para alcançar o primeiro efeito, a conquista teria de ser relevante e defensável, militar e diplomaticamente, o que incluía a acomodação à narrativa do serviço à Cristandade. No Islão próximo, só existiam quatro cidades costeiras dignas de menção: Tânger, Gibraltar, Ceuta e Málaga. A conquista de qualquer uma delas colidiria com as ambições expansionistas de Castela. Gibraltar e Málaga por serem granadinas pertenciam ao direito de conquista de Castela explícito e reconhecido, enquanto as praças magrebina pertenciam à conquista subentendida, delimitadas as respectivas zonas de expansão pelo meridiano fronteiriço do Guadiana. Por isso D. João I se desviou do feito de Granada e resistiu em derradeiro à conquista de Gibraltar, quando as circunstâncias da operação de Ceuta o propiciaram, por ser pequena e da conquista de Castela, terá dito. Porque tal agressão indirecta a um reino cristão reputaria negativamente a expedição e reacenderia a guerra. Restavam as praças magrebina, cuja conquista não podia ser contestada juridicamente. Embora, Tânger, antiga capital provincial romana, tivesse relevância histórica e fosse a mais próxima de Portugal, Ceuta era mais importante, pela região em que estava inserida, pelos nexos a Granada e pelo seu valor simbólico na conquista muçulmana da Península. Desde que



A Bandeira de Ceuta num dos manuscritos da Crónica da Tomada de Ceuta [título simplificado] de Gomes Eanes de Zurara escrita entre 1449 e 1550, com aditamentos até 1460, é a narrativa mais importante sobre a expedição. © ANTT, crónicas, 9.

os portugueses resistissem à tentação de controlar o estreito, quer dizer, podendo perturbar a navegação muçulmana, mas não a navegação cristã que nele era dominante, oferecendo o mesmo acolhimento portuário que vigorava no tempo dos Merínidas<sup>135</sup>. A proposta de João Afonso, um dos vedores da Fazenda, ou seja um administrador<sup>136</sup>, era uma mera redução do feito de Granada ao campo dos possíveis, por isso política e eventualmente destinada a demover D. João I de uma intervenção ruínosa em Granada. Com Ceuta, o principal porto de ligação do Magrebe a Granada, os portugueses podiam clamar que auxiliavam a reconquista de Castela ao mesmo tempo que a sabotavam, deslocando a demarcação do Guadiana para o meridiano de Ceuta e criando para si próprios uma zona de expansão coerente, o reino de Fez, à custa de Castela. Sendo a interferência com Castela intrínseca a uma intervenção na zona, que era a única região possível para um feito apropriado, é impossível estabelecer uma hierarquia ou atribuir precedência a qualquer uma destas razões. Que eventualmente são uma só.

O resto são ganhos por arrasto, sem valor causal ou força determinante. A expedição teve um condão conagraçador, serviu também como válvula de escape – momentânea - para a belicosa fidalguia, que abraçou a conquista, mas demonstrou menos entusiasmo para permanecer em África, na iminência de um contra-ataque merínida. Tal omissão foi uma oportunidade para figuras de segunda linha, secundogénitos ou mesmo homens marcados, como D. Pedro de Meneses, um vestígio da antiga primeira nobreza fernandina, que perante as sucessivas recusas dos eleitos do rei se voluntariou para capitanear a cidade. Do seu serviço nasceu a casa de Vila

---

<sup>135</sup> - Note-se, a título de exemplo, como o prior do Hospital, Álvaro Gonçalves Camelo, aportou duas vezes a Ceuta, com dois navios de guerra, sem ser molestado. *CTC*, XVI.

<sup>136</sup> - Originalmente administradores dos bens da Coroa, cujas competências foram sendo progressivamente alargadas, dada a vastidão crescente desse património e dos seus vínculos, atraindo a larga fatia da função administrativa, incluindo as áreas da guerra, estado e administração geral, para além da original. Ficando de fora apenas a justiça, a graça (mercês e privilégios) e a consciência (patronato, assistência, ideologia). Por isso “Fazenda”, mesmo em inícios do século XV, pode ser equiparada a administração, mas não ao conceito estrito de “Finanças”, como muitas vezes sucede. V. António Manuel Hespanha, *História das Instituições. Épocas medieval e moderna*, Coimbra, 1982; Idem, *Poder e Instituições no Antigo regime*, Lisboa, 1992. Numa lista não datada mas que se estima ser de 1402, relativa à reforma (redução de moradores) da Casa Real, estão registados dois vedores da Fazenda: o próprio João Afonso e Álvaro Gonçalves, para além do vedor da Casa Real, Dinis Anes, sabendo-se, pelo mesmo papel, que um é adicional em relação ao prescrito. ANTT, *Colecção de São Lourenço*, I, ffs.25 e ss., publ. *MH*, I, pp.280-293. Ainda em 1411, eram um plural, como atesta a carta régia de 10 de Novembro de 1411, ANTT, Chancelaria de D. João I, 5, f.93, publ. *ibidem*, II, pp.32-34.

Real e o poderoso clã dos Meneses. É o primeiro de muitos casos de ascensão social por serviço ultramarino. A expedição sacrificou finanças e economia. Para além do impacto directo já referido, os portugueses sabiam (por ser óbvio que a conquista resultaria num enclave) que a tomada da cidade acarretaria necessariamente pesados custos de ocupação e a desestruturação da sua coerência económica (os agentes económicos com os seus nexos). Mesmo que não agissem contra os agentes económicos, como fizeram, nunca lograriam restaurar o *statu quo* económico anterior à conquista, pois os nexos estavam dependentes dos Merínidas, Nasridas, genoveses, etc. E em nenhuma circunstância a receita fiscal compensaria o investimento e os custos correntes. O ouro magrebino, o único produto deveras apetecível (os outros, do que se sabe, eram mais caros em Ceuta do que em Lisboa) já fluía para Portugal pelo normal funcionamento da economia real, concretamente por troca de géneros alimentícios, categoria em que o Magrebe Ocidental era historicamente deficitário, ao ponto da moeda de ouro mais abundante em Portugal ser mourisca<sup>137</sup>. Esse vantajoso comércio foi liquidado pelas proibições de 1414 e pela guerra de Marrocos.

A 31 de Julho, a armada zarpuou de Lagos e fundeou ao largo de Faro, onde, por falta de vento, permaneceu até 7 de Agosto, quando partiu para o Estreito. A 10 de Agosto, pela tarde, foi ancorar na baía de Algeciras. A informação disponível sobre as forças portuguesas é fragmentária e contraditória e apenas permite avançar aproximações. A Armada Real, reformada para a expedição com a reparação dos navios existentes e a construção de novas unidades, teria pelo menos 23 navios, dos quais 15 galés e 8 galeotas (ou fustas), três delas construídas pelos mestres de Cristo e de Avis e pelo prior do Hospital. Os navios pequenos seriam cerca de 120, quase todos (se não todos) portugueses. Contudo, mais de metade das velas grossas eram estrangeiras (53-58), pelo menos 11 naus biscainhas, 2 da Galiza (mais 4 naus biscainhas que se esperavam, em Abril, provenientes da Flandres), 18 naus e 4 cogas flamengas e alemãs, entre as quais uma nau flamenga de 500 tonéis, 4 naus pequenas da Bretanha, 12 ou 13 naus e 2 barcas de Inglaterra, entre as quais 4-5 naus do corsário Mundy de

---

<sup>137</sup> - ZURARA, *Crónica do Conde Dom Pedro de Meneses*, Porto, 1988 [fac-símile da ed. do abade Correia da Serra, Lisboa, 1792], LXXXI, p.476: “e as valedias que era moeda mourisca [...] esta era a moeda do ouro que mais corria nestes reinos e isto era porquanto quase em todos os tempos dos reis passados, sempre os mouros de além trataram em estes reinos de mercadoria, comprando pela maior parte todos os anos a fruta do Algarve, a qual não pagavam senão em ouro [...]”

Dartmouth, este como aventureiro e com gente de guerra, os outros fretados somente. De navios grossos portugueses, Ruy Diaz regista em Abril, entre prontas e em trânsito, 40 velas, entre as quais um grande barinel do rei de 300t<sup>138</sup>. O total de navios rondaria os 240<sup>139</sup>. O número de mareantes estrangeiros era muito elevado: o espião de D. Fernando regista 1700, na mesma data<sup>140</sup>, mas salvo um punhado de aventureiros, um dos quais, Antoine de La Salle, deixou um registo da expedição<sup>141</sup>, e a companhia de Mundy, a tropa era toda portuguesa. Ruy Diaz, que consultou os livros dos alardos, fala de um exército de 18585 homens<sup>142</sup>. Recrutados por comarcas: na Beira e em Trás-os-Montes, sob a intendência do infante D. Henrique, em Entre Douro e Minho, a cargo do conde de Barcelos, todos embarcados na frota do Porto, organizada pelo infante D. Henrique. A gente da Estremadura, Lisboa, Alentejo e Algarve, recrutada a mando do infante D. Pedro, embarcou em Lisboa. É de admitir que nem todos os soldados tenham sido utilizados, mas é igualmente plausível que o rei, por prudência militar e razões de propaganda, tenha elevado aos limites possíveis o contingente expedicionário. Junte-se um número de marinheiros e remadores não inferior a 4000, gastadores e bombardeiros, cujas máquinas e artilharia o rei proveu pessoalmente, séquito, religiosos, civis da carriagem, invisíveis,

---

<sup>138</sup>-Com a seguinte repartição, a 23 de Abril: 9 naus e 2 barcas fundeadas em Lisboa, todas de mercadores; o barinel ainda no estaleiro, para ser lançado em Maio; No Porto, 18 naus e barcas, sem indicação do perfil do senhorio; idem para uma nau e uma barca em Faro; 8 naus de mercadores ainda na Flandres. Das galés, 6 estavam no Porto com 2 galeotas; em Lisboa, 9 com 3 galeotas pequenas. As galeotas dos mestres das Ordens construíam-se no Zêzere, perto de Punhete (Constância). Cf. Ruy Diaz de Vega, doc.cit, 23-04-1415. Vinte anos mais tarde, nas Cortes de Évora de 1435, os procuradores da cidade do Porto lembraram a D. Duarte que a cidade contribuíra para a expedição com 70 navios, entre naus e barcas, afora “outra muita fustalha”. Note-se que à época fusta, ou fuste, tinha também o significado de navio ou embarcação. A carta de Abril de Ruy Dias, embora em castelhano, é a esse título ilustrativa. Quantos destes navios eram de facto do Porto e de Gaia ou de portos vizinhos mas aprestados no Porto não sabemos. Resposta de D. Duarte aos capítulos apresentados pelos procuradores do Porto nas Cortes de Évora, ANTT, *Chanc. D. Duarte*, I, fl.182v., publ. *Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*, dir. Pedro de Azevedo, I [único] Lisboa, 1915, pp.5-10(7).

<sup>139</sup>- Máximo 241; mínimo 227, subtraindo todos navios que em Abril se encontravam no exterior, mais o navio que se perdeu no Tejo quando a armada zarpuou, contando que os dois navios no Algarve foram incorporados em trânsito e dando 4 navios à armada de Mundy.

<sup>140</sup>- Entre os quais, 337 biscainhos e galegos; 660 flamengos e alemães; 200 ingleses (não contando com o grupo de Mundy); 80 bretões.

<sup>141</sup>- “Du Réconfort de Madame du Fresne”, parte II, *LA SALLE, Antoine de*, ed. Joseph Nève, Paris-Bruxelas, 1903, pp.141-155.

<sup>142</sup>- 4685 homens de armas, vassallos; 1900 besteiros a cavalo; 3000 besteiros a pé; 5000 lanceiros e 4000 peões de espada e escudo.

numerosos e peça importante da logística, para se ultrapassar facilmente o total de 20000 expedicionários. O infante D. Henrique comandava as galés, o seu irmão D. Pedro, as naus. O rei detinha o comando supremo.

A armada zarpou de Algeciras a 12 de Agosto rumo a Ceuta, mas sobrevivendo mau tempo começaram as dificuldades. A armada era vasta e diversa e os portugueses não tinham experiência com grandes conservas, cuja navegação organizada exigia grande mestria. As naus desgarraram-se e correram na direcção de Málaga, enquanto as galés, com a nau de Estevão Soares de Melo e parte dos navios pequenos, alcançaram Ceuta. Com a certeza de que seria atacado, Salah ben Salah, o governador da praça, chamou à guerra os Djebalas dos arredores. Durante alguns dias houve escaramuças entre gente da armada e da cidade. No dia 14, o rei enviou o infante D. Henrique para recolher as naus e o seu irmão e no dia 15, após conselho de guerra, decidiu desembarcar, mas novo temporal obrigou-o a levantar ferro. Os navios de remo, menos dependentes dos elementos, regressaram a Algeciras, mas os veleiros, da conserva das galés ou ainda laborando para se reunirem ao rei, foram todos empurrados contra Málaga. No dia 19, estas naus, recolhidas de novo pelas galés de D. Henrique, começaram a chegar a Algeciras. No dia 20, em conselho, o rei rejeitou a retirada e, como referimos, o ataque a Gibraltar e decidiu regressar a Ceuta. O ataque do dia 21 de Agosto foi anticlimático. A odisseia começava a deixar marcas nos expedicionários e havia um surto de peste a bordo. Os portugueses não correram riscos. D. João ensaiou uma finta com o corpo da armada enquanto D. Henrique desembarcou na praia de Santo Amaro defronte à porta da Almina (virada a norte), onde estabeleceu uma testa-de-ponte. A partir dessa posição, D. Henrique e D. Duarte, explorando a desorientação momentânea dos defensores, deram o assalto, sem aguardar pelo corpo principal. Houve focos de resistência, mas as principais dificuldades foram a dispersão da soldadesca ocupada no saque e o excessivo avanço de alguns elementos, que ficaram isolados, como D. Henrique, que com 17 homens ficou cercado durante duas horas. As lutas intestinas em Fez e o colapso do poder central, a decadência naval magrebina e o imenso poder reunido por João de Avis haviam há muito selado o destino da cidade. A cidadela foi ocupada ao fim da tarde.

A partir de Ceuta, os portugueses dirigiram uma intensa actividade naval, embora com meios muito modestos, contra a fraca navegação mercante muçulmana. Este curso provocou um módico renascimento naval

muçulmano e o empenhamento de Granada na reconquista da cidade. O emirato patrocinara a revolta de Mulei Yakub contra o seu irmão o sultão Abu Said Otman, que facilitara a conquista e impossibilitara a reacção de Fez, mas que corria agora contra os seus interesses. Sem o apoio granadino, o conflito logo cessou e em Agosto de 1418 Abu Said Otman pôde enviar um enorme exército contra a cidade, que sem máquinas de assédio efectuou um breve ataque exploratório. A verdadeira investida contou com um contingente granadino forte de 64 galés e fustas e uns milhares de homens, sob o comando do capitão Mulei Said, o que permitiu cercar a cidade por mar e por terra. Neste transe, a praça foi descercada por um forte socorro



Praças portuguesas em Marrocos. Ao longo de um século Portugal conquistou algumas importantes posições costeiras em Marrocos. O zénite do expansionismo português foi atingido em 1514, quando circunstâncias muito especiais fizeram acreditar na conquista do Reino de Marraquexe. O desastre de Mamora em 1515, a emergência de novas ameaças a norte e a crónica esqualidez dos efectivos portugueses enterraram de vez o projecto. Desenho de Rodrigues Pereira/José Manuel Cabrita.

comandado pelo infante D. Henrique, que no regresso apenas o mau tempo impediu de conquistar Gibraltar.

Ceuta marca o início da expansão ultramarina portuguesa. Para Marrocos, em resultado da transposição das rivalidades peninsulares para o Norte de África. De resto, sua importância política ditou também o início da dependência viciosa de Portugal relativamente ao Ultramar. A ligação da conquista às seguintes viagens atlânticas é, contudo e no limite, conjuntural, na medida em que as primeiras viagens henriquinas foram coevas ou seguintes à segunda e mais prolongada estada infante D. Henrique em Ceuta (1419). É exagerado dizer que a expedição contribuiu para navalizar a aristocracia portuguesa (curar o enjoo de D. João I, no dizer de Zurara), mas colocou-a em contacto com o mar e tornou-a menos montanhesa. Certamente influenciou o infante D. Henrique, de longe o mais belicoso dos infantes e o mais empenhado na guerra africana, a dirigir as suas forças e recursos pessoais e senhoriais para o reconhecimento e assenhoreamento do Atlântico, num contexto de competição com Castela, sublinhe-se, pelo qual, como príncipe afastado da sucessão, tentou empregar-se e a que, no plano pessoal, as tragédias de Tânger e de Alfarrobeira deram ulterior e inesperada dimensão.



Combate entre cavaleiros cristãos e muçulmanos. Inicialmente resultado da transposição do conflito peninsular entre Portugal e Castela para o espaço ultramarino, a expansão portuguesa no Norte de África – em concreto a ideia desenvolvida da conquista de Fez –, tornou-se num desígnio nacional. No norte de África nasceu a expansão e foi sepultado o Portugal de Avis; e com ele uma grandeza que nenhuma época lograria recuperar. Simon Bening e Frans de Hogenberg, *Genealogia do Infante D. Fernando*, ca. 1530-1534, © British Library, additional Ms. 12531, fl.4 (pormenor).

## CAPÍTULO VII

# As Primeiras Expedições Marítimas (1415-1437)

Paulo David Vicente

Se a grande maioria das expedições henriquinas ao longo da costa ocidental africana assumiu contornos de operações de desembarque militar<sup>143</sup>, procurando-se avidamente ouro e escravos de forma sistemática, o início das viagens foi diferente em relação ao arquipélago da Madeira. Muito provavelmente já conhecidas desde a segunda metade do século XIV, as ilhas de Porto Santo e da Madeira serviriam para fazer a aguada das embarcações que aí passavam, mas foram descobertas de forma “oficial” por João Gonçalves Zarco c. de 1419. Este navegador, oriundo da pequena nobreza e de quem pouco se sabe, terá participado na conquista de Ceuta, facto que o ligaria ao desenvolvimento de uma história particularmente difícil de verificar, mas que encontrou eco em vários escritos a partir do início do século XVI. Esta história, ou lenda, conheceu várias adaptações ao longo dos tempos e foi registada pelo doutor Manuel Constantino na *Insulae Materiae Historia*<sup>144</sup>, por Gaspar Frutuoso na sua obra *As Saudades da Terra*<sup>145</sup>, também de finais do século XVI, e por Francisco Manuel de Melo na sua *Epanáfora Amorosa*<sup>146</sup>, já do século XVII, além de ter sido recontada antes e depois destes por outros autores portugueses e estrangeiros, oralmente e por escrito e com pormenores diferentes aqui e ali. A história teria sido

---

<sup>143</sup> - Cf. FONSECA, Luís Adão da, *Os Descobrimentos e a Formação do Oceano Atlântico. Século XIV-Século XVI*, [Lisboa], Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, pp. 70-71.

<sup>144</sup> - Doutor Manuel Constantino, *História da Ilha da Madeira*, versão portuguesa do Padre João Baptista de Afonseca, prefaciada e anotada por Fernando Augusto da Silva, Funchal, Tipografia do “Diário da Madeira”, 1930.

<sup>145</sup> - Gaspar Frutuoso, *Saudades da Terra: história das Ilhas do Porto Sancto, Madeira, Desertas e Selvagens: manuscrito do século XVI*, notas de Álvaro Rodrigues de Azevedo, introdução de Alberto Vieira, edição fac-similada, Funchal, “Funchal 500 anos”, 2007.

<sup>146</sup> - MELO, Francisco Manuel de, *Epanáforas de Varia Historia Portuguesa*, 3.ª ed. revista e anotada por Edgar Prestage, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1931.

contada a Zarco por João de Amores ou João de Morales, um experiente piloto espanhol companheiro de cativo no Norte de África de marinheiros ingleses capturados por mouros. Estes ingleses seriam parte da tripulação de um barco perdido durante uma tempestade que os conduziu, acidentalmente, até à ilha da Madeira. Esse barco transportaria dois amantes, o nobre e corajoso Roberto Machim e Anna de Harfert, dama de alta linhagem, obrigados a fugir da família dela, que se opunha à união e que se apressara a tentar casá-la com outro homem, forçando-os a tentar atravessar o canal da Mancha até França ou Espanha. A lenda romântica prossegue, descrevendo a inexperiência da tripulação, que vê o barco ser arrastado por uma tempestade até à baía de Machico, nome que seria uma referência a Machim. Detalha depois o desembarque na ilha e as aventuras da tripulação para se abrigar de nova tempestade que lhes leva o barco, que não estava devidamente ancorado. Encontram uma árvore gigantesca, cujas raízes conseguem abrigar toda a tripulação, mas é depois narrada a morte de Anna, cansada da perigosa viagem, sucumbindo a febres. Com a dor da perda da amada, o próprio Machim morre aí também de melancolia, sendo a sua triste história de amor gravada pelos marinheiros na cruz de madeira erguida pelo cavaleiro para assinalar a sepultura da dama. Os sobreviventes acabariam capturados por mouros e vendidos no Norte de África, chegando a narrativa, por esta via, aos ouvidos de Gonçalves Zarco. A mesma lenda diz que os portugueses, quando aí chegaram mais tarde, descobriram a cruz de madeira e a história nela inscrita, erguendo a primeira capela da ilha na concavidade da mesma árvore, e atribuindo o nome de Machico à baía e localidade. A origem destes relatos é muito duvidosa porque não há documento escrito que refira a descoberta de uma cruz pelos marinheiros portugueses. Além disso, o próprio Francisco Manuel de Melo apresenta a história como uma lenda sem qualquer base verídica, explicando singelamente que se tratava duma ideia imaginativa para “aliviar o animo, escrevendo alguma obra de mais divertimento que as passadas”<sup>147</sup>. No século XIX surgiu documentação que mais reforça a teoria de que o nome Machico não está ligado a Machim, fazendo antes referência a um outro navegador, talvez estrangeiro, que muito provavelmente, teria participado em viagens àquelas ilhas durante o século XIV<sup>148</sup>.

<sup>147</sup> - Cf. SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *A Historiografia Portuguesa. Doutrina e Crítica*, vol. II, [Lisboa], Editorial Verbo, imp. 1973, pp. 175-176.

<sup>148</sup> - Cf. PERES, Damião, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 4ª ed., Porto, Vertente, 1992, p. 52.



Atlas Catalão (pormenor) de Abraão Cresques, c.1375. Biblioteca Nacional de França.

Seja como for, depois da conquista de Ceuta, Gonçalves Zarco tinha sido encarregado pelo Infante D. Henrique de comandar missões de patrulhamento das costas portuguesas do sul, defendendo-as do ataque de piratas. Terá sido numa dessas missões ao serviço do Infante, ou provavelmente numa viagem de exploração da costa de África para tentar atingir a Guiné, acompanhado por Tristão Vaz Teixeira, que fez o avistamento da ilha de Porto Santo c. de 1419 (alguns autores consideram 1418) e da Madeira no ano imediato. Imediatamente fizeram ver ao Infante a vantagem de colonizar estas ilhas, convencendo-o a estabelecer aí uma colónia permanente. Os dois homens voltariam ao arquipélago acompanhados por Bartolomeu Perestrelo, que era, como conta Zurara, fidalgo da casa do Infante D. João, e o processo efetivo de colonização começaria logo em 1425, entendida a urgência de aí criar um posto de apoio a futuras viagens marítimas para a costa africana. Para tal, dado que não existia população na ilha, nem gado ou plantas alimentares, levaram-se para lá cereais e animais e distribuíram-se as terras pelos primeiros povoadores, segundo a sua importância, o que ajuda a perceber as marcadas distinções sociais do século XV. Zurara relata, no mesmo capítulo, como a coelha prenhe que Perestrelo levava numa gaiola rapidamente se multiplicou na ilha de Porto Santo, dando origem a uma autêntica praga que destruiria as

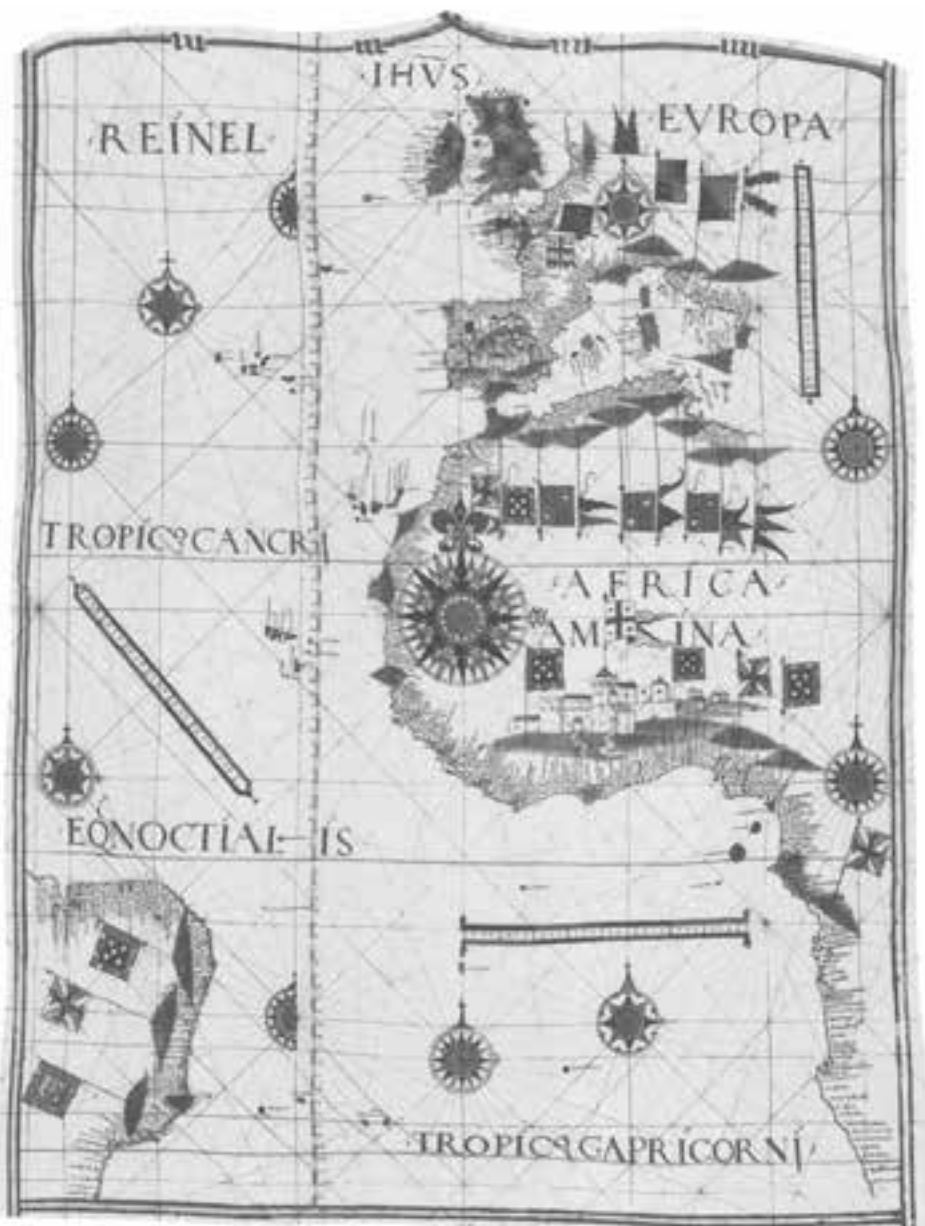
colheitas, “de guisa que não podiam semear nenhuma cousa que lha eles não estragassem”<sup>149</sup>. O cronista não se esquece também de elogiar a ação daqueles navegadores, frisando o seu passado de serviços heróicos em Ceuta, e de referir o papel de D. Pedro no início do povoamento do arquipélago. O pequeno grupo de ilhas prosperou rapidamente, ajudado pelo clima favorável e pela plantação de cana-de-açúcar, negócio tão rentável que fez quase abandonar todos os outros tipos de agricultura ainda durante o final daquele século, diminuindo-se o envio de pão para as praças marroquinas.

### **Expedições às Canárias e aos Açores**

O caso das ilhas Canárias tem semelhanças com o da Madeira porquanto se têm várias informações seguras do seu conhecimento ainda durante o século XIV. Este conhecimento correspondeu, na prática, à sua representação mais ou menos fiável na cartografia desse século embora, logicamente, o arquipélago tivesse sido primeiramente desenhado de forma incompleta em 1339 na carta de Dulcert, e, alguns anos depois, em 1375, no atlas catalão atribuído a Cresques, já com as denominações atuais e de forma mais complexa. Será importante notar a mais-valia estratégica que o domínio das Canárias representava, tendo estado no centro de uma disputa intensa entre Portugal, Castela e até a Santa Sé. Estas ilhas não eram, no entanto, desabitadas, o que sempre tinha dificultado tentativas de ocupação efetiva, e os guanches, nome dado à população local, tinham fama de ser bastante aguerridos, mesmo sendo sua tecnologia de guerra bastante primitiva, combatendo com lanças de madeira e pedras. Apesar deste perigo, o arquipélago era visitado regularmente por marinheiros e aventureiros europeus, sobretudo florentinos e genoveses, e a sua posse ia sendo reclamada por vários estados, acabando Castela por garantir o seu domínio durante o início do século XV. Portugal, apesar disso, não desiste de tentar o controlo destas ilhas, provavelmente informado de que algumas delas não estavam completamente controladas pelos castelhanos. É neste contexto que o Infante D. Henrique, logo no mesmo ano da conquista de Ceuta, teria encarregado D. João de Castro duma expedição militar para controlar as ilhas que não estivessem ocupadas por castelhanos e, no ano

---

<sup>149</sup> - Cf., de ZURARA, Gomes Eanes de o capítulo LXXXIII da *Crónica de Guiné*, nova edição com introdução, novas anotações e glossário de José de Bragança, [s. l.], Livraria Civilização - Editora, imp. 1994, pp. 345-351.



Visitadas pelos portugueses desde o Século XIV, as Ilhas Canárias foram alvo de sucessivas expedições militares ordenadas pelo Infante D. Henrique para as tentar ocupar. Ao contrário das restantes ilhas atlânticas – Madeira, Açores e Cabo Verde – estas ilhas tinham população autóctone. Pormenor da carta de Jorge Reinel c.1540. Biblioteca Barone Ricasoli – Firidolfí, Firenze. Cópia existente no Museu de Marinha.

seguinte, envia Gonçalo Velho estudar as correntes marítimas da zona. Apenas nos chegaram informações destas duas expedições nos escritos de Diogo Gomes<sup>150</sup> mas ter-se-ão, muito provavelmente, realizado, embora a sua datação seja imprecisa e tenha colocado dúvidas a vários estudiosos que acham prudente fixá-las talvez dez anos depois<sup>151</sup>. A tomarmos por boas aquelas duas datas, das duas expedições seguintes há informações mais precisas, conhecendo-se melhor a sua organização, embora Zurara dedique mais linhas à descrição dos curiosos usos e costumes dos habitantes das ilhas Canárias do que propriamente ao tema bélico.

Em 1424, D. Fernando de Castro lidera uma expedição de dois mil e quinhentos homens e cento e vinte cavalos às Canárias e o próprio Papa reconhece o direito de Portugal ao domínio sobre as ilhas pagãs daquele arquipélago. Não houve, no entanto, sucesso assinalável e o próprio Zurara não dedica a este tento mais que algumas linhas, como se disse, explicando, de forma muito sucinta, que a expedição falhou devido ao receio de D. Fernando de que se lhes acabassem os mantimentos. Zurara continua e lamenta as intromissões do rei de Castela, que lembrou os seus direitos à conquista daquelas terras<sup>152</sup>.

D. Henrique não desistiria facilmente. Em 1425 fazem-se as primeiras navegações até ao mar dos Sargaços e em 1427, provável ano do descobrimento das ilhas açorianas do Centro e do Oriente, parte nova armada para as Canárias, capitaneada por António Gonçalves da Câmara. Também esta armada sofreu infortúnios, não conseguindo dominar qualquer ilha do arquipélago. Estes dois revezes em nada abalaram a determinação do Infante que continuou a patrocinar expedições àqueles mares durante os quase trinta anos seguintes, agravando os problemas com Castela mas levando à redação de uma Bula, em 1455, que reservava para Portugal as navegações para além do cabo Bojador.

É numa viagem de 1427, como se disse, que o piloto Diogo de Silves terá descoberto algumas das ilhas dos Açores, sendo este arquipélago o último dos três a ter efetiva presença portuguesa, embora alguns estudiosos insistam na ideia de que já seria conhecido anteriormente, quiçá no século

---

<sup>150</sup> - Cf. BAIÃO, António, *O Manuscrito «Valentim Fernandes»*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1940 e Diogo Gomes de Sintra, *Descobrimento Primeiro da Guiné*. Edição crítica de Aires A. Nascimento. Introdução Histórica de Henrique Pinto Rema, Lisboa, Edições Colibri, 2002.

<sup>151</sup> - Foi o caso de Damião Peres. Cf. os argumentos que apresenta na sua *História dos Descobrimentos Portugueses*, *Op. cit.*, pp. 47-48.

<sup>152</sup> - Cf. o capítulo LXXIX da *Crónica de Guiné*, *Op. cit.*, p. 337.

XIV. Luís de Albuquerque refutou esta teoria, apresentando um sumário de condições que a fazem improvável, nomeadamente o afastamento dos Açores em relação às rotas comerciais dos comerciantes e corsários e a sua aparente confusão, em vários exemplos cartográficos, com algumas ilhas imaginárias<sup>153</sup>. Gaspar Frutuoso tinha apresentado Gonçalo Velho como o responsável pelo seu descobrimento em 1432 mas, mais uma vez, a cartografia parece provar o contrário, surgindo o nome de Diogo de Silves (de quem nada mais se sabe) na carta de Gabriel de Valseca de 1439, não obstante a inexistência de outros documentos que corroborem qualquer datação e a dificuldade de leitura do nome na mesma carta<sup>154</sup>. Gonçalo Velho terá também navegado até àquelas ilhas mas em data posterior, c. de 1432-1439, encarregado já de iniciar o processo de povoamento e colonização das ilhas já conhecidas. É muito provável também que, nesse contexto, a descoberta da ilha de São Miguel e o reconhecimento da ilha de Santa Maria tenham sido feitos pelo mesmo Gonçalo Velho em 1432.



As ilhas dos Açores foram referenciadas pela primeira vez na carta de Gabriel de Valsecha de 1439. Cópia do original da Biblioteca Nacional da Catalunha existente no Museu de Marinha.

<sup>153</sup> - Cf. ALBUQUERQUE, Luís de, *Os Descobrimientos Portugueses*, Lisboa, Publicações Alfa, 1983, p. 3.

<sup>154</sup> - Foi Damião Peres que fez a leitura paleográfica do nome na carta mas, ainda hoje, se presta a diferentes interpretações por ser de leitura muito difícil. Veja-se a sua *História dos Descobrimientos Portugueses*, *Op. cit.*, pp. 65-69.

## Fases dos Descobrimentos Henriquinos

Os planos do Infante D. Henrique, bem como toda a sua ação, têm sido alvo de hipóteses explicativas, muitas delas prendendo-se à própria génese dos descobrimentos portugueses, e outras que construiriam teorias paulatinamente desmontadas pela crítica historiográfica moderna, nomeadamente a chamada teoria “do sigilo”, iniciada por Jaime Cortesão<sup>155</sup>. Pode afirmar-se com segurança que um dos objetivos principais do Navegador era atingir as terras do Preste João, figura mítica na Europa quatrocentista e mesmo muito antes, embora Diogo Gomes seja mais vago ao escrever que o objetivo de D. Henrique ao enviar caravelas era “procurar terras” e “regiões afastadas do oceano ocidental”. Neste plano de ação cabem também, contudo, estratégias terrestres, traduzidas em igualmente importantes viagens e no envio de agentes a terras africanas. A conquista de Ceuta teria, segundo esta lógica, sido um exemplo de como D. Henrique desejava imitar o tipo de ação desenvolvida pelos genoveses no século XIV, procurando acesso ao ouro africano, o que, mais tarde se verificou ser muito difícil, dadas as condições das praças norte-africanas. Num esquema paralelo e muitas vezes complementar,



A barca foi o navio utilizado nas primeiras viagens de descobrimento. Aguarela do Comandante Sousa Machado. Museu de Marinha.

---

<sup>155</sup> - Ver ALBUQUERQUE, Luís de, *Op. cit.*, pp. 13-15.

D. Henrique apostava também nas viagens de exploração das costas de África, determinado a ganhar acesso a esse ouro africano por outras vias, procurando mão-de-obra escrava, que era de grande “serventia”, e prosseguindo a busca do Preste João ou dos seus súbditos, como sempre lembrou Zurara. Seja como for, parece-nos útil dividir pelo menos em duas fases este processo conduzido primeiramente pela influência do Infante, numa tentativa de perceber quais os objetivos mais claros em cada uma e quais os acontecimentos que as balizam. Estas divisões têm sido tentadas pela historiografia contemporânea com objetivos vários, mas esta forma bipartida parece-nos suficiente para efeitos desta obra. Arriscaríamos dizer que a primeira fase termina quando se redescobrem oficialmente as ilhas atlânticas e se iniciam viagens mais para sul ao longo da costa africana, atingindo-se finalmente o cabo Bojador e algumas terras mais a sul nos anos imediatos. As dificuldades levantadas depois pelas navegações a sul desse cabo juntam-se à conjuntura política do reino e obrigaram a uma paragem de cerca de quatro anos no avanço das expedições. A partir de 1441 começaria, então, uma outra fase com características novas, suportada tanto por alguns progressos científicos como por nova conjuntura política no reino<sup>156</sup>.

### **A Passagem do Cabo Bojador**

O objetivo de dobrar o Bojador, aliás, é significativo do empenho do Infante D. Henrique na continuação das viagens marítimas. Luís de Albuquerque demonstrou já, como mesmo depois da morte do Infante, as viagens “correram por conta duma certa improvisação que seguia cada viagem”, embora algumas expedições tivessem também objetivos bem específicos, ordenados por D. Henrique<sup>157</sup>. Zurara afirma que até 1434, ano em que finalmente o cabo é dobrado, se tentou fazer antes o mesmo cerca de catorze vezes, validando a ideia, expressa em variadas fontes, de que as viagens atlânticas às ilhas e costas de África se processavam de forma quase regular (talvez mesmo anual) desde c. de 1419. O feito de Gil Eanes, ultrapassando o Bojador, ajudará a aumentar o ritmo dessas viagens e abrirá caminho a importantes expedições nos anos 40 do século XV, que referiremos adiante. Além disso, Zurara foca a importância experimental de tal viagem, provando erradas as ideias que se tinham sobre o cabo e sobre as terras que

---

<sup>156</sup> - Ver o que dizemos ainda neste capítulo e no capítulo IX, *infra*.

<sup>157</sup> - Ver ALBUQUERQUE, Luís de, *Op. cit.*, p. 43.

se lhe seguiam. Diziam os mareantes, segundo Zurara, que depois do cabo não havia “gente nem povoação alguma” e que a terra não era “menos areosa que os desertos da Libia, onde não ha agua, nem arvore, nem herva verde; e o mar é tão baixo, que a uma legua de terra não ha de fundo mais que uma braça. As correntes são tamanhas, que navio que lá passe, jamais poderá tornar. E portanto os nossos antecessores nunca se antremeteram de o passar”<sup>158</sup>. Dessa viagem, porém, como de várias outras, pouca informação nos chegou, dizendo Zurara que Gil Eanes resolveu levar a D. Henrique algumas ervas chamadas “rosas de Santa Maria” como sinal de terra, por não ter encontrado pessoas ou povoações quando mandou “lançar o batel fora”.

### **Viagem de Gil Eanes e Afonso Baldaia**

Depois de devidamente recompensado, o mesmo Gil Eanes, escudeiro do Infante, que já tinha tentado a viagem ao Bojador no ano anterior, mas só conseguido atingir, com a sua “barca”, as “ilhas de Canária”, onde fez vários cativos que levou ao reino, foi depois acompanhado pelo “barinel” de Afonso Gonçalves Baldaia, copeiro do Infante, e chegaria à Baía ou Angra dos Ruivos logo em 1435, nome que foi posto àquele lugar pela grande quantidade daqueles peixes que ali encontraram. Dessa vez “acharam terra sem casas e rastro de homens e de camelos”, voltando ao reino para informarem o Infante<sup>159</sup>. Notemos aqui a distinção entre aquelas duas embarcações e o facto de o “barinel” ser de maior porte que a “barca” que tinha passado o Bojador. As diferenças morfológicas entre os dois barcos saem um pouco do âmbito deste trabalho, até porque o “barinel” tem origem e tipologia difíceis de identificar com exatidão, mas é importante verificarmos como o Infante D. Henrique queria estar bem seguro de que não existiam baixios para além do Bojador antes de para aí enviar um barco daquelas dimensões, provavelmente um dos maiores usados em viagens de exploração.

Convirá agora recuar um pouco e fazer aqui notar que as tentativas de ocupação das ilhas atlânticas tinham também o objetivo de acumular terras que pudessem ser distribuídas pelos nobres que participavam nas armadas, como se vê pela estrutura de distribuição das terras nas ilhas da Madeira e Porto Santo. Pode supor-se, além disso, que estas viagens de Gil Eanes e

---

<sup>158</sup> - Cf. o capítulo VIII da *Crónica de Guiné, Op. cit.*, p. 50.

<sup>159</sup> - Cf. o capítulo IX da *Crónica de Guiné, Op. cit.*, p. 55.



Gil Eanes, o navegador que dobrou, pela primeira vez, o cabo Bojador, em 1434. Óleo de Carlos Ramires. Museu de Marinha

Gonçalves Baldaia deram alento ao Infante e aos seus apoiantes para procurarem terras e comércio já estabelecido nas costas de África, ideia que foi executada imediatamente. Baldaia prossegue a busca e identificação das gentes a sul do cabo Bojador em nova viagem em 1436, recolhendo provas sucessivas da sua existência e encontrando redes de pesca e exemplares de lobos-marinhos (focas), e chegando finalmente à Pedra da Galé e ao rio do Ouro. É plausível supor também que haveria grande interesse em saber se os habitantes daquelas regiões eram mouros ou gentios. Essa informação era importante no planeamento dos próximos passos<sup>160</sup>, o que leva Zurara a relatar o encontro e peleja de dois jovens companheiros de Baldaia, Heitor Homem e Diogo Lopes de Almeida, com alguns homens que encontraram quando reconheciam, a cavalo, aquelas paragens. O grupo de desconhecidos acaba por fugir do ataque dos dois navegadores e desaparece, perseguidos em vão por Baldaia e mais marinheiros na manhã seguinte.

Por outro lado, conhecem-se exemplos de armadas organizadas sem ordem do Navegador, a maioria no sul do país, embora algumas delas venham a ter o seu apoio e autorização, uma vez que iam ao encontro dos seus próprios objetivos, nomeadamente fazer guerra a mouros das ilhas e

---

<sup>160</sup> - Ver ALBUQUERQUE, Luís de, *Op. cit.*, pp. 20-21.

tomar escravos, negócio muito lucrativo. Ter-se-iam realizado expedições desta natureza durante a suposta “pausa” das expedições oficiais? A escassa informação disponível não nos permite afirmar nada de muito concreto mas há, pelo menos, duas teorias sobre esse problema.



As primeiras viagens de descobrimento levaram os portugueses a explorar a costa africana para Sul do cabo Nã e, simultaneamente, descobrir e ocupar as ilhas dos arquipélagos da Madeira (1419-1420) e dos Açores (1427-1452) antes de ultrapassar o Cabo Bojador (1434) então o limite dos conhecimentos geográficos. Desenho de Rodrigues Pereira/José Manuel Cabrita.

## Paragem nos Descobrimentos

A mesma viagem de Baldaia, referida por Diogo Gomes como só tendo ocorrido em 1437, marca o final de um tempo de muitas operações navais nas décadas anteriores e o início de um período de cerca de quatro anos em que, como se disse, praticamente não se realizaram grandes viagens marítimas. As razões para esta paragem são várias, mas entendem-se no enquadramento dos acontecimentos no reino, preparando-se, desde 1436, uma grande expedição a Tânger, onde o Infante D. Fernando acabará aprisionado. O próprio rei D. Duarte, morreria no ano seguinte, em 1438, indeciso entre entregar Ceuta em troca do irmão ou manter aquela praça. O herdeiro da Coroa, D. Afonso, era ainda menor, e este facto significou, aliás, o nascimento dos conflitos entre os partidários da sua mãe e regente, a rainha D. Leonor de Aragão, e os do seu tio D. Pedro. Tais conflitos ditariam que as Cortes de Lisboa, reunidas em 1439, fizessem a regência passar para D. Pedro mas, em rigor, não havia “assossego” para se prosseguirem viagens de exploração marítima. Voltando a Zurara, menciona-se apenas, de facto, o envio de dois navios, um de cada vez, até ao rio do Ouro, em 1437, muito provavelmente caravelas de pescar, notando-se que apenas uma delas atingiu o objetivo, regressando carregada de azeite e peles de focas. O cronista escreve também que, apesar de se terem aparelhado duas caravelas em 1440, nenhuma largou ou trouxe proveito a D. Henrique.

De notar também que Damião Peres apresentou uma outra razão, esta de natureza técnica, para explicar esta paragem de cerca de quatro anos. Disse este Autor que seriam os recém-encontrados condicionalismos físicos do Atlântico a dificultar avanços para sul, zona onde a falta de ventos impedia os navios de singrar, havendo também violentas chuvadas e o “sopro tempestuoso do tornado” que tornava arriscadas as expedições<sup>161</sup>. Os anos de paragem significariam, portanto, uma espécie de pausa para “estudar e resolver” esses problemas<sup>162</sup>, o que se fez com sucesso ao longo dos anos seguintes. Outros historiadores duvidam, porém, da existência desta paragem ou, pelo menos, da sua duração e propósitos. Alberto Iria centra o problema na questão da utilização das caravelas já em 1440, concluindo que teriam de existir anteriormente, e posicionando-se mais próximo da opinião de Jaime Cortesão sobre essa paragem ser mais “aparente do que real”.

---

<sup>161</sup> - Cf. PERES, Damião, *Op. cit.*, pp. 165-166.

<sup>162</sup> - *Idem.*, *ibidem.*, pp. 83-84.

Se Damião Peres apresentou a caravela como uma das soluções estudadas durante uma suposta paragem de quatro anos nas viagens para fazer face às condições difíceis de navegação a sul do Bojador (uma outra teria sido a utilização de novas rotas marítimas), Jaime Cortesão e Alberto Iria preferem pensar que a utilização daquele tipo específico de embarcação já vinha sendo ensaiada antes, duvidando, como se disse, duma grande paragem nas viagens e considerando um “absurdo sustentar que, durante esses dois anos, a armação de navios de pesca do alto, iniciada já então nos mares do Rio do Ouro, tivesse abruptamente deixado de interessar em absoluto os mareantes e pescadores de Portugal e muito menos ainda nesses quatro longos anos, de 1437-1440”<sup>163</sup>.

Seja como for, é por 1439, depois de assumir a regência, apoiado pelo Navegador, que D. Pedro mais se apercebe da importância estratégica das navegações conduzidas por D. Henrique e toma várias medidas que visavam atrair iniciativas privadas para o campo de influência da Coroa. Este panorama sucede ao drama pessoal e político da monarquia de Avis. Lembremos que, além do Infante D. João e de alguns nobres, também D. Pedro aconselhara o Rei a devolver imediatamente Ceuta em 1438, ideia que encontrou nas Cortes a oposição dos representantes de Lisboa e do Porto e de todos aqueles que consideravam que a devolução da praça iria desonrar Portugal e o Papa, que tinha autorizado a sua conquista. Também o facto de D. Henrique não ter ido à Corte naquela ocasião, talvez fugindo das críticas daqueles que o acusavam de ter conduzido mal a expedição de Tânger, levou a que ganhasse inimizades em vida e ficasse, mesmo nalguma historiografia moderna, retratado como um homem duro e quase obcecado<sup>164</sup>.

Vasta historiografia contemporânea também perpetua a ideia de que era um homem de grande determinação, e quase persiste a ideia de que vivia exclusivamente para o seu desígnio, quase místico (muita historiografia o tem apresentado quase como um eremita místico ou um santo virgem dedicado à sua causa, mas recontar a história da sua caracterização não é nosso propósito), numa teimosia que produziu, sem qualquer margem para dúvidas, grandes resultados. A sua persistência e a sua atuação empenhada acabaram por fazer confundir, na sua figura, objetivos que talvez nunca

---

<sup>163</sup> - Ver IRIA, Alberto, *As Caravelas do Infante e os Caiques do Algarve. Subsídios para o Estudo da Arqueologia Naval Portuguesa*, 2.<sup>a</sup> ed., Academia de Marinha, 1991, pp. 26-30.

<sup>164</sup> - Ver o que escrevemos sobre Tânger no capítulo VIII desta obra, *infra*. Cf. também COSTA, João Paulo Oliveira e, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.

tenha tido, pelo menos de forma explícita, sobretudo em relação à sua vontade de atingir as Índias, embora seja possível que o tenha imaginado, à medida que as viagens iam atingindo pontos mais longínquos<sup>165</sup>. D. Pedro, talvez também para agradecer o apoio do irmão na questão da regência, procurou, por exemplo, estimular o povoamento da ilha de São Miguel, reforçando o domínio português do arquipélago dos Açores, uma vez que se tinha tornado porto importante para as embarcações nacionais e estrangeiras que aí passavam. D. Pedro tentou igualmente resolver o problema de conseguir limitar o acesso às terras descobertas por influência do seu irmão. Dominar as águas a sul do Bojador parecia um imperativo, visto que se perspetivava o transporte, por essas águas, de mercadorias muito valiosas e o problema da pirataria subsistia.

Estavam estabelecidas as bases para, alguns mais tarde, em 1443, D. Pedro firmar com D. Henrique um acordo político de apoio mútuo, como já tinha acontecido noutras ocasiões. D. Pedro, agindo em nome do rei como seu regente, concederá, a 22 de setembro daquele ano, a D. Henrique, seu irmão, o direito exclusivo da navegação a sul do Bojador. D. Henrique podia atacar, legitimamente quem contrariasse estas disposições e D. Pedro, talvez com astúcia, garantia que o comércio da Guiné passaria para a coroa após a morte do irmão, afastando-o simultaneamente das guerras no norte de África. Será D. Afonso V a beneficiar deste acordo, herdando não só a Coroa mas esta conjuntura favorável, iniciada pelos tios, que lhe deu direitos sobre as águas a sul do Bojador. Esta política ajudou a conservar a dinastia de Avis e marca bem a importância tanto de D. Henrique, como de D. Pedro, o primeiro o “responsável pela gênese dos Descobrimentos e pelo desencadear do fenómeno da primeira globalização”, e o segundo, a dar a esse “processo uma dimensão política, concretizando uma doutrina de domínio dos mares que havia sido ensaiada pela primeira vez um século antes, por seu bisavô, o rei D. Afonso IV”<sup>166</sup>.

Antes, porém, de analisarmos aquela que considerámos ser a segunda fase dos descobrimentos henriquinos, convém tratarmos a malograda expedição a Tânger, que tem vários pontos de ligação à questão das viagens seguintes e à ação do Navegador.

---

<sup>165</sup> - É também a opinião de João Paulo Oliveira e Costa e de Vítor Luís Gaspar Rodrigues na sua caracterização do Infante. Cf. *Os Construtores do Império. Da Conquista de Ceuta à criação do governo-geral do Brasil*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2017, p. 53.

<sup>166</sup> - Cf. as apreciações de João Paulo Oliveira e Costa sobre os dois Infantes, *Op. cit.*, *passim*.



D. Duarte, o primogénito da Ínclita Geração, governou o Reino de 1435 a 1438. O seu nome ficaria ligado ao desastre da expedição a Tânger e à morte no cativoiro de seu irmão D. Fernando. Quadro de Henrique Ferreira no Centro Cultural Casapiano.

## CAPÍTULO VIII

# A Expedição a Tânger (1437)

Paulo David Vicente

Depois da conquista de Ceuta, ficou claro que a continuidade da presença dos portugueses em Marrocos estaria sempre marcada por um problema difícil de resolver: a descontinuidade territorial. Portugal, em resultado de fatores conhecidos, só tinha podido iniciar uma ocupação restrita do Norte de África, e os responsáveis por essa ocupação, entendendo bem esse problema, foram obrigados a adotar, logo após 1415, um plano que ajudasse a colmatar a escassez de meios materiais e humanos para efetuar a desejada conquista do reino de Fez. Seria necessário criar um sistema de apoio em fortalezas próximas que, situadas ao longo da costa atlântica de Marrocos, pudessem enviar reforços umas às outras. Estudos recentes notam como estas fortalezas tinham uma organização interna a nível administrativo e militar praticamente igual à das antigas praças fortes do reino. Os seus administradores obedeciam às ordens dos seus Capitães que, por se encontrarem longe da capital, e numa zona de atividades militares constantes e perigosas, tinham grande autonomia, exercendo justiça e decretando leis com adaptações locais. No entanto, esse mesmo afastamento do Reino tornava as praças marroquinas extraordinariamente dependentes dele, pedindo-lhe auxílio constante de homens, materiais e mantimentos. Esta ajuda, nos primeiros tempos do século XV, vinha principalmente do exterior, sendo de realçar o papel importante que as ilhas atlânticas desempenhavam como bases de apoio.

Outra dificuldade na manutenção da primeira praça conquistada era a distância e o tempo das comunicações e resposta do Rei. Urgia buscar apoios mais próximos em caso de ataque, e essa ideia acabou por impor-se e ajudar à elaboração de um plano para o passo seguinte, o de uma nova conquista. As razões que motivaram este novo plano de conquista têm sido, tal como o projeto de Ceuta, amplamente discutidas pela historiografia

portuguesa e estrangeira, mas parece-nos ponto assente que se deveu principalmente a uma série de fatores estratégicos, políticos e económicos diretamente ligados a outros de origem feudal e tardo-medieval.

Tal como em 1415, ainda persistia a necessidade de afirmação internacional da dinastia de Avis, que terá também pesado sobremaneira nesse passo, assegurando a continuidade dum avanço português importante para impedir o domínio castelhano do estreito de Gibraltar. Os castelhanos estavam, aliás, estabelecidos na costa norte do estreito desde 1292. Para a dinastia de Avis, Ceuta representou essa afirmação real e territorial, sendo uma espécie de nova fronteira, resolvido que estava o problema da justeza do ato. Tratava-se, afinal, para a mentalidade dessa época, de uma guerra justa contra infiéis, o culminar de uma série de pedidos feitos ao Papa que, emitindo Bulas de Cruzada, como a de Bento XII a D. Afonso IV em 1341, encorajava um espírito de cruzada tardio que faz de Portugal um exemplo de mais uma especificidade peninsular no conjunto europeu. Além disso, Portugal procurava assegurar lucros vindos do comércio norte-africano e preparar bases para um futuro ataque a Fez. Por tudo isto, entende-se que muitos vissem a nova expedição a Tânger como o passo lógico seguinte e a única forma de conservar a praça antes conquistada.

Tânger era a principal povoação a ocidente de Ceuta e, com esta, dominava meridionalmente o estreito de Gibraltar, sendo estrategicamente necessária para assegurar a manutenção portuguesa daquela cidade. Além disso, possuía um excelente porto de mar, ficando a apenas cerca de 10km do cabo que dá início à orla marítima de Marrocos.

Existia uma clara luta de prioridades na ocupação da zona do norte de Marrocos, revelada na pressa na expedição a Tânger e na vontade de exercer pressão sobre o comércio local. Sobre esta vontade de muita nobreza de avançar para conquistas marroquinas, sabemos hoje que esse desejo era motivado sobretudo pela perspectiva de alcançarem rápido enriquecimento e honrarias que lhes permitissem ascender socialmente e manterem-se perto da zona de influência da Coroa. Muitos nobres arriscariam a sua vida e a das suas famílias nesse processo, deslocando-se para demoradas comissões nas praças ocupadas. Não admira que muitos desejassem que as conquistas marroquinas prosseguissem e que lembrassem ao Rei as bulas de Cruzada emitidas pelo Papa no século anterior. Outros, mais cautelosos, desaconselhavam estas manobras e apontavam razões de prudência e

segurança do próprio Reino e das suas gentes, avisando o Rei dos perigos futuros de uma nova expedição.

Nem só os nobres estavam ocupados neste debate e, durante a segunda e terceira décadas do século XV, todo o reino se ocupava desta questão complexa, uns contra e outros a favor de se prosseguirem as conquistas. A chamada “questão de Ceuta” era debatida por todos e alargar-se-ia à escolha dos rumos que a expansão portuguesa deveria seguir<sup>167</sup>.

Quando, em abril de 1436, as Cortes se reúnem em Évora, várias questões tinham sido lançadas durante os anos anteriores, tendo sido até ponderado o abandono de Ceuta. Muitos nobres lembravam também o Rei que se avolumavam as despesas com a manutenção daquela Praça e que conquistar outra duplicaria esse problema até se tornar insustentável mantê-las. A própria Coroa, ciente destes problemas, tinha pedido anteriormente pareceres às figuras mais influentes do Reino. D. João I, que ainda reinava em 1430, associou o seu filho D. Duarte ao governo e pediu-lhe ajuda para encontrar resposta a estas dúvidas, fazendo consultas públicas e privadas.

No chamado *Livro dos Conselhos de El-Rei D. Duarte (Livro da Cartuxa)*<sup>168</sup> podemos conhecer a posição escrita de muitos dos que foram ouvidos, e parece-nos até que o futuro Rei tinha muitas reservas em seguir um rumo bélico, talvez por influência do seu irmão D. Pedro, um infante cuja opinião tinha nele forte impacto por ser construída com os conhecimentos que adquirira nas suas viagens pela Europa e no contacto com outros Reinos. É do infante D. Pedro a célebre expressão *muy bom sumydoiro de gente de vossa terra e d'armas e de dinbeiro* para se referir a Ceuta. Alguns estudiosos das questões marroquinas notaram que esta opinião, expressa numa carta escrita em Bruges em 1426, se pode ter devido a uma divergência sobre a forma de governar aquela praça entre aquele infante e o seu irmão D. Henrique<sup>169</sup> mas, seja como for, causou dúvidas profundas ao futuro Rei D. Duarte,

---

<sup>167</sup> - V. sobretudo o que escreveram Vitorino Magalhães Godinho, *Documentos sobre a Expansão Portuguesa*, prefácio e notas de (...), vol. 2, Lisboa, Editorial Gleba, [1945], pp. 55 a 165, LOPES David, “Os Portugueses em Marrocos” in *História de Portugal*, dir. de PERES, Damião, tomo III, Barcelos, Portucalense Editora Lda., 1931, pp. 385-544 e Pe. SANTOS, Domingos Maurício Gomes dos, *D. Duarte e as Responsabilidades de Tânger (1433-1438)*, Lisboa, Comissão Executiva do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960.

<sup>168</sup> - *Livro dos Conselhos de el-Rei D. Duarte (Livro da Cartuxa)*, ed. diplomática por DIAS, João José Alves, Lisboa, Editorial Estampa, 1982.

<sup>169</sup> - V. FARINHA, António Dias, *Os Portugueses em Marrocos*, 2.<sup>a</sup> ed., revista, [Lisboa], Instituto Camões, 2002, pp. 20-21.

lembrando-o também de que até em Inglaterra e na Flandres se comentava abertamente o problema económico que se mantinha com a manutenção de Ceuta, de onde não chegavam grandes contrapartidas financeiras.

Apesar de todos os pareceres contrários e das suas próprias dúvidas, D. Duarte vê o projeto ser aprovado pelas Cortes, enfrentando críticas mais ou menos veladas durante os meses que se seguiram e até à data da partida. Foi feito pedido e meio aos cristãos e dois pedidos aos judeus para financiar a operação.

O cronista Rui de Pina, lembrando o simbolismo místico do sangue como “pronostico e agoyro”, não deixa de apresentar o caso de D. Duarte e de Diogo Lopes de Sousa, afirmando que ambos sangraram do nariz durante o conselho de Almeirim, assim que se decidiu a passagem a África para se conquistar Tânger, numa alusão direta ao martírio de D. Fernando<sup>170</sup>.

Ficaram estabelecidas as principais necessidades para a expedição e, durante os meses seguintes, procedeu-se ao difícil recrutamento de homens, material e mantimentos em Lisboa e no Porto, com a ajuda do ainda relutante infante D. Pedro. O facto de o próprio Rei não seguir nesta expedição desencorajou muitos que preferiam perder os bens a perder a vida ou a serem capturados.

No Porto, o infante D. Pedro, com a ajuda do conde de Arraiolos, seu sobrinho, filho do conde de Barcelos, procedeu aos preparativos, recrutando homens e navios. D. Henrique, que comandava as operações em Lisboa, apontara a necessidade de 14000 homens (3500 homens de armas, 500 besteiros de cavalo, 2500 besteiros de pé, 7000 peões e 500 serviçais) para o cerco de Tânger, porque era cidade muito grande e povoada. O pagamento dos soldos e graças aos capitães seria também avultado.

O Rei enviou homens da sua confiança para tentar contratar mais navios fora de Portugal, mas o problema financeiro subsistia. Mesmo tendo a Coroa recorrido aos dinheiros dos órfãos<sup>171</sup>, não chegava para alcançar os

---

<sup>170</sup> - PINA, Rui de, *Crónicas*, introdução e revisão de ALMEIDA, M. Lopes de, Porto, Lello & Irmão Editores, 1977, p. 522.

<sup>171</sup> - Rui de Pina, no cap. XXII da sua *Crónica de D. Duarte*, diz que dada a grande falta de gente para a expedição e o “grande falecimento de dinheiro”, foi necessário ir buscar fundos que a Coroa reservava para os órfãos, não adiantando, contudo, mais pormenores, e falando também da necessidade de recorrer à “fazenda” do Rei. Ver também COELHO, António Borges, *História de Portugal vol. III: A Largada das Naus (1385-1500)*, 2.ª ed., Lisboa, Editorial Caminho, imp. 2017, p. 83, Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal. Volume II: A Formação do Estado Moderno (1415-1495)*, 8.ª ed., [Lisboa], Editorial Verbo, imp. 1996, pp. 48-50 e LOPES, David, *A Expansão em Marrocos*, Lisboa, Teorema/O Jornal, [1989], p. 19.

números que D. Henrique dizia serem necessários. Também o rei de Castela proibira navios de daí partirem, e os que foram pedidos à Flandres e Alemanha acabariam também por não chegar. O infante D. João e o conde de Barcelos tinham, entretanto, voltado a mostrar-se contra toda a expedição, apresentando publicamente no Conselho de Leiria, em Agosto de 1436, as suas posições e obrigando o monarca a consultar o Papa, cuja resposta se prestou a diferentes interpretações, por distinguir guerra justa e necessária de guerra justa e voluntária, esta última de todo desaconselhada. . .

Definiu-se que Ceuta seria a base de operações e planeou-se a estratégia a seguir. As diretrizes principais foram sintetizadas pelo próprio monarca no seu regimento, entregue a D. Henrique, onde lhe ordenava que fizesse três divisões na sua frota, mandando uma a Tânger, outra a Alcácer e outra a Arzila, devendo o restante exército seguir por terra.



Tânger. A cidade foi atacada pelos portugueses em 1437 numa mal preparada operação que resultou num grave revés militar; para poderem reembarcar, os portugueses foram forçados a deixar prisioneiro o Infante D. Fernando, irmão mais novo do monarca D. Duarte e do Infante D. Henrique. Frans Hogenberg, "Tanger", In Georg Braun, Civitatis Orbis Terrarum Vol I, Colónia, 1572. © Biblioteca Nacional de Portugal, Inv C.A. 139V.

## A Expedição

Tal como planeado, a 17 de agosto de 1437 a armada do Porto, comandada pelo conde de Arraiolos, segue para Ceuta, base das operações, e a 22 de agosto a armada de Lisboa deixa o Tejo, comandada pelo infante D. Henrique, levando um regimento geral para a conveniente ação militar e dois “avisamentos especiais”, escritos por D. Duarte. Como se disse, pretendia o rei que D. Henrique mandasse pequenos grupos do seu exército sobre Arzila, Alcácer Ceguer e Tânger de forma a confundir os mouros. Além disso, o acampamento devia ter duas pontas para o mar, de onde podia receber auxílio. D. Henrique devia regressar a Ceuta caso falhasse à terceira tentativa.

A 27 de agosto, a armada de Lisboa chega a Ceuta, reunindo-se com a do Porto. Faz-se alardo dos homens e só se encontram 2000 de cavalo, 1000 besteiros e 500 peões (segundo Rui de Pina). Domingos Maurício, baseado numa carta de D. Duarte, calcula as nossas forças em 10500 homens, o que parece exagerado, se se tiver em consideração o número de 7000 avançado por Fr. João Álvares no seu *Tratado*<sup>172</sup>. D. Henrique recebe os alfaqueques que lhe pedem paz e lhe oferecem tributos de ouro e prata, gado e pão, segundo informa Rui de Pina no cap. XII da sua *Crónica de D. Duarte*.

A 9 de setembro, o infante D. Fernando embarca em Ceuta com destino a Tânger, enquanto D. Henrique toma a mesma direção por terra. Como a tribo dos Angeras guardava o caminho pela serra Ximeira e Alcácer Ceguer, o infante seguiu o rumo de Tetuão, afastada doze léguas de Tânger, enquanto as tribos marroquinas se juntavam para lhe fazer frente. Gomes Eanes de Zurara descreve como D. Duarte de Meneses e um grupo de batedores entra em Tetuão e derruba os seus muros<sup>173</sup>. Notemos como D. Henrique não seguiu, de facto, à risca as instruções de D. Duarte, hesitando quanto ao caminho a tomar e preferindo claramente demorar-se a procurar o domínio das terras vizinhas (parece ser afinal este o seu plano como demonstrou o Professor António Dias Farinha em capítulo da sua tese de doutoramento dedicado a esta problemática), além de se ter demorado excessivamente em Ceuta.

Apesar destes aparentes erros estratégicos iniciais na condução da expedição, podemos observar em perspetiva o papel das praças marroquinas,

---

<sup>172</sup>- Fr. ÁLVARES, João, *Chronica do Infante Santo D. Fernando*, ed. crítica da obra de (...) segundo um códice Ms. do séc. XV por Mendes dos Remédios, Coimbra, F. França Amado Editor, 1911.

<sup>173</sup>- ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica do Conde D. Duarte de Meneses*, ed. diplomática de KING, Larry, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova, 1978.

entendendo-se a importância do conhecimento geográfico das regiões em redor de cada praça e o cuidado posto na preparação das expedições. Como foi dito, a distância das praças umas das outras isolava-as um pouco e tornava absolutamente necessário que se firmassem laços com gentes locais. Ao abordar o problema dos supostos erros técnicos e estratégicos na condução do ataque a Tânger em 1437, António Dias Farinha equacionou o problema com a relação de poderes na zona e lançou a hipótese de as forças terrestres que avançaram sob o comando de D. Henrique terem querido “ocupar o território norte de Marrocos, submeter os seus habitantes, estabelecer laços vassálicos e conseguir parceiros comerciais”<sup>174</sup>, mais do que quererem conquistar Tânger.

Esta ideia sintetiza grande parte dos esforços feitos depois, lembrando as dificuldades que se colocavam ao estabelecimento de amizades e alianças com as tribos locais. Seriam precisamente estas ligações a desencadear reações punitivas violentas por parte dos reis de Fez e Marraquexe, que iriam ver crescer, mais tarde, próxima das praças dominadas pelos portugueses, uma rede de auxílios e de ligação aos pólos comerciais.

A conjuntura política marroquina era também desfavorável pois o reino de Fez era governado pelo poderoso vizir Abou Zeker (o Lazaraque das fontes portuguesas) que imediatamente conseguiu mobilizar importantes reforços militares, recorrendo até aos socorros dos reis de Marráquexe, de Velez e de Tafilaete, como se verá.

A 10 de setembro, o exército português assenta arraial em Tetuão, da parte de fora, junto dos muros desmantelados, e a 13 de setembro chega finalmente diante de Tânger, onde já estava a armada, mas acampa em local distante do mar, um outeiro fronteiro à alcáçova, dominando a cidade, dificultando a chegada de apoio por essa via. O exército começa a fortificar-se, cavando fossos e trincheiras. Notemos também como o arraial não ficou com nenhuma ponta ao mar de onde pudesse receber auxílio, exatamente ao contrário das claras indicações do monarca.

No dia seguinte, 14 de setembro, termina o estabelecimento do acampamento e, devido ao rumor falso de que os mouros fugiam, alguns portugueses arremeteram contra a cidade, sendo repelidos com violência pelos seus habitantes. Foi necessário o conde de Arraiolos ir recolhê-los.

---

<sup>174</sup> - V. FARINHA, António Dias, *Portugal e Marrocos no Século XV*. Dissertação de Doutoramento em História apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 3 vols., Lisboa, 1990. Exemplar policopiado, em particular as pp. 145-146 do vol. I.

Só a 19 de setembro termina o desembarque das forças navais, no meio de escaramuças com os mouros, e prepara-se o primeiro ataque para o dia seguinte. Esta lentidão no assentar do arraial e artilharia também jogou contra os portugueses.

É a 20 de setembro que se dá início ao ataque terrestre a Tânger. D. Fernando, com uma escada, ataca pela porta de Fez, na ala direita; D. Henrique avança pela ala esquerda, com duas mantas, sem escadas, e ao centro o conde de Arraiolos, o bispo de Évora e o marechal Vasco Fernandes Coutinho, cada um com uma escada. No entanto há novas contrariedades: as escadas eram curtas e a artilharia falhou, sendo os portugueses obrigados a recuar e a gastar dez dias à espera de novas escadas. Este compasso de espera permite que, a 30 de setembro, cheguem novos reforços às forças muçulmanas. Alguns desses reforços chegam até da Enxovia, entre Rabat e Azamor, e instalam-se num outeiro junto àquele onde estavam os portugueses. Esta demora na renovação do assalto e insistência mesmo depois dos primeiros recontros desfavoráveis contrariava, mais uma vez, as indicações de D. Duarte.

No dia 1 de outubro dá-se um ataque combinado de todos os mouros contra o acampamento português. D. Fernando consegue conquistar o outeiro, mas é obrigado a recuar para a sua posição inicial. Dois dias depois, a 3 de outubro, ocorre novo ataque dos mouros aos portugueses que saíram do acampamento. Entretanto, atacam o próprio acampamento português, que se encontrava desguarnecido, mas são rechaçados. D. Henrique prepara um castelo, uma espécie de palanque de madeira, para o assalto, mas falha novamente.

No dia 9 de outubro é o próprio rei de Fez que chega ao local da batalha, acompanhado de milhares de homens de guerra. D. Henrique, entretanto, já soubera da sua chegada pela boca de dois almogáveres feitos prisioneiros. Os mouros cercam os portugueses e obrigam-nos a retirar, uns para a armada e outros para o acampamento. Para cobrir esta retirada, D. Henrique corre risco de vida, perdendo o cavalo. Neste dia perde-se também toda a artilharia.

No dia seguinte, 10 de outubro, dá-se novo ataque dos mouros, que conseguem finalmente completar o cerco aos portugueses. Estes concentram-se no palanque e planeiam fugir para o mar, rompendo o cerco em que se encontravam. No entanto, o plano falha porque Martim Vieira, um capelão do infante, trai os portugueses e revela tudo aos mouros. Apesar

dum grande receio, no dia seguinte, 11 de outubro, sexta-feira, os mouros não atacam.

Cientes da situação quase insustentável dos portugueses, é preparada uma proposta de rendição a apresentar-lhes por parlamentares mouros, o que sucede no dia 12. Nessa proposta pede-se a imediata restituição de Ceuta. Ainda nesse dia, alguns mouros atacam os portugueses no palanque, mas são rechaçados.

O exército português aproveita os dias 13 a 16 de outubro, enquanto decorriam as negociações, para tentar aproximar o palanque do mar. No dia 16 de outubro assina-se o auto de capitulação e pazes: Ceuta seria devolvida; haveria paz por cem anos entre Portugal e Marrocos e trocar-se-iam prisioneiros para penhor deste acordo.

Estabelecidas aquelas condições, os portugueses começam a partir apressadamente logo no dia seguinte, mas são atacados por mouros incontrolados. Os doentes e os feridos passam pela chamada porta do albacar (a porta do gado *vacum*, o lugar onde se guardava este gado) e pela couraça da cidade (troços de muralha que serviam de molhe e passaram depois a ser um elemento defensivo das portas do mar).

No dia 19 de outubro, o palanque chega finalmente à praia e é atacado em vão pelos mouros. Finalmente, a 20 de outubro dá-se o embarque dos portugueses para o Reino, deixando o infante D. Fernando, armas e outros bens como penhor da entrega de Ceuta (segundo Rui de Pina, perderam-se cerca de 500 homens). Em troca de D. Fernando, fica cativo dos portugueses o filho de Sala ben Sala, que tinha sido governador de Ceuta. O embarque é vigiado por besteiros, mas morrem mais alguns homens afogados por não conseguirem chegar depressa aos barcos e os cronistas notam a crueldade dos homens que estavam a salvo nas embarcações, exigindo bens aos que ainda se encontravam na água para os deixarem subir a bordo. A armada de socorro, comandada pelo infante D. João, enviada do Algarve, chega já demasiadamente tarde...

Vitorino Magalhães Godinho, nos seus *Documentos sobre a Expansão Portuguesa*<sup>175</sup>, apresenta um balanço desta derrota e faz uma clara distinção entre desastre e fracasso, cabendo o primeiro, segundo ele, a D. Henrique, e o segundo a D. Duarte.

---

<sup>175</sup> - GODINHO, Vitorino Magalhães, *Documentos sobre a Expansão Portuguesa*. Vol. 2, Lisboa, Editorial Gleba, [1945], p. 155.



Infante D. Fernando, quando prisioneiro dos muçulmanos. Aguarela de Alberto de Souza. © Arquivo Histórico Militar.

### **As Cortes de Leiria e a morte do Monarca**

Zurara nunca chegaria a fazer a Crónica do rei D. Duarte, “talvez porque não interessasse, ao tempo, cronicar a desastrosa expedição a Tânger e as responsabilidades que nela teve o Infante D. Henrique”<sup>176</sup> numa indicação clara de que só mais tarde (na segunda metade do século XVI) se formalizaria uma crescente autonomização do discurso sobre a Expansão, mas é ponto assente que o resultado de Tânger entristeceu profundamente o monarca. Preocupado em reaver o infante D. Fernando, que tinha escrito, entretanto, a mostrar-se a favor da entrega de Ceuta, convoca Cortes para Leiria no mês de janeiro de 1438, escutando as opiniões dos nobres principais.

Os infantes D. Pedro e D. João e alguns poucos nobres aconselharam o Rei a devolver imediatamente Ceuta, mas tiveram a oposição dos representantes de Lisboa e do Porto e de todos aqueles que consideravam que a devolução de Ceuta era uma desonra para Portugal e para o Papa, que

---

<sup>176</sup> - V. CRUZ, Maria Augusta Lima, “Os Cronistas do Império. Da Gesta das Armas aos Heróis do Mar”, *Outro Mundo Novo Vimos*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses / Edições Inapa, 2001, p. 52.

tinha autorizado a sua conquista. Muitos queriam até ouvir primeiro a opinião do Santo Padre ou recomendavam que se pagasse antes um resgate pela vida de D. Fernando. D. Henrique não foi à Corte, talvez para não ser publicamente criticado pela forma como conduzira a expedição, preferindo demorar-se em Ceuta durante alguns meses, mas pediu novo exército ao Rei assim que se encontrou com ele, afirmando que seria capaz de conquistar aquelas praças marroquinas e libertar o irmão.

O Rei escutou os conselhos da maioria, que decidira não entregar a praça, violando o acordo celebrado com os marroquinos, embora a perspectiva de tomar essa decisão lhe pesasse de tal modo que, à época, se dizia que teria morrido de tristeza e não da peste que grassava no Reino. No entanto, até falecer, em setembro de 1438, não tinha tomado nenhuma decisão concreta, contatando apenas o Papa e enviando embaixadores a Castela, a Aragão e a Inglaterra. No seu testamento, porém, afirmou a vontade de trocar Ceuta pelo irmão, mas era já demasiado tarde e Portugal atravessava nova crise criada pelo problema de sucessão do monarca.

Até morrer em 1443 em Arzila, para onde tinha sido levado, D. Fernando escrevera a D. Pedro, em 1441, uma última carta pedindo para ser libertado, queixando-se dos maus tratos a que ele e os seus companheiros tinham sido sujeitos nas masmorras marroquinas. É neste contexto que se faz uma última tentativa de o recuperar (em 1440 ou 1441), encarregando-se D. Fernando de Castro, um dos nobres que tinha combatido em Tânger em 1437, de comandar uma frota que fosse até Ceuta ordenar a entrega da praça, cumprindo-se finalmente o acordo celebrado com os mouros. Diz-se que D. Fernando planeava até casar o infante D. Fernando com a sua filha, carregando o seu barco com materiais para preparar o banquete. No entanto, ao largo do cabo de S. Vicente, o seu barco afasta-se do resto da frota e é interceptado por piratas genoveses, morrendo o nobre durante o combate com eles, e o seu barco pilhado.

As fontes parecem lançar alguma suspeita deste ataque sobre Fernando de Noronha, que governava Ceuta, por ser contra a entrega da praça. D. Pedro, ao saber deste novo desaire quando a frota regressou a Tavira para enterrar D. Fernando de Castro, encarrega o filho deste, D. Álvaro de Castro, de completar a missão do pai, mas as negociações falham e Ceuta acaba por não ser entregue.

D. Fernando morre e ganha fama de santo mártir e o desejo de o vingar enformará as importantes decisões dos governantes seguintes.



## CAPÍTULO IX

# Descobrimientos Henriquinos a Sul do Bojador (1438-1460)

Paulo David Vicente

### Recomeço das viagens

Vencidas algumas das dificuldades que levaram a um abrandamento das expedições marítimas, ou talvez mesmo a uma paragem de alguns anos, como foi postulado por vários historiadores<sup>177</sup>, inicia-se um período fértil em novas explorações a sul do Bojador, algumas delas bem documentadas. A documentação pouco abundante, contudo, não permite confirmar a existência ou não de muitas outras viagens mencionadas por autores posteriores e complica a datação definitiva de muitas viagens realizadas nos anos 30, 40, 50 e 60 do século XV. João de Barros, por exemplo, afirma a presença de portugueses numa ilha nunca completamente identificada no Atlântico ocidental, chamada S. Mateus. Para tal baseia-se no testemunho de um roteiro de viagem dum navio castelhano que ali aportou em 1525 e que descobriu, em duas árvores, duas inscrições notando ali a presença portuguesa oitenta e sete anos antes<sup>178</sup>. Duarte Leite identificou esta ilha com a de Fernando de Noronha, mas devido a várias dificuldades de localização (era difícil calcular a longitude e latitude corretas destas ilhas descobertas), alguns historiadores inclinam-se para ver aí uma confusão entre essa ilha e a Trindade<sup>179</sup>. Damião Peres estudou esta questão, sintetizando a sua problemática, e concluiu que há fortes probabilidades de João de Barros se ter equivocado ou utilizado um “texto adulterado”, apontando até as suas dúvidas quanto à conservação das supostas inscrições em cascas de árvores, que não têm grande valor de prova<sup>180</sup>.

<sup>177</sup> - Veja-se o que escrevemos *supra*, no capítulo VII deste livro.

<sup>178</sup> - BARROS, João de, *Ásia. Primeira Década*. Reedição Fac-similada da edição de Coimbra, de 1932, revista e prefaciada por António Baião, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, Livro II, cap. 2º, pp. 67-68.

<sup>179</sup> - Cf. o que diz COSTA, Manuel Fernandes, *As Navegações Atlânticas no Século XV*, [Lisboa], Instituto de Cultura Portuguesa, 1979, 89-91.

<sup>180</sup> - Cf. PERES, Damião, *Op. cit.*, pp. 135-137.



O barinel foi, além da barca, outra das embarcações utilizadas pelos portugueses nos primeiros descobrimentos na costa africana; era também utilizada como embarcação de comércio. Aguarela do comandante Sousa Machado. Museu de Marinha.

### **Antão Gonçalves**

A partir de 1441 as viagens sucedem-se a bom ritmo e há alguma facilidade em atestar a sua realização. Importa seguir a Crónica de Zurara para podermos acompanhar a grande quantidade de acontecimentos náuticos importantes ocorridos a partir daquela data, muitos deles com resultados impressionantes no Reino. Zurara é explícito ao dizer que quer dar a conhecer “alguma novidade” da “trabalhosa sementeira” realizada por D. Henrique<sup>181</sup> e imediatamente nos apresenta a viagem de Antão Gonçalves, um jovem guarda-roupa do Infante, incumbido duma missão simples, uma “encomenda de menos encargo” que se coadunava com a tenra idade e suposta inexperiência daquele mareante: carregar o navio com coirama e azeite dos “lobos-marinhos” e regressar a Portugal. A escrita viva de Zurara prossegue, narrando o discurso de Antão Gonçalves aos companheiros. O jovem mareante, acabado o seu “principal mandado” desejava realizar uma ação mais importante e honrosa, considerando que “seria vergonha” regressar à presença do Infante só cumprindo aquela tarefa. Desafia os companheiros a apoiá-lo e, nas palavras do cronista, apresenta-lhes uma

---

<sup>181</sup> - Ver ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica de Guiné*, *Op. cit.*, p. 65.

ideia que teria “muito maior peso”: “levar os primeiros cativos ante a presença do nosso príncipe!”<sup>182</sup>. Notemos como a ideia é apresentada por este jovem servidor do Infante como uma espécie de aventura para lhe fazer serviço e simultaneamente mostra aos leitores a importância desta iniciativa para D. Henrique. Antão Gonçalves fala aos companheiros, neste episódio narrado na Crónica de Guiné, mas a construção mental do seu discurso é trabalho meritório de Zurara, revelando-nos a ansiedade de D. Henrique em querer conhecer quem são os “moradores desta terra”. O plano do mareante é simples: sair em terra acompanhado de nove companheiros e procurar, ao longo do rio, gentes “que tratam com camelos e outras alimarias que levam suas cargas” e sem que eles tenham deles “nenhuma sabedoria”, “filharmos algum, do qual o Infante nosso senhor não será pouco contente, para cobrar conhecimento por ele de quaes e quejandos são os outros moradores desta terra”. Para melhor convencer a tripulação, Antão Gonçalves lembra-os que deverão ser recompensados, tal como outros o foram antes: “Pois qual será o nosso galardão, sabê-lo-eis pelas grandes despesas e trabalhos que ele, nos anos passados, somente a este fim, tem oferecidos.” A tripulação responde com alguma cautela, mas todos se dizem “da criação do Infante” e tendo “desejo e vontade de o servir, até poer nossas vidas na sorte do derradeiro perigo.” Além disso, reconhecem que a “intenção é boa” preparando-se para executar o plano. Os portugueses procuraram os ditos cativos, seguindo durante algumas léguas, e encontrando rastros de um grupo grande. Iam determinados a continuarem até os encontrarem, “velando a noite”, com o seu cansaço a ser “já mui grande”, quando acabam por encontrar um “homem nu que seguia um camelo, levando duas azagaias na mão”. Zurara descreve a captura do homem, que se defendeu como pôde dos portugueses, e conta depois a decisão de voltarem ao barco sem se aproximarem do tal grupo que estava perto, “sobre um outeiro”, por já estar o sol “muito baixo” e eles cansados, podendo essa conjuntura “trazer maior dano que proveito”. No entanto, veem uma “moura negra que era serva daqueles que ficavam no outeiro, e posto que o conselho de alguns daqueles fosse que a leixassem ir, por não travar nova escaramuça, de que pelos contrários não eram requeridos,” acabam por a capturar. Os outros mouros ainda a “quiseram acudir; mas vendo os nossos aparelhados de os receber, não sómente se retraíram para

---

<sup>182</sup> - Idem, *ibidem*, p. 66.

onde estavam, mas ainda fizeram viagem para outra parte, voltando as costas aos contrários.”

Este episódio narra, como se vê, as primeiras capturas de homens naquela zona e Luís de Albuquerque atribui-lhe, como alguns historiadores já tinham feito antes dele, a importância de validar a ideia de que a captura de escravos para mão-de-obra para a agricultura do Reino vinha antes da própria curiosidade geográfica, embora esta também estivesse expressa na vontade de saber quem eram aquelas gentes<sup>183</sup>.

### **Nuno Tristão**

A continuação da narrativa de Zurara parece reforçar esta ideia porque, numa ligação temática e lógica, nos apresenta uma nova expedição enviada pelo Infante que se encontra com a de Antão Gonçalves, cujo objetivo era claro: passar “alem do Porto da Galé, o mais longe que podesse e d'aí que trabalhasse de filhar gente por qualquer maneira que melhor podesse”.

Esta “caravela armada” era capitaneada pelo “assaz valente e ardido”, Nuno Tristão, um “cavaleiro mancebo” “que fora criado de moço pequeno na câmara do Infante”. Zurara descreve como ambos os capitães se encontram e conversam, querendo saber “novas de seu senhor e assim dos amigos e conhecentes” e também de “sua presa”.

É narrado aqui outro passo importante quando Nuno Tristão tenta “que um alarve que ele ali trazia, que era servo do Infante seu senhor, falasse com alguns daqueles cativos, por ver se entendia sua linguagem; e que se entendessem, que aproveitaria muito, para saber todo o estado e condições das gentes daquela terra.”<sup>184</sup> Mais uma vez Luís de Albuquerque tem dificuldade em ver aqui apenas desejo de satisfazer curiosidades geográficas e pensa que será mais acertado lermos este passo como uma vontade de encontrar informações mais precisas sobre a “rede comercial da região”. Parece-nos que as frases seguintes de Zurara nos dissipam qualquer dúvida a esse respeito, quando nos apresenta a ideia seguinte do cavaleiro Nuno Tristão: levar ao Infante não apenas aqueles dois cativos, mas “outros muitos mais”, e justifica isto tanto com a sua própria honra de cavaleiro como com a vontade de dar algum lucro ao Infante. Vejamos: “Certamente vos digo que, quanto pelo que a mim acontece, a mim parece que receberia

---

<sup>183</sup> - Ver ALBUQUERQUE, Luís de, *Op. cit.*, pp. 21-22.

<sup>184</sup> - Cf. ZURARA, *Op. cit.*, p. 72.



Carta da costa ocidental africana de Pedro Reinel c. 1485. Cópia do original dos Archives Départementales de la Gironde, Bordeaux, existente no Museu de Marinha.



Com o desenvolvimento dos descobrimentos, alguns navegadores são armados cavaleiros nos territórios recém-descobertos. *História da Expansão Portuguesa*.

injúria, tendo ordem de cavalaria, se aqui não fizesse outra presa mais rica por que o senhor Infante possa cobrar algum começo de paga, sobre tanta despesa.” O novo plano é simples e apresentado rapidamente por Nuno Tristão: cada um deles levar dez dos seus melhores homens e saírem todos em terra para “buscar aqueles que vós achastes” e “todos filhar”, incluindo “mulheres e moços”. Antão Gonçalves concorda, mas aconselha prudência, e a expedição faz-se como planeado. Os portugueses procuram a pista da gente “que Antão Gonçalves achara, ou outra alguma semelhante” e atacam-nos durante a noite, gritando “Portugal e Santiago! Cujo espanto turvou os contrários por tal guisa que os meteu todos em desacordo; e assim desacordados começaram de fugir sem nenhuma ordenança de reguardo.”

O cronista prossegue, narrando o recontro e a tentativa do grupo de se defender dos portugueses com as suas azagaias “porque doutras armas se não sabem aproveitar”. Nuno Tristão dá de caras com um deles e acaba por matá-lo enquanto os outros portugueses matam mais três homens e capturam “dez, entre homens e mulheres e moços”. Neste passo, o cronista assinala que os portugueses “começaram a requerer de Antão Gonçalves que fosse cavaleiro” embora este respondesse que “não queria receber tamanha honra” por “tão pequeno serviço” e “que sua idade não o requeria,

nem ele por sua vontade nunca o seria, salvo depois que passasse por maiores feitos”. Nuno Tristão, porém, ao escutar aqueles homens e por “sentir que era razão”, arma-o cavaleiro, “ainda que fosse contra” o “querer” de Gonçalves. Aquele local passa a chamar-se, por isso, porto do Cavaleiro ou Angra dos Cavaleiros.



A caravela foi o navio utilizado pelos portugueses nas suas viagens para Sul do Cabo Bojador e que, a partir de 1441 é feita por pequenos ou grandes frotas com finalidades comerciais. Era a busca do ouro e dos escravos. Aguarela do comandante Sousa Machado. Museu de Marinha.

O resto do episódio é igualmente importante. Os prisioneiros são conduzidos aos barcos e levados até ao alarve que acompanhava Nuno Tristão para serem interrogados, mas não se entendem, embora um deles, aparentemente mais importante, cavaleiro “nobre entre os outros que ali eram cativos”, percebesse a linguagem mourisca e respondesse a algumas perguntas. Zurara conjectura que a linguagem destes cativos seria “azaneguiã”, provavelmente o berbere. Assim que se estabelece esta comunicação, os portugueses pensam imediatamente em lucrar mais ainda e dão ordem ao alarve e a uma das mouras para saírem do barco e irem “dizer aos outros que se quisessem vir a eles falar sobre o resgate dalgum

daqueles que tinham presos, ou sobre trato de mercadoria, que o poderiam fazer”. Os portugueses esperam ali dois dias e um grande grupo de mouros acaba por se aproximar deles, notando Zurara como tinham “parte de astúcia” embora “adefora parecessem gente barbárica e bestial” ao enviarem apenas três até à ribeira, ficando os outros escondidos “em cilada” à espera de “poderem filhar” os portugueses. Estes, demonstrando “avisamento”, ao verem que o alarve não voltava e estava cativo dos mouros, resolvem partir, sendo imediatamente atacados pelo grande grupo que apareceu de repente, “remessando suas pedras e fazendo suas maneiras”. Os portugueses afastam-se e separam-se: Antão Gonçalves volta para Portugal “porque tinha já seu navio carregado” e Nuno Tristão prossegue viagem para cumprir o “mandado” do Infante.

Zurara termina esta passagem com uma informação técnica importante, descrevendo sucintamente como Nuno Tristão resolve reparar a sua caravela antes de seguir viagem e “feze-a poer em terra, onde a fez alimpar e correger do que lhe cumpria, aguardando sua maré como se fosse ante o porto de Lisboa, cujo atrevimento muitos foram maravilhados”, dado, certamente, o perigo de ali realizar tal operação<sup>185</sup>. Nuno Tristão é bem sucedido e passa o Porto da Galé, atingindo o Cabo Branco onde, novamente “saíram em terra por ver se podiam fazer alguma presa. E pero que achassem rastro de homens e ainda redes, houveram conselho de se tornar, visto como por aquela vez não podiam avantajar sobre seu primeiro aqueecimento.”<sup>186</sup>

Num corolário moralista para esta aventura, Zurara narra, por fim, a satisfação do Infante ao receber aqueles escravos e reafirma a sua “santa intenção” de “buscar salvação para as almas perdidas”, “ainda que a força do maior bem era deles mesmos, que posto que os seus corpos estivessem em alguma sujeição, isto era pequena cousa em comparação das suas almas, que eternamente haviam de possuir verdadeira soltura.”<sup>187</sup> Esta retórica oficial do cronista contrasta, porém, com a ênfase dada à perspectiva de lucro que se podia ter com estas viagens, como se verá, mas encaixa-se numa realidade mais objetiva, a de que haveria “necessidade” de pelejar com aqueles infiéis. Não admira que o cronista despenda um capítulo da sua Crónica

---

<sup>185</sup> - António Borges Coelho entende que foram ambos a realizar estas operações de querenagem. Cf. a sua *História de Portugal vol. III: A Largada das Naus (1385-1500)*, 2.<sup>a</sup> ed., Lisboa, Editorial Caminho, imp. 2017, p. 115.

<sup>186</sup> - ZURARA, *Crónica de Guiné, Op. cit.*, pp. 75-77.

<sup>187</sup> - Idem, *ibidem.*, p. 80.

a apresentar uma Bula papal de resposta ao requerimento de D. Henrique dalguns “tesouros da santa Igreja, para salvação das almas daqueles que nos seus trabalhos desta conquista fizeram seu fim”. D. Henrique enviara este pedido por Fernão Lopes de Azevedo, comendador-mor da Ordem de Cristo e membro “do conselho del-Rei e do Infante.” A resposta do Papa Eugénio IV chegou em 1442 e foi uma bula de indulgências plenas aos cavaleiros e freires da Ordem de Cristo, além dos que se lhes juntassem, na luta contra os infiéis naquelas terras<sup>188</sup>.

Estavam agora validadas as próximas expedições daquele género e justificadas as capturas de escravos. Zurara lembra, neste passo, que também o regente, o Infante D. Pedro, acha bem legislar no sentido de dar um quinto dos lucros da Coroa a D. Henrique “pelas grandes despesas” que tinha feito naquele objetivo.

### **Nova viagem de Antão Gonçalves**

O cronista imediatamente apresenta mais resultados práticos e conta nova viagem de Antão Gonçalves, desta vez movido pela promessa do tal cavaleiro mouro capturado de que seria trocado “por cinco ou seis Mouros negros, e assim lhe dizia que eram ali entre os outros cativos dous moços de semelhante rendição.” Zurara justifica este grande desejo do cavaleiro de ser livre com a sua condição de “razão ou a nobreza” considerando que esse desejo de liberdade é “tanto maior” quanto forem aquelas. Dos outros escravos, nota que são “servos daqueles por antigo costume” bíblico, “posto que sejam Mouros como os outros.”

Antão Gonçalves resolve-se a partir novamente e ampliar o seu lucro, capturando mais escravos, não sem antes pedir autorização ao Infante e dizendo-lhe que “melhor era salvar dez almas que tres, que pero negros fossem, assim tinham almas como os outros, quanto mais que estes negros não vinham da linhagem de Mouros, mas de gentios, pelo qual seriam melhores de trazer ao caminho da salvação”. Por fim, para melhor convencer o Infante, diz-lhe que “pelos negros podia ainda saber novas da terra, muito mais longe” e que “teria maneira, quando no trato falasse, de se trabalhar de saber as mais novas que ele podesse”. A resposta do Infante é clara, respondendo “que lho tinha em serviço, e que não somente daquela terra desejava de haver sabedoria, mas ainda das Indias, e de terra do preste

---

<sup>188</sup> - Idem, *ibidem.*, pp. 82-84.

João, se ser pudesse.” Com este encorajamento, Antão Gonçalves apressa-se a partir, levando com ele “um gentilhomen da casa do imperador d’Alemanha, o qual se viera a casa do Infante com intenção de o aviar para Ceuta, onde desejava ser cavaleiro, fazendo primeiramente tanto por sua honra por que o merecesse, cujo nome era Baltasar”. A embarcação enfrenta, porém, uma “tão grande tormenta” que é obrigada a voltar a Lisboa, aguardando melhoria das condições para nova partida.

Chegados ao local onde tinham antes estado, Antão Gonçalves prepara o resgate do mouro e deixa-o sair do barco, confiante de que não fugiria por “excelencia da nobreza que em ele havia sobre os outros”. O mouro tinha sido “mui bem vestido de roupas, que lhe o Infante mandara dar”, o que “poderia aproveitar em animação daqueles, para os trazer a tratos de mercadoria”. Este plano, no entanto, falha: o mouro “tanto que se viu fora, esqueceu-se mui asinha de suas promessas” e desaparece, ocasião para Zurara considerar que era melhor “não fiar de nenhum sem mais certa segurança”, todos recebendo “avisamento” para tal.

Sem desistir, Antão Gonçalves prossegue pelo Rio do Ouro e lança âncoras, esperando ali uma semana até receber a visita de dois Mouros que lhe dizem que em breve ali chegariam muitos mais para “fazer o resgate”, o que se concretizou.

Antão Gonçalves observa cerca de cem pessoas e recebe, em troca dos seus dois prisioneiros, “dez negros entre Mouros e Mouras, de terras desvairadas” que, aparentemente, entendiam a “linguagem mourisca”.

Zurara apresenta então os outros ganhos do cavaleiro: “ouro em pó, ainda que pouco fosse, e uma darga, e muitos ovos de ema, em maneira que vieram um dia á mesa do Infante tres iguarias deles, tão frescos e tão bons como se foram de algumas outras aves domesticas. E bem é de presumir que principe cristão não seria em esta parte da cristandade que semelhantes iguarias em sua mesa tivesse.” De seguida, os mouros contam aos portugueses que “ha em aquela parte mercatores que tratam com aquele ouro, o qual parece que se acha entre eles”, informação que muito deve ter alegrado os marinheiros que não perderam tempo em regressar a Portugal imediatamente, recebendo do Infante “mercê” e esquecendo-se de prolongar a viagem para recolherem informações geográficas, como notou, novamente, Luís de Albuquerque<sup>189</sup>. Zurara explica, numa nova

---

<sup>189</sup> - Idem, *ibidem.*, pp. 85-89 e ALBUQUERQUE, Luís de, *Op. cit.*, p. 23.

contextualização retórica, como seguia “aquela carreira, uns por servir, outros por ganhar honra, outros com esperança de proveito, ainda que cada uma destas duas cousas traga consigo ambas, e isto é, que em servindo aproveitavam em si, e acrescentavam em sua honra”.



Figura .- Retrato da negra Catarina, Albrecht Durer, 1521. Testa di Giovane Mora, Gabinetto dei Disegni e delle Stampe degli Uffizi, Inv. GDSU n. 1060 E.

### **Nova expedição de Nuno Tristão em 1443**

As expedições deste género, naturalmente, sucedem-se. Nuno Tristão, em 1443, numa caravela armada pelo Infante, chega novamente ao Cabo Branco e “querendo seguir mais ávante, passando o dito Cabo quanto podia ser XXV léguas” vê uma “ilha pequena, cujo nome ao diante souberam que havia nome a de Gete.” Esta ilha, a que João de Barros chamou Adegete, é a mesma a que depois se chamou Arguim. É aqui que os navegadores portugueses avistam várias “almadias de pau, e em elas soma de gente, empero todos nus, não ainda pela necessidade de agua, como por seu antigo costume. E tinham tal maneira em sua passagem, que os corpos iam sobre as almadias e as pernas pela água, com as quaes se ajudavam como se fossem remos; e cada uma daquelas levava tres ou quatro”. Isto causou espanto aos portugueses que, a princípio, os confundem com “aves que andavam assim” possivelmente dalguma terra de onde se contavam “outras maiores maravilhas”. Desfeito o equívoco, os portugueses pensam imediatamente em capturá-los. O cronista relata que “o temor foi tamanho nos contrarios, pelo qual se trigaram tanto de fugir, que antes que chegassem á ilha, morreram alguns; e os outros escaparam”. Sete portugueses num batel,

conta também, capturaram catorze homens e só não foram mais “por causa da pouquidade do batel” que “foi tão carregado que não pode mais sofrer” mas, uma vez chegados “á ilha” “filharam ainda XV Mouros”.

Houve tempo ainda para atingirem outra ilha, chamada das Garças, onde encontraram muitas destas aves e “assim outras muitas” e voltaram alegremente ao Reino. Nuno Tristão é recompensado por D. Henrique, notando Zurara que não teve “companhia de outro com que por igualeza houvesse de fazer partilha”<sup>190</sup>.

Zurara aproveita os passos seguintes para novas considerações retóricas e para fazer a apologia do curso de ação de D. Henrique, expressando a ideia de que “a condição de plebe, como diz Tito Livio, sempre é prasmarem os grandes feitos, principalmente nos começos” e explicando que essa mesma plebe o faz por desconhecimento dos fins, sem conseguir ver “o fundamento das grandes cousas” que “sempre lhe parecem muito maiores do que elas são; e porque o seu animo não pode abastar para o cumprimento delas, traz consigo uma natural duvida de se poderem acabar”. Não precisamos, sequer, de adivinhar que estas considerações querem rebater aqueles que teriam sido contrários às atividades do Infante porque Zurara, claramente, nos diz isso mesmo, lembrando os “grandes murmurios” que se fizeram quando se começou o povoamento de algumas ilhas atlânticas, “como se em aquilo se gastasse alguma parte de sua fazenda; e fundando sobre isso suas duvidas, discorriam por suas repartições, até que punham o feito em uma impossibilidade tão estreita, pela qual julgavam que nunca podia vir a fim.” Zurara não falha em apontar o engano daqueles que criticavam as



Capitão de caravela, 1453. Coleções *Philae*. Foto de Rodrigues Pereira

---

<sup>190</sup> - ZURARA, Gomes Eanes de, *Op. cit.*, pp. 91-93.



Nuno Tristão, navegador português do período henriquino a quem se atribui a descoberta da Guiné. Museu de Marinha.

expedições, tanto os “vulgares do povo” como “os outros maiores” que “falavam em isso quasi por maneira de escarnho, tendo que eram despesas e trabalhos de que não podia vir algum proveito” “e quanto a cousa tardava mais de vir a fim, tanto suas repreensões eram maiores”.

A este coro de primeiras críticas, o cronista do Infante contrapõe os primeiros resultados de Nuno Tristão e Antão Gonçalves e a “presa” que foi por eles “cobrada em tão breve tempo e com tão pequeno trabalho. E constringidos da necessidade, confessavam sua mingua, havendo-se por nescios pelo que antes não conheceram, pelo qual lhes era forçado de tornarem suas repreensões em publicos louvores, que manifestamente diziam que o Infante não podia ser senão que era outro Alexandre. E d’aí a cobiça começava-lhes a crescer, vendo as casas dos outros cheias de servos e servas, e suas fazendas acrescentadas; e pensando em isso, vinham a falar entre si”.

Parece-nos este trecho um dos melhores resumos da motivação primeira das viagens, aqui tão bem apresentado, numa fórmula de engrandecimento de D. Henrique.

### **Expedição comandada por Lançarote**

Sempre sem perder tempo e mantendo este nexos causal, Zurara trata de elencar mais expedições em 1444, desta vez de moradores de Lagos, que pedem licença ao Infante para “ir áquela terra donde vinham aqueles Mouros, que não podia lá ir nenhum com navio armado sem sua especial licença”, conforme instruções do regente D. Pedro. Mais nota que eram “homens honrosos e que trabalham de ser em boas cousas, especialmente em peijas de mar; porque a sua vila jaz muito acerca da costa, é seu uso muito mais em navios que por terra”. Esta experiência marítima destes habitantes de Lagos acelerou os preparativos da expedição, comandada agora por Lançarote, um escudeiro “criado de moço pequeno na camara do Infante, o qual era já casado e almoxarife del-Rei naquela vila de Lagos”. D. Henrique, naturalmente, autoriza a largada, mandando “logo trazer suas bandeiras com a cruz da Ordem de Jesus Cristo, das quaes mandou que levasse cada uma caravela sua”. Partem seis caravelas “bem armadas”, a primeira capitaneada por Lançarote e a segunda por Gil Eanes. Das restantes eram capitães Estêvão Afonso, Rodrigo Álvares, João Dias e João Bernardes.

Rapidamente alcançam a Ilha das Garças, aí descansando algum tempo, e Lançarote anuncia à tripulação o seu plano: enviar dois capitães (Martim Vicente e Gil Vasques) acompanhados de trinta homens em cinco batéis até uma ilha próxima (Naar) procurando homens para aprisionar e regressando às caravelas para informar os restantes marinheiros, partindo depois todos juntos até perto deles, surpreendendo-os. O plano é posto em marcha, mas Martim Vicente, pesando as hipóteses que considerou quando encontrou a povoação, pensou que seria mais proveitoso atacá-los e aprisioná-los imediatamente, o que se inicia. Os trinta portugueses arremetem contra a aldeia, onde estariam, segundo os cálculos dos marinheiros, umas cento e setenta ou cento e oitenta pessoas, das quais só cinquenta ou sessenta seriam “homens de peleja”. Assim que veem chegar os portugueses, os Mouros tentam fugir, atemorizados pelos seus gritos de “Santiago! Sam Jorge! Portugal!” Diz o cronista que os marinheiros “deram sobre eles, matando e prendendo quanto podiam.”

A descrição seguinte ilustra bem o temor dos habitantes da ilha: “Ali poderíeis ver madres desamparar filhos, e maridos mulheres, trabalhando cada um de fugir quanto mais podia. E uns se afogavam sob as aguas, outros pensavam de guarecer sob suas cabanas, outros escondiam os filhos debaixo dos limos, por cuidarem de escapar, onde os depois achavam”.

Foram capturados, naquela ocasião, cento e sessenta e cinco, “entre homens e mulheres e moços”, “a fora os que morreram e mataram”. Transportaram os que puderam para os batéis e deixaram os restantes “em terra bem atados”, indo um português ao longo da costa procurar as caravelas, fazer-lhes sinal e avisá-las do sucedido para se aproximarem. Começam imediatamente a transportar os prisioneiros nos batéis para as caravelas, deixando alguns homens a guardar os cativos que aguardavam a sua vez. Zurara nota o contentamento do capitão, Lançarote, explicando que, apesar desse sentimento, pensa ter havido nele qualquer espécie de inveja, não no sentido de ser “um daqueles principaes vícios”, como explica, mas antes no sentido virtuoso, “porque os altos corações bons e ardidos daqueles a que os Deus por graça deu, não se podem realmente contentar de não serem em todos os bons feitos em que razoadamente e podem acertar”. Naturalmente, Lançarote procura informações dos cativos através dum intérprete e fica a saber que existem por ali mais “ilhas povoadas, onde poderiam com pouco trabalho fazer boas presas”. Lançarote prepara então mais uma saída de trinta homens, desta vez acompanhando-os e levando mantimento “sómente para dous dias”, e, por indicação de dois cativos que levaram consigo, vão para para a ilha de Tiger (Tider), a cerca de cinco milhas dali, onde “havia uma povoação de Mouros em que haveria até CL por toda a gente.”

Lá chegados não encontram população alguma, embora existissem traços de que tinham partido havia pouco tempo. Irritados e receosos de estarem a ser levados pelo mouro a uma cilada, discutem o que fazer a seguir, começando a “ferir o Mouro e ameaçá-lo, que lhes dissesse a verdade”. O cativo promete levá-los a outro local, mas avisa-os dos perigos de irem de dia, aconselhando-os a noite para não serem vistos. Desconfiados e indecisos, os portugueses trocam ideias e Gil Eanes, prudente, propõe o envio de metade dos homens com o mouro até ao local indicado verificar as informações. Os restantes esperariam ali por eles. Lançarote oferece-se imediatamente para ir com o primeiro grupo, embora Gil Eanes recusasse ficar até ser disso “mandado” pelo capitão.

O grupo de Lançarote logo encontra “nove Mouros e Mouras com dez ou doze asnos carregados de tartarugas, que queriam passar á ilha de Tider que seria dali uma légua, e passam de baixa mar de uma a outra a pé. Imediatamente os atacam e prendem, “afora um, que tornou a dar novas aos outros que eram na aldeia”. Este grupo de prisioneiros é levado à guarda

de Gil Eanes e dos restantes companheiros e decide-se que o melhor a fazer é juntarem-se todos e seguirem “porque entendia que havia de achar com quem pelejassem, e levasse toda a gente que lá ficara”. Fica apenas um português a guardar os batéis com os prisioneiros e o grupo de Gil Eanes junta-se ao de Lançarote. No entanto, o grupo percebeu que só conseguiria alcançar as “presas” a nado, além de serem muito numerosos, preferindo voltar aos batéis, não sem antes revistarem a aldeia e encontrarem mais “VII ou VIII Mouras, que levaram consigo”.

O cronista do Infante relata até a indecisão do grupo e a sua dificuldade em dormir naquela noite, “assim eram suas vontades intensas sobre o cargo que traziam, que não partiam seus pensamentos do que haviam de fazer”. A decisão, porém, é tomada, e resolvem-se a “darem ante manhã na povoação”, estratégia que executam. A aldeia é encontrada abandonada, decerto por medo dum possível ataque dos portugueses, mas os mareantes percebem que os habitantes tinham fugido para uma zona afastada “um quarto de legua, acerca de um passo por que passavam a Tider.” Voltando aos batéis, os portugueses “foram costeando a ilha da parte da outra de Tider, e mandaram por terra XV homens, para esguardar se poderiam ver alguns Mouros ou acharem deles rastro. E indo assim, viram ir os Mouros fugindo quanto podiam, que já deles houveram vista”. Os portugueses não desistem e perseguem-nos em terra. Zurara diz que muitos dos homens conseguiram fugir, “mas das mulheres e moços pequenos, que tanto não podiam correr, tomaram XVII ou XVIII.”

Outros batéis, entretanto, buscavam mais prisioneiros, “costeando a ilha” e avistam mais “umas XX almadias que passavam para Tider, nas quaes iam Mouros e Mouras, assim grandes como pequenos, e em cada uma quatro e cinco”. A única tristeza dos portugueses era, aparentemente, serem os batéis pequenos para a quantidade de gente que queriam levar cativa. Aproximando-se das almadias, enquanto os seus ocupantes tentavam fugir e se deitavam à água, os marinheiros de Lançarote iam matando alguns, apanhando outros e “escolhiam das creaturas mais pequenas, por que mais podessem alojar em seu batel”, tomando mais catorze. Naqueles dois dias, informa o cronista, cativaram quarenta e oito e voltaram às caravelas, juntando os prisioneiros e decidindo nessa noite que mais fazer naquela região.

Gil Eanes foi de parecer que deveriam voltar a Tider, agora melhor informados, e saber qual a extensão da sua população para disso informarem o Infante que, provavelmente, poderia querer conquistá-la.

Nova expedição de trinta homens é preparada para esse efeito, partindo em batéis, enquanto as caravelas eram preparadas para o regresso ao Reino “tanto que retornassem os que á ilha eram idos”. Uma vez chegados a Tider, os mareantes enviam vinte deles por terra e vão capturando os “Mouros da ilha”, alguns deles acompanhados por “XV ou XX asnos carregados de pescado”. Os que não conseguiam fugir e se tentavam defender eram mortos. Os portugueses encontram então um grande grupo de mouros que se põem a correr em direção a eles. Dado o seu grande número, os marinheiros correm para a segurança dos batéis, transportando os novos prisioneiros, sem conseguirem evitar serem alcançados por alguns dos perseguidores. Zurara diz que Lançarote e Martim Vaz “foram os derradeiros que foram recolhidos” defendendo o embarque nos batéis e que “foram feridos muitos Mouros ao recolher dos Cristãos, e dos Cristãos, pela mercê de Deus, nenhum foi ferido que muito fosse”, conseguindo todos depois atingir as caravelas nessa noite.

Partem depois para o Cabo Branco onde repetem os procedimentos anteriores: saem alguns homens em terra (vinte ou vinte e cinco, segundo o cronista) e encontram muitos pescadores. Resolvem atacá-los, e depois duma curta peleja, prendem catorze, ficando também com a pescaria “que acharam nas redes que os Mouros tinham lançadas”. Lançarote resolve então cumprir o último objetivo da viagem e manda cinco homens procurar povoações. Avisados da presença portuguesa, a primeira povoação que encontram já estava deserta, embora ainda capturassem “uma moça que ficara dormindo na povoação”.

Finda esta operação, as caravelas regressam a Lagos para onde o Infante e muitas gentes “desejosas de saber” se dirigiram também<sup>191</sup>.

### **O desembarque de cativos em Lagos**

O reencontro dos portugueses com seus parentes e amigos e a “folgança” das famílias reunidas são notados por Zurara, sumariando depois o conselho que Lançarote dá ao Infante acerca dos duzentos e trinta e cinco prisioneiros. Deveriam ser retirados das caravelas, onde não estavam habituados a andar, e “por tudo isto veem assaz mal corregidos e doentes”, e levados para um campo perto da vila e divididos em cinco partes, sendo o Infante o primeiro a escolher uma das partes, a que mais lhe “aprouver”. D. Henrique

---

<sup>191</sup> - Idem, *ibidem.*, pp. 95-119.

concorda com esta proposta, oferecendo Lançarote, no dia seguinte, “o melhor daqueles Mouros á igreja daquele lugar, e outro pequeno, que depois foi frade de S. Francisco, enviaram a S. Vicente do Cabo, onde sempre viveu como catolico Cristão”.

O capítulo seguinte da Crónica de Guiné<sup>192</sup>, que temos seguido até aqui, é dos textos mais importantes para o conhecimento antropológico e psicológico do século XV. Nela se descreve o desembarque dos cativos e a sua descrição. Diz Zurara que “era uma maravilhosa cousa de ver, que entre eles havia alguns de razoada brancura, fremosos e apostos; outros menos brancos que queriam semelhar pardos; outros tão negros como etiofes, tão desafeiçoados assim nas caras como nos corpos, que quasi parecia, aos homens que os esguardavam, que viam as imagens do hemisfério mais baixo”<sup>193</sup>.

O Infante, “em cima de um poderoso cavallo, acompanhado de suas gentes” assistia ao desembarque dos escravos. A descrição de Zurara é tão forte que não resistimos a fazer dela uma longa transcrição:

“Mas qual seria o coração, por duro que ser podesse, que não fosse pungido de piedoso sentimento, vendo assim aquela companha? Que uns tinham as caras baixas e os rostros lavados com lagrimas, olhando uns contra os outros; outros estavam gemendo mui dolorosamente, esguardando a altura dos ceus, firmando os olhos em eles, bradando altamente, como se pedissem acorro ao Padre da natureza; outros feriam seu rosto com suas palmas, lançando-se tendidos no meio do chão; outros faziam suas lamentações em maneira de canto, segundo o costume de sua terra, nas quaes, posto que as palavras da linguagem aos nossos não podesse ser entendida, bem correspondia ao grau de sua tristeza.

Mas para seu dó ser mais acrescentado, sobrevieram aqueles que tinham cargo de partilha e começaram de os apartarem uns dos outros, a fim de poerem seus quinhões em igualeza, onde convinha de necessidade de se

---

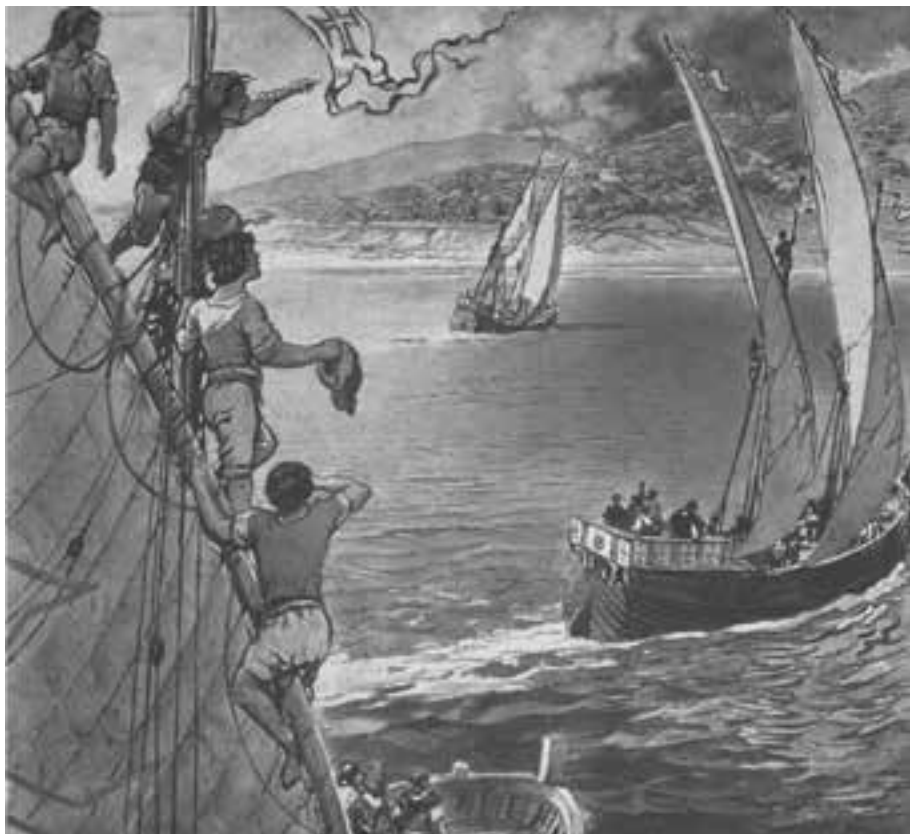
<sup>192</sup> - Idem, *ibidem*, cap. XXV, pp. 121-124.

<sup>193</sup> - Sobre as representações dos africanos no século XV tomem-se como base os trabalhos de ALBUQUERQUE, Luís de, *O Confronto do Olhar. O Encontro dos Povos na Época das Navegações Portuguesas. Séculos XV e XVI. Portugal, África, Ásia e América*, coord. de FERRONHA, António Luís, Lisboa, Editorial Caminho, 1991, de HORTA, José da Silva, “A representação do Africano na literatura de viagens, do Senegal à Serra Leoa (1453-1508)”, *Mare Liberum. Revista de História dos Mares*, n.º 2, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1991, pp. 209-339 e de Rui Loureiro, “A Visão do Mouro nas Crónicas de Zurara”, *Mare Liberum. Revista de História dos Mares*, n.º 3, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1991, pp. 193-209.

apartarem os filhos dos padres e as mulheres dos maridos e os uns irmãos dos outros. A amigos nem a parentes não se guardava nenhuma lei, somente cada um caía onde a sorte o levava!

Ó poderosa fortuna, que andas e desandas com tuas rodas, compassando as cousas do mundo como te praz! E sequer põe ante os olhos daquela gente miseravel algum conhecimento das cousas postumeiras, por que possam receber alguma consolação em meio de sua grande tristeza! E vos outros, que vos trabalhaes desta partilha, erguardae com piedade sobre tanta miséria, e vede como se apertam uns com os outros, que apenas os podeis desligar!

Quem poderia acabar com aquela partição sem mui grande trabalho? Que tanto que os tinham postos em uma parte, os filhos, que viam os padres na outra, alevantavam-se rijamente e iam-se para eles; as madres apertavam



Nesta fase dos descobrimentos as viagens eram feitas, por vezes, com vários que assim procuravam melhorar os resultados comerciais das viagens, pela entre-ajuda na exploração dos novos territórios. Aguarela de Roque Gameiro. Museu de Marinha.

os outros filhos nos braços e lançavam-se com eles de bruços, recebendo feridas, com pouca piedade de suas carnes, por lhe não serem tirados! E assim trabalhosamente os acabaram de partir, porque além do trabalho que tinham com os cativos, o campo era todo cheio de gente, assim do lugar como das aldeias e comarcas de arredor, os quaes leixavam em aquele dia folgar suas mãos, em que estava a força do seu ganho, somente por ver aquela novidade.

E com estas cousas que viam, uns chorando, outros departindo, faziam tamanho alvoroço, que poinham em turvação os governadores daquela partilha”.

Zurara, apesar desta reflexão aparentemente sentida, termina o capítulo dizendo que o “grande prazer” do Infante seria a “salvação daquelas almas, que antes eram perdidas” e que nessa consideração estaria seu pensamento, apontando depois a conversão de muitos escravos na vila de Lagos e, logo no capítulo seguinte, a maneira como eram bem tratados e ensinados a comportarem-se como cristãos, sendo alguns deles batizados e casados.

Lançarote é armado cavaleiro pelo Infante, a pedido dos capitães seus companheiros, e Zurara inicia a descrição de novo ciclo de expedições.

### **Gonçalo de Sintra**

Cerca de 1444<sup>194</sup>, Gonçalo de Sintra, escudeiro e, também ele “criado de moço pequeno em casa do Infante”, seu “moço de estribeira”, é enviado pelo Navegador até à Guiné, numa caravela armada para o efeito, “avisando-o antes de sua partida que fosse diretamente a Guiné e que, por nenhum caso fizesse o contrario”. Desobedecendo a esta ordem clara, Gonçalo de Sintra, passa o Cabo Branco e autoriza a expedição a aproximar-se da ilha de Arguim, buscando prisioneiros, afirmando que “a detença seria pequena e que em taes casos não eram os mandados dos senhores para se de todo guardar”. Esta iniciativa foi-lhe fatal. O cronista diz que a aproximação do barco foi percebida pelos habitantes, que fugiram ou se esconderam, encontrando apenas “uma moça, que trouxeram para seu navio”; foram buscando prisioneiros na ilha seguinte, e sendo novamente descobertos, encontraram apenas “uma mulher”.

---

<sup>194</sup> - Ainda subsistem algumas dúvidas quanto a esta data porque Zurara parece fixar este acontecimento um pouco antes e João de Barros um pouco depois. Veja-se a nota 2 ao texto de ZURARA, Gomes Eanes de, *Op. cit.*, p. 133.

Zurara relata aqui a traição de “um moço azenegue” que Gonçalo de Sintra levava por “torgimão”: “despediu-se uma noite dentre eles e lançou-se com aqueles moradores da ilha, aos quaes deu novas de tudo o que sabia dos contrários. E pero o eles conhecessem por quem era, não era o seu aviso tão pequeno que o de todo pelo presente quisessem crer. E por se certificarem da verdade, entremeteu-se um daqueles com falsa dissimulação de ir á caravela, bradando da praia que o recebessem, que se queria vir com eles para Portugal”.

Alguns portugueses foram “pouco cautelosos de seu engano” e “foram com ele muito ledos”, levando-o para a caravela, embora ele fugisse na segunda noite. Descoberta a fuga, os portugueses avisam Gonçalo de Sintra de possíveis perigos, mas este é irredutível e quer realizar “cousa tão assinalada que nunca jamais aqui venha outro semelhante, nem ainda mais grande, que a maior nem melhor possa fazer”, nem que possa “morrer em estas ilhas”.

Decidido a cumprir o seu objetivo, Gonçalo de Sintra faz a caravela seguir para a ilha de Naar e manda “lançar seu batel fora, no qual meteu consigo doze homens, dos melhores de sua companhia”, caminhando depois até um esteio onde precisam de esperar que a maré baixe, por alguns deles não saberem nadar. Avistados pelos mouros, que “deram em eles de golpe, como sobre cousa vencida”, ficam em inferioridade numérica e atacados ferozmente por cerca de duzentos inimigos. Zurara enumera as baixas em combate, incluindo a de Gonçalo de Sintra, e finaliza explicando como cinco sobreviventes conseguem fugir até à caravela, decidindo todos regressar ao Reino.

### **Viagem de Antão Gonçalves, Gomes Pires e Diogo Afonso**

No mesmo ano de 1444, parte de Portugal nova armada composta por três caravelas com destino ao rio do Ouro, tentando comprar escravos e estabelecer comércio, transportando 2442 varas de linho. Iam por capitães Antão Gonçalves, Gomes Pires, “patrão del-Rei” e Diogo Afonso, criado do Infante D. Henrique. Notemos que Gomes Pires era mestre de um navio pertencente à Coroa, o que mostra o envolvimento do regente D. Pedro nesta empresa. Esta expedição não produziu resultados assinaláveis e Zurara afirma que só “trouveram um Mouro velho, que por sua vontade quis ir ver o Infante, do qual recebeu muita mercê, segundo sua pessoa”. No entanto, Luís de Albuquerque centra a sua atenção numa informação breve

referente a esta viagem que terá mais interesse. Um escudeiro chamado João Fernandes “que de sua vontade lhe prouve ficar em aquela terra, somente pola ver e trazer novas ao Infante, quando quer que se acertasse de tornar”. Este homem seria recolhido sete meses depois, trazendo informações preciosas<sup>195</sup>. Tanto Albuquerque como Vitorino Magalhães Godinho concordam que “a iniciativa de permanência de Fernandes nas regiões sarianas não muito distanciadas do Atlântico devia ter partido do infante D. Pedro”, talvez até numa espécie de missão diplomática, embora Albuquerque duvide desta segunda ideia<sup>196</sup>.

### **Outra viagem de Nuno Tristão**

Entretanto, Nuno Tristão, no mesmo ano de 1444, é novamente encarregado de comandar uma caravela e dirige-se imediatamente para sul do Cabo Branco, à ilha das Garças e outras próximas, como Arguim, agora desabitadas por medo do regresso dos portugueses. Desiludido por não encontrar quem aprisionar, decide avançar mais e é possível que tenha atingido a região do rio Senegal, a “terra dos negros”, sendo forçado a voltar para trás por causa do mau tempo, apesar de ter avistado alguns homens. Para a viagem não ser um fracasso, procura novos prisioneiros e visita outra aldeia, perto daquelas “onde Lançarote antes fizera sua presa”, capturando vinte e uma pessoas.

### **Viagem de Dinis Dias**

Pouco depois, é a vez de Dinis Dias,<sup>197</sup> “nobre escudeiro, que fora criado del-Rei D. João” e morador em Lisboa, como nos informa Zurara, a pedir autorização ao Infante para partir às terras de África, “porque era homem desejoso de ver cousas e experimentar sua força”, “que se não queria de todo leixar escorregar nos desenfadamentos do repouso”. Fosse qual fosse a sua motivação, Dinis Dias conseguiu passar a “terra dos Mouros, e chegou á terra dos negros que são chamados Guineus”, causando espanto aos que viram a sua caravela “que uns presumiam que era peixe, outros entendiam que era fantasma, outros que podia ser alguma ave que corria assim,

---

<sup>195</sup> - ZURARA, Gomes Eanes de, *Op. cit.*, pp. 140-141.

<sup>196</sup> - ALBUQUERQUE, Luís de, *Op. cit.*, pp. 23-24.

<sup>197</sup> - É o nome que Zurara dá, embora apareça como Dinis Fernandes em João de Barros. Veja-se a nota 1 ao capítulo XXXI da *Crónica de Zurara, Op. cit.*, p. 145.

andando por aquele mar”. Apesar da curiosidade, os negros fugiam dos portugueses e poucos se aproximavam da caravela, ficando ainda mais espantados quando notaram que transportava homens. Aproveitando a aproximação de alguns, os portugueses capturaram quatro, reforçando Zurara que “foram os primeiros que em sua própria terra foram filhados por Cristãos, nem há aí crônica nem história em que se conte o contrário”. Prosseguindo a viagem, Dinis Dias alcança “um grande cabo, ao qual poseram o nome o cabo Verde”, desembarcando numa pequena ilha que chamou ilha da Palma, na angra de Bezeguiche, também chamada Gorêa ou Goreia. Zurara pensou, erradamente, que Dias Dinis estava numa terra vizinha da “terra do Egípto” e escreve como, apesar da presa não ser “tamanha”, o resultado daquela viagem muito agradou ao Infante, que recompensou os navegadores.

### **Expedição de Antão Gonçalves, Garcia Homem e Diogo Afonso**

Prepara-se nova expedição capitaneada por Antão Gonçalves, acompanhado por Garcia Homem e Diogo Afonso, criados de D. Henrique<sup>198</sup>. Zurara refere que é Antão Gonçalves a sugerir ao Infante que um dos objetivos desta viagem seja o de recolher o escudeiro João Fernandes que estava há vários meses a viver em África para saber informações da região. Promete-lhe, claro, trabalhar para o servir, “de guisa que além de trazer o escudeiro, se possa pagar toda a despesa que se fizer em nossa viagem”.

Depois de partirem, os navios aportam na ilha da Madeira para se abastecerem e seguem viagem diretamente para o Cabo Branco, enfrentando uma grande tempestade no caminho para lá. Diogo Afonso desembarca primeiro e manda “poer em terra uma cruz grande de madeira, porque os parceiros, acertando-se de vir após ele, ou não sendo ainda passados, podessem conhecer que ele seguia já ante eles”. Sem querer esperar muito tempo pelos outros barcos, resolve seguir viagem e todos se reúnem pouco depois, alcançando a ilha de Ergim (Arguim) onde procuram “Mouros que possamos filhar”. Encontram um “Mouro negro e uma sua filha, os quaes tomaram” e que lhes indicam onde estava mais gente. Zurara, talvez com humor ou espanto, diz que “era maravilhosa cousa, que tanto que algum daqueles era preso, havia por folgança ir mostrar aos contrários não somente os naturaes e amigos, mas ainda a mulher e os filhos!” Preparam

---

<sup>198</sup> - Ver ZURARA, *Op. cit.*, cap. XXXII, pp. 149-152.

uma cilada à aldeia e capturam mais vinte e cinco pessoas, recolhendo depois às caravelas.

Seguindo viagem, passaram por Arguim, “da qual parece que não houveram conhecimento e passaram avante, onde andaram borlaventeando dous dias, até que foram a outra terra da parte d'alem”. Chegam a uma outra terra e avistam um homem que os chama. Resolvem investigar e descobrem tratar-se de João Fernandes, há sete meses a viver naquelas paragens e que regularmente se dirigia “àquela praia, por ver se poderia ver algum” barco português. Zurara, noutra passagem curiosa, reflete como estaria o escudeiro depois de tanto tempo a viver naquela paragem “quente e areosa” e a comer apenas “pescado e leite de camelas”, habituado que estava “às viandas que sabeis, scilicet, pão, vinho e carne e outras cousas artificialmente compostas” e termina, considerando que o “movimento de João Fernandes” foi realizado “com algum respeito do Senhor” porque era “homem de boa consciência e assaz catolico cristão”.

O cronista prossegue a sua história admirando-se da “afeição que lhe os moradores daquela terra tomaram” e explicando que ficaram tristes quando o viram partir, interpretando isto como um sinal de “que somos todos filhos de Adão, compostos de uns mesmos elementos e que todos recebemos alma como criaturas razoaveis!”. João Fernandes, reunido com os portugueses, apresenta-os a um “cavaleiro que se chamava Ahude Meimam e que queria fazer com eles alguma mercadoria de Guineus que trazia cativos”. Esta perspectiva interessou imediatamente os mareantes e Antão Gonçalves autorizou João Fernandes a buscar “grande parte daquela gente”, trocando reféns.

Zurara, noutra passagem notável, explica como as Mouras provocaram os portugueses, “mostrando mui grande desejo de jazerem com eles” “e assim lhes faziam outros muitos acenos assaz deshonestos”. Porém, os homens mostravam-se receosos de que fosse alguma armadilha e Zurara deixa ficar a dúvida sobre o verdadeiro intuito daquelas mulheres...

Fazem-se trocas e os portugueses oferecem coisas “pequenas e de pouco valor” recebendo em troca “IX negros e um pouco de ouro em pó”. Assinalando aquele dia, o cabo passa a chamar-se “do Resgate”.

As caravelas seguem e avistam uma caravana de camelos, atacando-a, antes de alcançarem a ilha de Tider onde se preparam para “filhar” dois homens. A prudência de Antão Gonçalves evita uma armadilha pois uma grande multidão chega à praia e “remessaram suas azagaias” obrigando os

mareantes a fugir. Muitos mouros entraram na água, perseguindo-os, mas foram afastados “com as béstas”.

Antão Gonçalves volta ao Cabo Branco e numa nova operação, semelhante às anteriores, leva trinta e cinco homens até uma aldeia, capturando cerca de cinquenta e cinco pessoas, e conduzindo depois as caravelas até Lisboa.

### **Expedição de Gonçalo Pacheco**

Na capital, diz Zurara que a vista daqueles ganhos parece ter inspirado outros a repetir feitos semelhantes e a “haver parte daquele proveito”.

Um “escudeiro de nobre linhagem” chamado Gonçalo Pacheco, criado do Infante e “tesoureiro-mor das cousas de Ceuta” pede, em 1445, licença ao Infante para também mandar três caravelas para a área de onde regressara Antão Gonçalves. Zurara lembra que este homem era “de grande casa e que sempre trazia navios no mar contra os inimigos” o que, provavelmente significava que praticava o corso ou a pirataria. O Infante autoriza também esta viagem e Gonçalo Pacheco faz “capitão de sua caravela um Dinis Eanes da Grã”, sobrinho de sua mulher e “escudeiro que era do Regente”. Acompanham este capitão nas outras embarcações, Álvaro Gil, “ensaiador de moeda, e Mafaldo, morador em Setubal”. Os barcos levam as bandeiras da Ordem de Cristo e rumam pelo Cabo Branco até chegarem a Arguim e Tider, capturando, no total, largas dezenas de nativos. Como costumavam fazer, dividem-se pelos batéis para procurar “presas” em várias expedições acordadas entre os capitães, capturando algumas dezenas de cada vez, que depois faziam embarcar nas caravelas. Resolvem depois seguir para a “terra dos negros”, onde Dinis Dias já tinha estado, e chegam “sobre a costa de Guiné”, preparando-se novamente para “sair em terra”, impedidos pela hostilidade dos Guineos, que “correram para a praia com suas dargas e azagaias, como homens que se queriam fazer prestes de peleja. Além disso, começou uma tempestade que os fez decidir regressar. Conseguiram, no entanto, ver “a terra mui verde e povoada de gente e de gado manso, que os da terra traziam para seu uso”.

Três dias depois, regressam a Tider e os batéis vão reconhecer a zona, levando trinta e cinco homens. Avistam um novo grupo de “homens aparelhados de peleja, empero não com outras armas senão lanças” que os perseguem, alguns entrando na água. Mafaldo, um dos capitães exorta os homens a remar na direção dos nativos e “mandou logo que em cada batel

se posessem tres homens, com lanças e escudos na proa, escudando-se e áqueles que remavam, se por ventura fossem remessados dos Mouros, e que tanto que os bateis remassem em terra, que logo saltassem fora com eles”. Esta manobra é executada e os marinheiros portugueses alcançam terra, ferindo e matando muitos mouros que, sem alternativa, são obrigados a fugir e a avisar a povoação próxima ou a render-se, lançando-se no chão, “como que pedindo misericórdia, da qual cousa os nossos houveram piedade, e daí porque matando-os, o proveito não fora tão grande.<sup>199</sup>”

Capturados mais doze homens e mulheres, a expedição prossegue, agora chegando a uma ilha pequena, afastada das outras, que decidem explorar. Detetam que já lá estiveram pescadores e encontram muitas tartarugas, ocasião para Zurara explicar aos leitores como são estes animais. Dessa ilha passam ainda a outra para fazerem igual verificação e dispersam-se, explorando-a “tão ousados como se andassem por suas próprias herdades em tempo de grande segurança”, não dando por três ciladas dos mouros, que os esperavam escondidos “de tras de alguns montes de arcia que ali havia”. Segue-se uma peleja “mui grande” e os portugueses conseguem ferir muitos nativos, mas, estando em clara inferioridade numérica, retiram para os batéis. Um deles encalha, por ser maior, e os homens são obrigados a sair dele. Muitos não sabiam nadar e ficam para trás, sendo mortos pelos nativos. Zurara diz que os outros batéis atingem as caravelas e partem para fazer aguada em Arguim, explicando que os Mouros levaram o batel capturado ao rio de Tider, o desfizeram e aproveitaram as tábuas e a “pregadura”. O capítulo termina de forma tétrica, com o cronista a revelar que alguns dos prisioneiros disseram aos portugueses que os mortos seriam comidos pelos “seus parceiros”, parecendo-lhe que aquela informação “não é de duvidar” porque esse costume é tido como “uma grande vingança” “entre muitas nações daquelas partes orientais”<sup>200</sup>.

### **A grande armada de Lagos e primeira viagem de Álvaro Fernandes**

Em 1445, Lagos vê preparar-se uma das maiores armadas até então realizadas, reunindo vinte e seis caravelas e uma fusta, vindas não só do Algarve, mas também da Madeira e de Lisboa. A expedição, organizada por Lançarote e outros importantes capitães, conciliava o desejo de lucro e a

---

<sup>199</sup> - ZURARA, *Op. cit.*, pp. 171-203.

<sup>200</sup> - *Idem, ibidem.*, pp. 211-212.

busca de conhecimentos geográficos e antropológicos, tendo, pelo menos um dos que nela participaram, esse “mandado” particular. Tratava-se de uma das duas caravelas enviadas por João Gonçalves Zarco, capitaneada por seu sobrinho Álvaro Fernandes. O grande objetivo era a ilha de Tíder, e aí “quebrantarmos sua força e poder, de guisa que vossos navios possam correr por toda aquela parte sem temor nenhum”<sup>201</sup> mas, na prática, eram frotas separadas durante parte da viagem.

O objetivo de Álvaro Fernandes era mais específico: seguir diretamente para a “terra dos Negros” e “ver e saber qualquer cousa nova que podesse, e que se não embargasse de fazer saídas na terra dos Mouros” e “que d’ái por avante acrescentasse em sua viagem todo o que mais podesse, trabalhando-se de vir ao Infante seu senhor com alguma novidade, com que entendesse que lhe prazeria”<sup>202</sup>. Cumprido este plano, a caravela segue para o rio Senegal e passa à ilha de Goreia e ao cabo dos Mastros, vendo os habitantes daquela região e percebendo a sua ferocidade. Contatam com estes nativos mas apenas conseguem capturar dois, levando-os para a caravela. No



As caravelas foram os navios que simbolizavam a descoberta da costa africana e das suas vias fluviais. Aguarela do comandante Sousa Machado. Museu de Marinha.

---

<sup>201</sup> - Idem, *Ibidem.*, pp. 215.

<sup>202</sup> - Zurara dedica o capítulo LXXV da sua Crónica a esta viagem.

entanto, tinham atingido o ponto mais longínquo até então, como diz Zurara, e foram largamente recompensados.

As outras caravelas prosseguem, separando-se, as suas operações de capturas de escravos, e mais de trezentos homens desembarcam no Cabo Branco e reúnem na ilha das Garças, começando os ataques nas ilhas em redor.

As descrições seguem depois quase sempre o mesmo padrão, embora seja importante mencionar alguns acontecimentos como sejam a ida de Dinis Dias e de Palenço à ponta de Santa Ana, capturando aí indígenas, e a descoberta, por Dinis Dias e Rodrigo Eanes de Travassos, de nativos que usavam setas envenenadas “com herva mui perigosa” para se defenderem dos portugueses<sup>203</sup>. Em dois capítulos da sua Crónica, Zurara conta também como duas caravelas, uma de Tavira, e outra capitaneada por Picanço, se juntam a uma terceira, capitaneada por João de Castilha, e vão fazer uma expedição às Canárias, atacando Palma sem autorização do Infante e recorrendo à ajuda de dois caciques canarinos de Gomeira, traíndo-os depois e aprisionando-os junto dos outros escravos. D. Henrique ficou “mui iroso” com este procedimento e mandou libertar estes canarinos “mui nobremente” vestidos<sup>204</sup>.

Gomes Pires, patrão dos barcos da Coroa, também regressando da Guiné em 1445 ou já em 1446, fez escala no porto em que já em 1444 estivera com Antão Gonçalves e Diogo Afonso<sup>205</sup> e consegue aí comprar um negro, prometendo voltar quando lhe garantem que poderá aí encontrar muitos mais escravos, ouro e abundância de mercadorias, promessa que cumprirá em 1446. No entanto, nessa segunda viagem, as coisas não correm pacificamente e aquela que começou por ser uma viagem comercial termina como mais uma viagem de captura de escravos. Para os poderem levar nas caravelas, que não tinham espaço para eles e estavam carregadas com sal, deitaram-no fora, preferindo a carga mais valiosa dos escravos<sup>206</sup>.

### **Feitoria de Arguim**

Não há grande consenso sobre a data do primeiro estabelecimento de uma feitoria em Arguim, mas podemos supor que se tenha iniciado entre 1445 e 1450, ou pouco mais tarde. Por vezes indica-se 1455, data referida

---

<sup>203</sup> - Vejam-se os capítulos LXXI a LXXIV da mesma *Crónica*.

<sup>204</sup> - Vejam-se agora os capítulos LXVIII a LXIX da mesma *Crónica*.

<sup>205</sup> - ALBUQUERQUE, Luís de, *Op. cit.*, p. 20.

<sup>206</sup> - Vejam-se os capítulos LXIII e LXXXXIX-XCII da *Crónica de Guiné*.



O Infante D. Henrique continuava no Algarve a dirigir os avanços dos descobrimentos, longe das intrigas da Corte. Quadro de José Malhoa. Museu Militar de Lisboa.

por Luís de Cadamosto, mas este é o ano da construção da fortaleza, feita depois da feitoria. A fortaleza terá sido, provavelmente, construída primeiro em madeira e depois melhorada. Sabemos, no entanto, que entre 1460 e 1461, D. Afonso V ordenou a Soeiro Mendes de Évora que a reconstruísse em pedra, obras que só se terminaram no tempo de D. João II. Arguim perdeu alguma importância quando se construiu o castelo de São Jorge da Mina e se chegou à Índia e ao Brasil, por virem desses novos locais muitas novidades desejadas no Reino<sup>207</sup>.

---

<sup>207</sup> - AZINHAGA, Florinda Alves Marques, *A Feitoria de Arguim e a Expansão Portuguesa*. Dissertação de licenciatura apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, FLUL, 1965. Exemplar policopiado e MONOD, Théodore, *L'Ile d'Arguim (Mauritanie). Essai Historique*, Lisboa, IICT-CECA, 1983.

## Outras viagens em 1446

Em 1446 acontece segunda viagem de Álvaro Fernandes, enviado por seu tio João Gonçalves Zarco. Consegue voltar a dobrar o cabo dos Mastros, envolvendo-se em várias escaramuças com os nativos e quase morrendo envenenado numa delas, quando é atingido por uma flecha ervada numa perna. Zurara diz que “porque ele já era avisado de sua peçonha, tirou aquela flecha muito asinha e fez lavar a chaga com urina e azeite, d'aí untou-a muito bem com teriaga, e prouve a Deus que lhe aproveitou, como quer que sua saúde passasse por grande trabalho, que certos dias esteve em passo de morte”.

Não se sabe com certeza qual foi o limite da sua viagem, mas, aparentemente, chegou muitas léguas ao sul de cabo Verde, provavelmente ao limite norte da atual Guiné-Bissau. Este feito foi generosamente recompensado pelo regente D. Pedro e por D. Henrique, que lhe dão cem dobras cada um<sup>208</sup>.

Prepara-se também em 1446 uma frota de nove caravelas, de que um dos capitães é Gil Eanes e outro um escudeiro do bispo do Algarve. Vão até às Canárias libertar os prisioneiros canarinos que antes se tinham capturado, e tentam depois apanhar escravos na ilha de Palma, mas não há grande sucesso, perdendo-se depois algumas vidas e a embarcação armada pelo bispo do Algarve nos bancos de areia da foz do rio Gâmbia<sup>209</sup>.

Também em 1446 terá Estêvão Afonso chegado à foz do rio Gâmbia (outros dizem que foi Nuno Tristão) e o Infante D. Henrique recebe da Coroa o monopólio da exploração para além do Bojador, fortalecendo os seus direitos, e proibindo navegações para as Canárias.

## Última viagem de Nuno Tristão

1446 é também o ano da última viagem de Nuno Tristão. Desembarcando, com vinte e dois homens, a cerca de sessenta léguas para lá do Cabo Verde para procurar presas, encontra um grande grupo de “Guineus, todos negros e com arcos nas mãos”. Este grupo, nos seus barcos, persegue os portugueses nos batéis, acertando-lhes com flechas envenenadas e conseguindo matar quatro portugueses. Os sobreviventes tentam regressar às caravelas como

---

<sup>208</sup> - Ver o que escreveu PERES, Damião, *Op. cit.*, pp. 100-101, ZURARA, no cap. LXXXVII da *Crónica de Guiné*, e COELHO, António Borges, *Op. cit.*, p. 122.

<sup>209</sup> - Cf. ZURARA, *Op. cit.*, cap. LXXXVIII.

podem, mas são atingidos por nova chuva de flechas que atinge também dois homens que os tentam guindar nos batéis e levantar a âncora. Morrem, no total, mais de vinte homens, incluindo Nuno Tristão, e apenas cinco mareantes conseguem regressar ao Reino na caravela, perdendo-se até chegarem à costa de Sines e encontrarem a fusta dum corsário espanhol chamado Pero Falcão. A localização exata da morte de Nuno Tristão também tem sido alvo de disputas historiográficas, mas a opinião de Damião Peres, construída com recurso a vários outros estudos, é que não tenha ocorrido no estuário do Gâmbia, mas sim um pouco mais a norte, na boca do Rio dos Barbacins, o Salum<sup>210</sup>.

### Viagens de 1447

No ano de 1447 realizam-se também algumas viagens de resgate ou de comércio, como a de Diogo Gil, na zona meridional de Marrocos, a de Antão Gonçalves e Jorge Gonçalves até ao rio do Ouro, não sendo muito proveitosa, e a de Valarte, dinamarquês, acompanhado de Fernando Afonso, que atinge a ilha de Goreia. Valarte consegue tratar com os indígenas, mas acaba morto por eles, como conta também Zurara, voltando Fernando Afonso sozinho para o Reino<sup>211</sup>.

Notemos agora, de passagem, uma teoria, de que discordamos em absoluto, segundo a qual uma ilha representada num mapa de 1448, desenhado por André Bianco, representaria o Brasil, atingido talvez por uma viagem de 1445, feita por Vicente Dias (talvez tivesse atingido Santiago, porém), ou por uma de 1447, supostamente realizada por Nuno Tristão. Seria exaustivo repetir aqui todas as razões que invalidam esta tese e bastará ler o que escreveu Damião Peres para percebermos o erro dessa ideia. No entanto, podemos aceitar que aquele mapa possa representar uma ilha imaginária, ou outra que se conheceu realmente, mas que ainda não se identificou na documentação de que dispomos. Citando T. O. Marcondes de Souza: “Em conclusão: a suposição de que Ixola Otinticha se refere a um ponto do litoral nordestino do Brasil é absolutamente gratuita, não passando de uma extravagância”<sup>212</sup>.

---

<sup>210</sup> - Cf. PERES, Damião, *Op. cit.*, pp. 95-97.

<sup>211</sup> - Cf. ZURARA, *Op. cit.*, cap. XCIV.

<sup>212</sup> - SOUZA, Thomaz Oscar Marcondes de, «Um Suposto Descobrimento do Brasil Antes de 1448», *Revista de História*, vol. 25, n.º 52, São Paulo, Dezembro de 1962, pp. 439-448. Ver também PERES, Damião, *op. cit.*, pp. 141-148 e o resumo das várias hipóteses em SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *História de Portugal*, pp. 170-171.

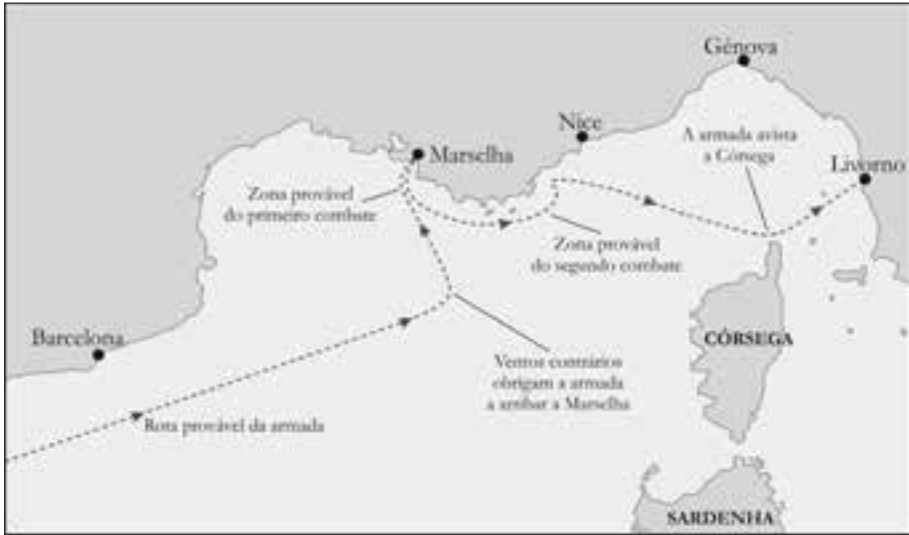


Pormenor da carta de André Bianco de 1448 com a polémica inscrição que poderá referir-se ao Brasil. É a primeira representação cartográfica dos descobrimentos portugueses para Sul do Cabo Bojador. Cópia do original da Biblioteca Ambrosiana, Milão existente no Museu de Marinha.

### **Viagem da Infanta D. Leonor em 1451-1452**

Muito curiosa também é a viagem da comitiva portuguesa, em 1451, por ocasião do casamento da irmã de D. Afonso V, D. Leonor, com Frederico da Alemanha. Preparou-se no Tejo uma grande embaixada comandada pelo conde de Ourém, elevado à dignidade de marquês de Valença e esta viagem duraria vários meses depois de partir a 25 de outubro, precedida de festejos sumptuosos. Há variadas fontes que documentam esta viagem. Sabemos, por exemplo, que D. Leonor e a sua comitiva não partiram logo, esperando, na sua carraca italiana, chamada Doria, que passassem os fortes ventos contrários que se tinham levantado. O irmão consolava-a todos os dias e, por fim, despediu-se dela, acompanhando-a ainda, por mar, durante três ou quatro milhas. A esquadra era composta por duas carracas, (a da infanta e a do bispo de Coimbra, D. Luís Coutinho), cinco navios, três maiores e dois mais pequenos e duas caravelas, que transportavam três mil homens.

A viagem foi bastante perigosa, e a armada aportou em Ceuta, a 20 de novembro, aí permanecendo D. Leonor três dias para se recompor. Fizeram-se, então, os navios de novo ao mar, a 29 de novembro, e próximo de Valência uma caravela foi buscar mantimentos e água. A esquadra chegou depois à ilha de Maiorca e no golfo de Leão encontram ventos fortíssimos e tempestades. A tripulação acredita avistar monstros marinhos,



Rota da esquadra portuguesa. Desenho de José Manuel Cabrita adaptado de *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa* de Armando da Silva Saturnino Monteiro, vol 1, p. 102.

e acham melhor fazerem nova paragem numa ilha, deparando com três navios e duas galés de piratas, tendo de fugir-lhes. Aportam em Marselha, e a 8 de dezembro, levantou-se uma nova tempestade que destruiu quase todas as âncoras do navio da infanta. Prometem, se se salvarem, que dois peregrinos iriam, à custa de todos, a Santiago de Compostela. Lançam-se de novo ao mar, a 12 de dezembro, reunindo-se a armada que dispersara com o mau tempo, e, na véspera de Natal, chegam ao porto de Grimaud, o terceiro da viagem. Um religioso oficiou a missa natalícia no barco e houve festa, tendo-se a comitiva coletado para cumprir a tal promessa, sendo logo dois homens enviados a Santiago de Compostela. A 25 de dezembro, no porto de Nice, são surpreendidos por piratas e ladrões com quem lutam, morrendo mesmo alguns homens. Prosseguem, então, passando pela Córsega e por Génova até chegarem ao porto de Livorno. Não desembarcaram logo, pois não sabiam qual era a escolha imperial sobre o porto, mas o mar agitado faz com que todos fiquem doentes. A 3 de fevereiro de 1452 enviam o capelão Nicolau Lanckmann ao imperador, que estava em Florença, saber quais eram as suas ordens. “Foi-lhes, então, permitido desembarcar e uma numerosa embaixada de nobres cavaleiros, damas e donzelas recebeu a Imperatriz em terra, a 7 de Fevereiro, e conduziu-a a Pisa, onde descansou uma dúzia de dias. Leonor chegara, enfim, ao termo da viagem, após 94 dias de caminho marítimo, em que

afrontou ventos e marés, temeu-se de piratas e corsários e vislumbrou mesmo monstros marinhos, conhecendo, assim, na carne, alguns dos perigos sofridos pelos seus maiores na saga descobridora. Mas a infanta, por certo de robusta compleição, chegou com saúde, a outro grande marco da sua passagem, a península itálica»<sup>213</sup>.



Os descobrimentos henriquinos (1418-1460) levaram à descoberta de uma vasta área da costa africana e do Oceano Atlântico. Para Sul atingiu-se a Serra Leoa (latitude 8° Norte) cerca de 1400 milhas a Sul do Cabo Bojador e 2.200 da Ponta de Sagres; para Oeste atingiram-se as ilhas dos Açores, com Santa Maria a 800 milhas de Lisboa e as Flores a 1.050 milhas. Desenho de Rodrigues Pereira/José Manuel Cabrita.

<sup>213</sup> - Seguimos de muito perto COELHO, Maria Helena da Cruz, «A política matrimonial da dinastia de Avis: Leonor e Frederico III da Alemanha», *Revista Portuguesa de História*, t. XXXVI, 2002-2003, pp. 41-70. Ver também a bibliografia aí aduzida e aquela que enumera SERRÃO, Joaquim Veríssimo, no vol. II da sua *História de Portugal*, pp. 78-80.



No Algarve, o Infante D. Henrique recebia as informações trazidas pelos seus navegadores sobre o avanço para Sul do conhecimento de novos territórios. Quadro de Elisa Felismino. Biblioteca Central de Marinha.

### **Viagens de Diogo de Teive e de Cide de Sousa**

Em 1452, Diogo de Teive, escudeiro do Infante, descobre finalmente as duas ilhas do grupo ocidental dos Açores, Corvo e Flores, talvez regressado duma grande viagem aos bancos da Terra Nova, acompanhado pelo seu filho João e pelo espanhol Pero Vasquez de la Frontera. Se o ano da descoberta destas ilhas parece ser consensual, a suposta viagem à Terra Nova tem gerado,

ainda hoje, grandes questões que não foram ainda inteiramente resolvidas, mais uma vez por falta de documentação esclarecedora<sup>214</sup>.

No ano seguinte, 1453, há informação de que Cide de Sousa, fidalgo de D. Afonso V, foi mandado à Guiné acompanhado por Nuno Antunes de Góis, escudeiro e fidalgo da casa de D. Henrique.

### **Queda de Constantinopla e ideia de cruzada**

Joaquim Veríssimo Serrão, e muitos outros historiadores nacionais e estrangeiros de vários séculos, notaram o impacto da queda de Constantinopla no mundo cristão e o perigo que a “lenta infiltração dos turcos” representava para a Europa desde, pelo menos, 1360. O Papa Calisto III, eleito em 1455, vai querer levar a cabo uma cruzada para libertar aquela cidade e D. Afonso V vai apoiar a ideia, mandando reunir em Lisboa homens e barcos que deveriam seguir para o Mediterrâneo. São também enviadas a Roma comitivas diplomáticas no ano seguinte e tenta-se que nova embaixada consiga convencer D. Afonso V de Aragão a entender-se com os duques da Borgonha e da Sabóia e o delfim de França sobre a colaboração militar que teriam e zonas de atuação. O Papa Calisto III vai, mesmo assim, organizar uma frota de 16 galés e 25 velas comandada pelo cardeal Luís Scarampi, tendo o português João Vasques Farinha, cavaleiro de Lisboa, como seu vice-almirante. A esta frota juntaram-se alguns barcos aragoneses, e a esquadra derrotou barcos turcos em Metelino, nos mares gregos, numa batalha de poucas consequências políticas. Joaquim Veríssimo Serrão considerou que este “simulacro de cruzada” não tinha interessado muito o monarca português, que se desinteressou da empresa por estar Constantinopla longe e não ter tido a queda daquela cidade grande impacto na sociedade portuguesa. Além disso, encarava a expansão como um projeto “típicamente nacional”, mais virado para o norte de África, onde estavam inimigos que conhecia melhor e que podiam mais facilmente ameaçar o Reino do que os turcos. Ceuta tinha, além disso, de ser mantida, o que era muito dispendioso, preferindo mandar que “os frutos dos rendimentos da Igreja fossem destinados à cruzada “contra o arrenegado Turco”. Os infantes D. Henrique e D. Fernando também desejavam colaborar e o rei de Aragão decide passar um salvo-conduto à frota portuguesa caso

---

<sup>214</sup> - Ver o que diz SERRÃO, Joaquim Veríssimo, nas pp. 146-147 do vol. II da sua *História de Portugal*, *Op. cit.*, e também o parecer de ALBUQUERQUE, Luís de, sobre este tema em *Os Descobrimentos Portugueses*, *Op. cit.*, p. 67.

quisesse deslocar-se aos portos catalães, e aos de Rossilhão e Sardenha para se abastecer de armas e mantimentos. Esta armada portuguesa acaba por nunca precisar de aí se deslocar, também nunca ganhando a grande dimensão com que o rei sonhara, e D. Afonso V prefere a “transferência da cruzada para o Norte de África”, nisso apoiado por D. Henrique<sup>215</sup>.



A cidade de Constantinopla. I Frans Hogenberg, “Constantinopla”, In Georg Braun, *Civitatis Orbis Terrarum* Vol I, Colónia, 1572. © Biblioteca Nacional de Portugal, Inv C.A. 139V.

### **Navegadores estrangeiros ao serviço do Infante D. Henrique**

“A frequente presença de estrangeiros nas expedições de descobrimento é sem dúvida um grave óbice a opor à tese do sigilo nos descobrimentos”<sup>216</sup>. Parece-nos esta ideia muito acertada quando verificamos a realidade dos últimos anos da ação de D. Henrique, em particular quando, a partir dos seus últimos anos de vida, se começou a servir de cada vez mais mareantes estrangeiros, particularmente italianos. Acha António Borges Coelho que isso é “sinal de que as relações do Infante com a vila de Lagos, de que se tornara senhor, e com os mercadores de Lisboa, não conhecia os melhores momentos”<sup>217</sup>.

<sup>215</sup> - Veja-se, de SERRÃO, Joaquim Veríssimo, o vol. II da *História de Portugal*, pp. 81-83 e a bibliografia aí aduzida.

<sup>216</sup> - Ver a nota 3 ao capítulo LXXXVIII da *Crónica de Guiné*, *Op. cit.*, p. 372.

<sup>217</sup> - COELHO, António Borges, *Op. cit.*, p. 129.

Seja como for, muitos italianos vêm para o reino português. Tomemos os nomes de três dos principais.

O genovês António da Noli é um desses homens, ficando conhecido por ter descoberto cinco ilhas do arquipélago de Cabo Verde, numa viagem realizada à Guiné com Diogo Gomes. Chegam depois à ilha da Palma e à Madeira, onde da Noli permanece algum tempo, chegando ao continente primeiro que Diogo Gomes e reivindicando a descoberta da ilha de Santiago, sendo nisso contestado por este, mas recebendo a capitania daquela ilha até morrer, o que aconteceu antes de 1497, provavelmente a. de 1479.

Em 1451, o genovês Antoniotto Usodimare muda-se de Sevilha para Lisboa, ficando ao serviço do Infante e realizando uma viagem em 1455 até à Guiné, procurando comerciar e pagar as suas dívidas. É aí que o seu barco é encontrado por Cadamosto, entre o rio Senegal e o cabo Verde, e os dois viajam juntos. Uma carta sua destinada aos seus credores está cheia de notícias falsas sobre locais e criaturas fantásticas, mas apresenta também algumas informações interessantes sobre o comércio naquela zona. Fez uma segunda viagem à Guiné em 1456, esta provavelmente mais proveitosa, novamente na companhia de Cadamosto.



Diogo Gomes era um dos navegadores em quem o Infante D. Henrique mais confiava. Museu de Marinha.



Alegoria à Escola de Sagres. A chamada Escola de Sagres foi apenas um centro de estudos onde se reuniam a ciência dos astrónomos e cartógrafos com a experiência e prática dos capitães e mestres dos navios. Fresco do Museu de Marinha.

Em 1454 é a vez do veneziano Alvise da Cadamosto, referido atrás, chegado a Sagres, de ficar fascinado com as possibilidades dos descobrimentos africanos e resolver-se a neles participar ativamente, sendo possível que tenha sido o próprio Infante a aliciá-lo para as viagens. Nos dois anos seguintes vai fazer duas viagens ao longo da costa ocidental africana e escrever relatos delas nos anos de 1464 e 1465, além do relato da viagem de Pedro de Sintra: as *Navigazioni*. Estes importantes textos relatam as suas deslocações à foz do rio Gâmbia; a sua viagem com Antoniotto Usodimare ao Senegal e suposto descobrimento das ilhas de Cabo Verde juntamente com Diogo Gomes e Antonio da Noli, alcançando a foz do rio Geba, na atual Guiné-Bissau, e a viagem de Pero de Sintra até ao cabo Mesurado, na Libéria.

Importa dizer que, apesar de vários navegadores estrangeiros terem vindo a Portugal e participado ativamente nas expedições de descobrimento, uns a título individual e outros inseridos em viagens organizadas por mareantes portugueses, não há evidências documentais de que o Infante D. Henrique tenha constituído qualquer tipo de “escola” em Sagres ou noutra parte. Esta teoria é das que, aparentemente, mais se enraizou na memória coletiva sobre o Navegador, apoiada em vastíssima bibliografia que fez a sua defesa, embora tenha sido constantemente rebatida com base em provas irrefutáveis. Apesar disso, é mais do que lícito supor que o eco dos progressivos sucessos dos portugueses, alcançando pontos anteriormente considerados impossíveis de atingir, chegou a muitos europeus interessados e repercutiu-se em muitos países.

### **Últimas expedições henriquinas**

Pedro de Sintra vai realizar a primeira viagem até à Serra Leoa em 1460, ou muito pouco antes desse mesmo ano, ficando aquele local como o termo dos descobrimentos henriquinos. Infelizmente, as datas que constituem a cronologia das suas viagens estão insuficientemente documentadas e há lacunas que não nos permitem apontá-las com segurança. Por este motivo, há hipóteses de ter realizado mais viagens nos dois anos que se seguiram à morte do Infante e ter alcançado o Bosque de Santa Maria, algumas léguas a sul do cabo Mesurado. Seja como for, é provável que, em 1461, Pedro de Sintra tenha atingido o cabo de Santana, e Diogo Afonso, escudeiro do infante D. Fernando, tenha descoberto as ilhas cabo-verdianas de Santa Luzia e São Nicolau. Luís de Albuquerque considerou “inútil” a discussão

sobre a data de descobrimento das ilhas mais a ocidente por lhe parecer que o problema está resolvido numa carta régia de 1462.

Assim, no ano de 1462, dá-se a provável descoberta das ilhas cabo-verdianas de Santo Antão e São Vicente e começa-se o povoamento da ilha cabo-verdiana de Santiago<sup>218</sup>.



Pedro da Sintra atingiu a Serra Leoa naquela que seria a última descoberta dos navegadores do Infante, falecido logo a seguir. Museu de Marinha.

### **Morte do Infante D. Henrique**

Talvez pressentindo o seu fim, D. Henrique faz várias doações à Ordem de Cristo, no final de 1457 e inícios de 1458, dos seus direitos sobre escravos, riquezas em ouro e pescarias a partir do cabo Não.

A morte do Infante ocorre em 1460 mas não afetou totalmente a cadência das viagens, embora seja notório que os objetivos de exploração se tornaram ainda mais secundários em relação aos objetivos de lucro, havendo maior desorganização. Apesar disso, aqueles que consideravam, alguns ainda hoje, que o seu plano maior era atingir as Índias, podem ter escrito que fracassou por não ter cumprido ou visto cumprir esse seu suposto objetivo ainda em vida. Parece-nos este posicionamento

---

<sup>218</sup> - Ver ALBUQUERQUE, Luís de, *Op. cit.*, p. 46.

extremamente redutor, demonstrando desconhecimento das conjunturas que enformaram toda a vida e ação do Infante e que estão bem patentes no gigantesco conjunto de estudos sobre a sua vida. Não nos alongaremos muito sobre esta questão, mas, em rigor, a apreciação da ação do Navegador só pode ser considerada muito positiva. Longe de querermos defender uma sua biografia apologética ou de contornos hagiográficos, podemos afirmar que muitos dos progressos científicos e humanos do século XV se ficam a dever à sua influência e empenho. À data da sua morte, grande parte da costa ocidental de África estava já explorada e tinham-se dissipado muitas ideias clássicas e pré-medievais sobre os perigos e geografias fantásticas daquelas paragens, conhecendo-se novas terras e efetivamente descoberto novas rotas. As bases para se continuarem as viagens estavam solidamente lançadas e o conhecimento antropológico de África ia crescendo.

D. Henrique, independentemente dos objetivos que lhe foram sendo atribuídos, estava perto de ajudar a concretizar um importantíssimo conhecimento sobre o continente africano que iria, de facto, permitir alcançar a Índia por mar. Também Lagos manteve o seu papel importante até à morte do Infante, mas, à data desta, começa a ser Lisboa o grande centro da atividade marítima portuguesa, sobretudo quando a feitoria do trato de Arguim é mudada para a capital, em 1463. Lagos manterá ainda importância estratégica na guerra de corso próxima do estreito de Gibraltar e como ponto de apoio às expedições marroquinas do período seguinte.



As ilhas de Cabo Verde foram descobertas pelos navegadores portugueses entre 1458 e 1462. Atlas de Lázaro Luís. Pormenor. Academia das Ciências de Lisboa.

### **Combate do Rio Gâmbia (1455)**

Verificadas as condições de navegabilidade para Sul do Cabo Bojador, e especialmente o método de regressar a Portugal, os navegadores portugueses iniciaram as trocas comerciais com a África subsaariana. A partir de 1442 inicia-se o comércio do ouro e dos escravos com as populações do Golfo de Arguim, o que desperta a curiosidade de mercadores estrangeiros, nomeadamente italianos.

Os portugueses vão tentando contactos com os sucessivos reinos nativos que vão encontrando, navegando sempre para Sul, com as suas caravelas, muitas vezes sem qualquer tipo de armamento. Mas este objectivo nem sempre foi fácil nem pacífico.

Em 22 de Março de 1455 saiu de Lagos, sob o comando de Vicente Dias, uma caravela de 45 toneladas armada com algumas peças de artilharia levando a bordo o comerciante italiano Aluise Cadamosto que, tendo navegado em navios portugueses, nos deixaria importantes relatos dessas viagens.

Com vento Nor-nordeste, a caravela seguiu em direcção à Madeira e, dali em direcção ao Cabo Branco, onde a costa africana inflecte para Sueste, formando o Golfo de Arguim; aqui fora construída primeira feitoria nos territórios recém-descobertos.

Continuaram a sua viagem mais para Sul agora de conserva com mais duas caravelas, navegando até ao Rio Gâmbia onde entrou a caravela mais pequena (a de Vicente Dias), e as lanchas das outras duas.

Verificando que havia pouco fundo na entrada do rio (cerca de 3 metros), a caravela fundeou e mandou seguir as lanchas, rio acima. Tendo estas navegado mais de milha e meia, com fundos superiores a 9 metros, observaram que, para montante, o rio dava uma série de voltas e era coberto de arvoredos.

Quando regressavam à caravela, saíram de um ribeiro, que ali desembocava, três almadias (pirogas) com cerca de 30 homens que as vieram seguindo a pouca distância até junto da caravela, desaparecendo depois pelo mesmo ribeiro de onde tinham vindo. No dia seguinte, as duas caravelas entraram também no rio e, juntando-se à mais pequena, subiram o rio cerca de 3 milhas.

Avistaram então pela popa 15 grandes almadias remando à voga arrancada transportando a bordo cerca de 150 homens. As caravelas viraram de bordo, na sua direcção, prepararam as armas e estenderam toldos com receio das setas envenenadas que se sabia serem utilizadas por estes nativos.

As almadias dividiram-se em dois grupos e cercaram a caravela mais pequena; chegando perto dela, arvoraram os pagaios com que remavam e ficaram a observá-la. Mas vendo aproximar-se os outros navios, largaram os pagaios e começaram a atirar flechas contra o navio português. As caravelas dispararam as suas peças de artilharia, cujo ruído deixou os atacantes estupefactos; verificando que nada mais tinha acontecido, para além do ruído, recomeçaram a disparar os seus arcos contra os navios.

Os portugueses passaram a utilizar também as suas bestas que provocaram várias baixas nos atacantes; apesar disso, os atacantes continuavam a disparar contra a caravela de Vicente Dias – a mais pequena e logicamente a que tinha menos gente – que chegou a estar numa situação crítica com as almadias muito próximas; valeu-lhe a aproximação dos outros navios que puseram em fuga os inimigos.

No dia seguinte, tendo refrescado o vento, os navios saíram a barra, navegando, pela volta do largo, em direcção a Portugal, sem terem conseguido chegar à fala com os nativos.

Este terá sido o primeiro combate naval travado nos novos territórios descobertos pelos portugueses.

*(Adaptado de Grandes Batalhas Navais Portuguesas de José António Rodrigues Pereira, pp. 73 a 78 e Marinha Portuguesa Nove Séculos de História de José António Rodrigues Pereira, pp. 109-110).*

## **Actividades Navais e Descobrimentos no Reinado de D. Afonso V (1461-1480)**

Paulo David Vicente

### **Conquista de Alcácer Ceguer em 1458**

Com a morte do Infante D. Henrique, a expansão portuguesa abrandou o seu ritmo e a Coroa virou-se novamente mais para o norte de África. Antes de 1460, contudo, já se planeavam novas conquistas, e Alcácer Ceguer, situada a meio caminho entre Ceuta e Tânger, na costa marroquina, (o seu nome vem de Al-Kasr Al-Saghir, que significa “o castelo pequeno”) parecia a escolha lógica para tais realizações. Esta é, provavelmente, a menos conhecida das praças portuguesas em Marrocos, mas sabemos que tinha sido próspera no século VIII, sob os Almóadas, quando a sua fortaleza servia de porto de embarque para a Península Ibérica, e depois nos séculos XII e XIII, quando, por impulso de Yacub al Mansour e Abu Yacub Ysuf se erigiram imponentes muralhas. As suas portas de Mar (Bab al-Bahar) e de Ceuta (Bab es-Sebta) foram as marcas mais significativas da sua importância, mas no século XV, sobretudo depois da conquista de Ceuta em 1415, pouco mais era do que um porto de piratas. Depois da derrota de Tânger, e em parte como resposta a esse insucesso em 1437, foi conquistada a 23 de outubro de 1458 por D. Afonso V, com o auxílio de artilharia.

Fizeram-se preparativos ao mesmo tempo no Porto, Lisboa e Lagos, sendo responsáveis o marquês de Valença pelos do norte, o próprio rei D. Afonso V pelos do centro, e o infante D. Henrique, pelos do sul. Rui de Pina diz que a primeira frota a partir foi a de Lisboa e tinha cerca de noventa velas, sendo capitaneada pelo rei e pelo seu irmão D. Fernando. Quando chegou a Lagos juntou-se à frota de D. Henrique e ambas esperaram ali pela frota do norte.

A armada partiu a 17 de outubro para o estreito de Gibraltar e temos dados diferentes quanto à sua dimensão, consoante as fontes. Rui de Pina anota um total de duzentos e vinte barcos e Damião de Góis fala num total



D. Afonso V, o Africano. Este monarca alterou a política portuguesa, passando a prioridade nacional para as conquistas no norte de África. Quadro Henrique Ferreira, Centro Cultural Casapiano.

de duzentas e oitenta embarcações, entre naus, galés e outros barcos mais pequenos. Ficam estes autores mais coincidentes no número de homens que participaram: Pina diz vinte e cinco mil, e Góis mais um milhar, sem contar com os marinheiros.

Chegados a Alcácer no dia 21 de outubro, começam logo os combates nesse dia e no seguinte. A população rendeu-se e evacuou a praça, entregando reféns e todos os cativos cristãos que aí estavam. A mesquita foi consagrada e dedicada a Nossa Senhora da Conceição e, apesar de ter sido rapidamente reparada e fortificada, a praça teve sempre grandes dificuldades. O sultão de Fez tentou reconquistá-la nesse mesmo ano e no seguinte, e foi o capitão

D. Duarte de Menezes a evitar que tal sucedesse, defendendo-a com a sua guarnição durante dois cercos prolongados, sendo depois recompensado pelo monarca com o título de conde de Viana.

De Alcácer Ceguer partiram depois três pequenas expedições, entre 1463 e 1464, que tentaram escalar os muros de Tânger de surpresa, embora sem sucesso e com a perda de trezentas vidas na última destas tentativas. Depois de 1471, com a tomada de Arzila e Tânger, deixou de ter grande interesse estratégico para os muçulmanos e mesmo para os portugueses, levando uma existência apagada e muito dependente da coroa, que lhe enviava alimentos e vestuário regularmente<sup>219</sup>.

### **Papel da Ordem de Cristo**

Financiando o arranque dos descobrimentos e das viagens marítimas, a Ordem de Cristo, através de D. Henrique, tinha tido um papel importantíssimo durante os avanços para a costa ocidental africana e para o norte de África, ligando a aceitação do papado ao projeto expansionista português, como se tem visto nos capítulos precedentes. Escudada em Bulas que lhe atribuíam a missão de estabelecer o direito espiritual da Igreja de Roma sobre todas as terras descobertas, os propósitos da ordem sobreviveram à morte daquele Infante em 1460 e vão manter-se firmes durante o resto do século XV e ainda no século XVI. Tal como o Navegador fizera, tornando-se administrador da Ordem, D. Afonso V vai conseguir também obter esse cargo, rogando-o ao Papa, e justificando esse pedido com as grandes despesas que a Coroa tinha com a manutenção das praças de Ceuta e Alcácer Ceguer.

D. Afonso V consegue a nomeação no princípio de 1461, mas vai desinteressar-se de alguns aspetos importantes que estavam fortemente

---

<sup>219</sup> - Ver FARINHA, António Dias, *Os Portugueses em Marrocos*, 2.<sup>a</sup> ed., revista, [Lisboa], Instituto Camões, 2002, GÓIS, Damião de, *Crónica do Príncipe D. João*, ed. crítica e comentada de RODRIGUES, Graça Almeida, Lisboa, Universidade Nova, 1977, David Lopes, “Os Portugueses em Marrocos” in *História de Portugal*, dir. de PERES, Damião, tomo III, Barcelos, Portucalense Editora Lda., 1931, pp. 385-544, *Les Sources Inédites de l’Histoire du Maroc*, 1.<sup>a</sup> Série: Portugal, por CENIVAL, Pierre de, LOPES, David, RICARD, Robert, e LA VÉRONNE, Chantal de, 5 vols. em 6 tomos, Paris, GEUTHNER, Paul, [1934-1953], PINA, Rui de, *Crónicas*, introdução e revisão de ALMEIDA, M. Lopes de, Porto, Lello & Irmão Editores, 1977, REDMAN, Charles L., e BONNE, James L., “Qsar es-Seghir (Alcácer Ceguer): a 15th and 16th Portuguese colony in North África” in *Studia*, n.º 41-42, Lisboa, CEHU, 1979, pp. 5-50 e ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica do Conde D. Duarte de Menezes*, ed. diplomática de Larry King, Lisboa, FCSH da Universidade Nova, 1978.

associados ao bom desempenho do cargo, acabando o governo da Ordem por transitar para o sucessor natural de D. Henrique, D. Fernando, e depois para os descendentes deste, os infantes D. João e D. Diogo. D. Fernando herdava assim também a administração da ilha da Madeira até 1470.

Quando D. Diogo morre às mãos de D. João II, a administração da Ordem de Cristo vai transitar para D. Manuel em 1484, embora só se intentem fazer alterações importantes nos destinos da Ordem quando se inicia o seu reinado, uma vez que é só nessa altura que se acumula numa mesma pessoa o cargo de direção e o cargo de rei. Está aberto o horizonte da possibilidade de agregar permanentemente a Ordem de Cristo à Coroa, o que se tentará nos anos seguintes, até isso ser conseguido por D. João III já em 1551. Até lá a Ordem continua a participar ativamente no desenrolar das viagens de expansão e vai desempenhar papéis diplomáticos aquando dos diferendos e acordos de Alcáçovas-Toledo, 1479-180.

### **Ataque a Anafé**

Atualmente chamada Casablanca, mas nomeada pelos cartógrafos dos séculos XIV e XV como Anfa ou Anafa, entre outros nomes, era cidade marítima marroquina de importância estratégica e comercial, e para lá eram autorizados, desde 1455, alguns mercadores portugueses a levar os seus produtos em troca de cereais, de que era rica. Estêvão da Gama, disfarçado de mercador, foi espiar a cidade a mando da Coroa, que preparava a sua conquista. Foi atacada pelos portugueses em 1469, segundo Rui de Pina (1468 segundo Damião de Góis), e os seus muros desmantelados por ordem de um filho de D. Duarte, o infante D. Fernando, que comandou o ataque, quando reconheceu que não tinha homens suficientes para manter a praça, apesar dos mouros terem fugido à vista da armada portuguesa. D. Afonso V, em 1472, doou o que restou da praça a D. João, duque de Viseu e de Beja e primogénito de D. Fernando, mas não houve nela qualquer investimento nem lhe foi designado capitão. Por ser um conhecido porto de galés e fustas de corso, sobretudo de piratas vindos de Salé, mantiveram os portugueses interesse em conseguir a sua conquista, o que só intentaram novamente em 1487, numa expedição comandada por D. Diogo de Almeida, futuro Prior do Crato. Apesar de se terem feito centenas de cativos nas regiões próximas, não se conquistou a cidade. D. Manuel I pensou ainda em tentar ocupá-la, mas, após o desastre de Gomes Mamora em 1515, desistiu do seu intuito.

## Novos descobrimentos entre 1469 e 1474

A partir de 1469, as despesas do Tesouro Régio estavam a avolumar-se como nunca, tendo aumentado com o número também crescente de cavaleiros, fidalgos, escudeiros e moços fidalgos<sup>220</sup>. Além disso, preparavam-se novas expedições a Marrocos, e a Coroa gastava cada vez mais com homens, armas e mantimentos. D. Afonso V não podia investir ainda mais meios na exploração da costa africana e o seu conselho percebe que tem de abrir a porta a iniciativas privadas, arrendando essas explorações, agora que a entrada do golfo da Guiné já tinha sido atingida. É neste contexto que D. Afonso V vai fazer um contrato de arrendamento do exclusivo do comércio da costa de África com Fernão Gomes, um dos mais ricos mercadores de Lisboa. O contrato, no entanto, tinha duas exceções importantes: Fernão Gomes não podia fazer o “resgate” na terra firme em frente do cabo Verde, nem na zona de Arguim. O primeiro local pertencia ao infante D. Fernando e o trato de Arguim pertencia ao príncipe D. João.

Apesar de não conhecermos o texto deste contrato, João de Barros explica o seu funcionamento e diz-nos que Fernão Gomes tinha de pagar anualmente à Coroa uma renda de duzentos mil réis que foi depois aumentada para trezentos mil, deixando-se cair a exceção de Arguim. Além disso, o contrato dava carácter organizado à expansão marítima e obrigava o mercador a cumprir certos objetivos, tendo de descobrir cem léguas marítimas por ano e contratar pilotos e marinheiros para as expedições regulares, pagando-lhes e encarregando-os dessas descobertas.

Este sistema enriqueceu as duas partes contratantes, sendo prorrogado em 1473 por mais um ano, e a Coroa vai nobilitar Fernão Gomes logo em 1474, atribuindo-lhe o título de cavaleiro, com escudo de armas e um apelido familiar, da *Mina*.

As viagens realizadas ao abrigo deste arrendamento sucedem-se e atingem vários pontos para lá do equador e do Atlântico sul.

Soeiro da Costa chega, em 1470, ao rio de Soeiro, perto da serra de Santa Apolónia e, no mesmo ano, ao cabo das Três Pontas.

João de Santarém e Pero Escobar, logo em 1470-1471 avançam para o interior do golfo da Guiné e navegam ao longo da faixa de costa que surge nas crónicas como “Malagueta”. Era dessa zona que chegavam quantidades

---

<sup>220</sup> - Ver o que diz SERRÃO, Joaquim Veríssimo, na sua *História de Portugal. Volume II: A Formação do Estado Moderno (1415-1495)*, 8.ª ed., [Lisboa], Editorial Verbo, imp. 1996, p. 174.

dessa especiaria, especialmente da área do litoral da Libéria, entre o cabo Mensurado e o cabo das Palmas, e Cadamosto, de que antes falámos, já se tinha referido a este lucrativo comércio. Aquela costa passa, por vezes, a ser designada por costa “da Malagueta” ou costa “da Pimenta” ou “dos Grãos”.

Avançariam depois para zonas africanas conhecidas pelos seus produtos, a costa “do Marfim” e a costa “do Ouro” (o Gana). Passam também o cabo “das Palmas” e terão chegado à aldeia de Sama, junto do “cabo das Três Pontas”, onde afluía ouro, proveniente de muitos outros locais. Os portugueses, entusiasmados com estas novas descobertas, chamaram àquela região “Mina de Ouro” ou apenas “Mina” (Elmina).

Nos anos seguintes, os viajantes portugueses iam atingindo a Costa dos Escravos, no golfo do Benim, e deram o nome de Lagos a uma povoação habitada a que chegaram.

Cerca de 1471 temos a hipotética expedição de Pêro de Ataíde ao cabo de Gué, no Suz magrebino, e, também c. de 1471, os mesmos João de Santarém e Pêro Escobar descobrem as ilhas de São Tomé e Príncipe.

Em 1472, Fernão do Pó descobre os Camarões e a ilha Formosa, e Lopo Gonçalves, c. de 1473 ou 1474, ultrapassa o equador e chega ao rio Gabão e ao cabo Lopes, que tem o seu nome. Rui de Sequeira descobrirá ainda o cabo de Santa Catarina, no Gabão, já em 1475.

A 13 de agosto de 1471, o rei promulga o Regimento dos Almirantes de Portugal, mostrando a importância da Marinha. No mesmo ano, a capitania da ilha de São Miguel, nos Açores, é vendida a Rui Gonçalves da Câmara.

A partir de 1474, o futuro D. João II passa a dirigir a política atlântica, adquirindo para isso vários poderes, confirmados posteriormente, mas, como se vê, foram grandes os progressos das navegações marítimas durante o período de arrendamento a Fernão Gomes.



Brasão de Fernão Gomes. Livro do Armeiro-Mor. Casa Real, Cartório da Nobreza, liv. 19. PT/TT/CR/D-A/001/19. Imagem cedida pelo Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

### **Combate ao largo da Costa Portuguesa (1469)**

Como sabemos, desde o século XV, e provavelmente antes, era muito frequente a presença de corsários, sobretudo da Bretanha e da Andaluzia, ao largo da costa portuguesa, sem contarmos com as bases navais que iam tendo em pontos da costa marroquina. Apesar de Portugal estar, por vários períodos, em paz com a França e com Castela, estes corsários atacavam os barcos portugueses, e o problema nunca foi de todo solucionado, havendo pedidos de ajuda frequentes feitos à Coroa para se tentar acabar com a sua ação. Portugal tinha igualmente corsários, e já é dado adquirido que alguns eram nobres e que outros nobres portugueses os empregavam, armando os seus barcos e lucrando com a sua atividade. Um dos mais célebres corsários portugueses foi Pêro de Ataíde, armador, que, tendo uma vez apresado um navio bretão em 1469, foi ordenado por D. Afonso V a pagar ao seu dono uma pesada indemnização<sup>221</sup>. Terá também participado em operações de corso na Andaluzia e provavelmente feito expedições à Guiné e a Marrocos.

Durante o período dos descobrimentos henriquinos, muitos corsários e piratas vão frequentar os mares das ilhas atlânticas, atacando barcos e populações costeiras e abrindo problemas jurídicos difíceis de ultrapassar, sobretudo em relação à disputa territorial das Canárias, que envolvia Portugal e Castela<sup>222</sup>.

Numa simplificação, para não nos alongarmos demasiadamente sobre todas as implicações diplomáticas destas ações, que se processavam de maneira diferente consoante a época, sabemos que, por vezes, quando um navio português era capturado ou destruído por um corsário estrangeiro, o rei de Portugal, apresentava um protesto diplomático formal junto do soberano do país de origem desse mesmo corsário e, simultaneamente, podia autorizar os mareantes portugueses lesados a organizar armadas para apresar navios dessa nação para recuperarem das perdas que tinham sofrido. Os marinheiros portugueses, porém, também exorbitavam os limites impostos pelas cartas de corso, capturando, às vezes indistintamente, muitos navios que passavam ao seu alcance e suscitando novas iras dos monarcas, que imediatamente protestavam também junto da corte portuguesa, dando cartas de corso aos seus marinheiros e autorizando-os a

---

<sup>221</sup> - Ver o que diz SERRÃO, Joaquim Veríssimo, nas pp. 298-299 do vol. II da sua *História de Portugal*, e a bibliografia aí apresentada.

<sup>222</sup> - MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino, *Op. cit.*, p. 59.

atacar navios portugueses. Este ciclo repetiu-se durante séculos, com variantes, e apesar das relações diplomáticas entre as cortes europeias tentarem legislar no sentido de resolver os problemas que iam surgindo, os oceanos eram palco de vários conflitos difíceis de evitar e onde nem sempre se cumpriam as leis<sup>223</sup>.

Neste contexto, quando as embarcações castelhanas começaram a desafiar o monopólio português de acesso à Guiné e à exploração dos comércios nas terras à volta, as operações de corso e pirataria voltaram a aumentar em número, sobretudo nos anos anteriores à paz celebrada entre 1479 e 1480.

Sabe-se que, por volta de junho de 1469, apareceu nas costas portuguesas um corsário francês de nome Cullam<sup>224</sup> (ou Colombo), que pode ter sido parente de Cristóvão Colombo<sup>225</sup>. Saturnino Monteiro diz até que é muito provável que o próprio Cristóvão Colombo, ainda muito novo, estivesse embarcado na armada desse seu suposto parente<sup>226</sup>.

Seja como for, quando Afonso V sabe dos prejuízos que estes corsários estavam a provocar ao nosso comércio marítimo, manda organizar uma armada para os localizar e enfrentar. Esta armada, porém, regressou sem ter conseguido avistá-lo, e as notícias de novos ataques daqueles corsários sucedem-se. D. Afonso V prepara imediatamente uma segunda armada para os perseguir, que terá partido com esse mandado em setembro ou princípios de outubro de 1469. Desta vez, a armada dos corsários foi encontrada e destruída num combate rápido, de que não sabe quase nada, apenas serem oito as embarcações dos corsários, provavelmente naus, como diz Saturnino

---

<sup>223</sup> - Para tudo o que dissemos, ver, por exemplo, CRUZ, Abel dos Santos, “Guerra de Corso e Pirataria no Mediterrâneo Atlântico ao tempo do conde D. Pedro de Meneses (1415-1437)”, *Africana*, n.º 26/27, Porto, Universidade Portucalense Infante D. Henrique, 2003, pp. 13-54, FONSECA, Luís Adão da, *Navegación y Corso en el Mediterraneo Occidental. Los Portugueses a Mediados del Siglo XV*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 1978, GUERREIRO, Luís Ramalhosa, *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*, [s.l.], Círculo de Leitores, 1996 e THOMAZ, Luís Filipe, “Do Cabo Espichel a Macau: vicissitudes do corso português”, *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)*, ed. por MATOS, Artur Teodoro de, e THOMAZ, Luís Filipe, Macau/Lisboa, [s.n.], 1993, pp. 537-568.

<sup>224</sup> - Aparece com este nome no cap. CXIV da *Crónica de D. Afonso V* escrita por Rui de Pina.

<sup>225</sup> - Ver PEDROSA, Gomes, “Cristóvão Colombo em Portugal (1469-1485)”, in *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, vol. CXVII, n. 117, T. 10 a 12, Outubro a Dezembro, 1987, pp. 645-694 e MOTA, A. Teixeira da, *O Essencial sobre Cristóvão Colombo e os Portugueses*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987.

<sup>226</sup> - MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino, *Op. cit.*, pp. 59-61.

Monteiro. O mesmo autor afirma que, por aquele tempo, ainda não se usava artilharia de grosso calibre a bordo. Pode supor-se, por isso, que foi no seguimento de abordagens que os combates começaram, principalmente com armas brancas. Sabe-se também que a nau "Baldaia", da cidade do Porto, atacou a embarcação do chefe corsário e conseguiu capturá-la. Saturnino Monteiro termina, achando provável que “ao verem a sua capitânia tomada é provável que os restantes navios do corsário se tenham rendido ou posto em fuga. Quanto a Colombo, parece que terá sido capturado e trazido para Lisboa. O que é certo é que no ano seguinte (1470) volta para o mar, desta vez para fazer guerra de corso ao serviço do rei de Portugal! De notar que, na época, os vínculos de nacionalidade eram ainda relativamente frouxos. O que contava era sobretudo a menagem prestada pelo cavaleiro ao seu senhor. Não é, portanto, de estranhar que de um ano para o outro o corsário Colombo se tenha transformado de inimigo em fiel aliado dos Portugueses”<sup>227</sup>.

### **Tânger**

Situada junto ao estreito de Gibraltar, Tânger era uma cidade importante desde a época romana por ter um bom porto de mar que lhe garantiu importância económica e, mais tarde, política. Após a conquista de Ceuta, a Coroa portuguesa pensou em conquistá-la, para garantir o domínio geoestratégico do norte de Marrocos, o que foi tentado em 1437. O ataque a Tânger não foi devidamente preparado e executado e o infante D. Fernando foi capturado para ser trocado por Ceuta, o que nunca viria a acontecer, acabando por morrer em Fez em 1443 e tornando a conquista da praça o objetivo principal da Coroa, que faria, entre 1463 e 1464, mais três tentativas falhadas de o conseguir<sup>228</sup>. Na última dessas tentativas perderam-se, entre mortos e cativos, algumas centenas de pessoas, como se disse.

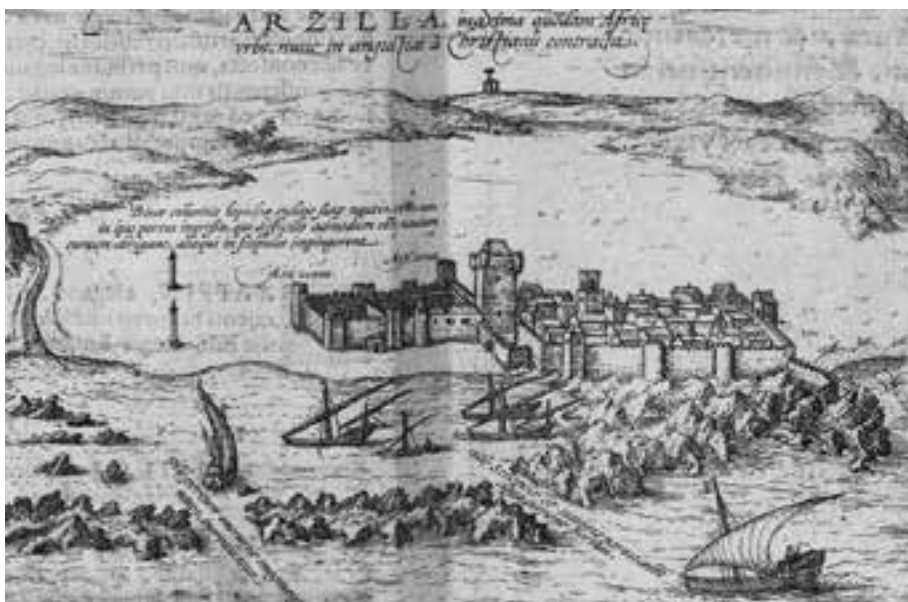
Só com a tomada de Arzila, em 1471, cercando-a pelo sul, se conseguiu finalmente ocupá-la, tendo os seus habitantes fugido para escapar à fúria dos portugueses. Estas movimentações influenciaram o acordo de paz firmado por um período de vinte anos entre D. Afonso V e os oatácidas, estabelecendo-se boas relações com os mouros que habitavam em redor da praça até inícios do século XVI, altura em que a situação militar se agravou

---

<sup>227</sup> - Idem, *ibidem*, pp. 59-61.

<sup>228</sup> - Cf. o que escrevemos *supra*, no capítulo VIII deste volume.

consideravelmente, tendo sido necessário pedir ajuda à praça vizinha de Arzila várias vezes. Apesar destes ataques constantes, a Coroa queria manter Tânger como futuro ponto de apoio a um ataque a Fez, grande objetivo nunca conseguido, e nunca se dispôs a deixá-la, mesmo depois de 1541, quando se abandonou Safim e Azamor ou de 1550, quando se despejaram Arzila e Alcácer Ceguer.



Arzila foi tomada pelos portugueses em 1471 numa operação comandada pelo próprio Rei. Como consequência da conquista desta praça, a cidade de Tânger foi abandonada pela sua população; caída, finalmente, na posse dos portugueses, foi possível recuperar o corpo do Infante Santo. Frans Hogenberg, "Arzila", In Georg Braun, Civitatis Orbis Terrarum Vol I, Colónia, 1572. © Biblioteca Nacional de Portugal, Inv C.A. 139V..

### **Conquista de Arzila**

Localizada na costa atlântica de Marrocos, a cerca de 50 km a sudoeste de Tânger, esta praça foi conquistada por D. Afonso V a 24 de agosto de 1471, levando à rendição e abandono de Tânger pelos seus habitantes na mesma data, como se disse. Foi primeiramente espiada por Pero de Alcáçova e Vicente Simões que, disfarçados de mercadores, se informaram da melhor maneira de a tomar enquanto se preparava uma grande armada no Porto, em Lisboa e em Lagos. Damião de Góis fala numa força de mais de vinte e quatro mil homens e Rui de Pina em mais de trinta mil. Qualquer que fosse o número exato do contingente português deveria ser superior ao que conquistou Ceuta anteriormente. Por não se ter querido

aceitar a rendição dos habitantes da praça, perderam-se muitas vidas de ambos os lados, incluindo as dos condes de Marialva e de Monsanto. Também um filho e duas mulheres de Mulei Xeque, o senhor da cidade e futuro fundador da dinastia oatácida, que se encontrava ausente a cercar Fez, foram feitos prisioneiros dos Portugueses. Mulei Xeque voltou a Arzila e estabeleceu a paz por vinte anos, reconhecendo Ceuta, Alcácer Ceguer, Arzila e Tânger como terras portuguesas e determinando que o território e os povoados não murados que ficassem no termo daquelas cidades passassem também a pertencer ao soberano português. Os marroquinos manteriam Alcácer Quibir, o primeiro lugar fortificado junto da fronteira com os cristãos, e o lugar de Larache, despovoado, ficaria incluído na área de jurisdição de Arzila. Em garantia deste tratado de paz, o próprio filho de Mulei Xeque veio para Portugal, sendo conhecido como Maomé-o-Português (Muhammad al Burtugâli). Depois da vitória, começaram imediatamente os trabalhos de reparação e fortificação da praça, tendo sido edificada uma cidadela ampla, dotada de um torreão e de uma grande cintura de muralhas, grande parte delas ainda hoje existentes. Apesar destas precauções, os constantes ataques dos mouros nos anos seguintes ditavam que a guarnição tivesse de estar em contacto constante com as praças de Ceuta, Alcácer Ceguer e principalmente de Tânger, sofrendo vários cercos prolongados. Os alcaides de Alcácer Quibir, Larache, Tetuão, Xexuão e os sultões de Fez comandariam ataques quase constantes a Arzila, dificultando a organização económica e social da praça<sup>229</sup>.

### **Viagem de João Vaz Corte-Real**

Durante a segunda metade do século XV, muitas cartas régias deram direitos de senhorio a navegadores, algumas confirmadas depois aos seus herdeiros, sobre terras e várias ilhas que se pensava ter-se avistado, geralmente no sentido de terem sido vistas à distância, equivocadamente, por vezes.

---

<sup>229</sup> - Ver EL MOSTAFA, Fayad, *A Região de Arzila na Época da Expansão Portuguesa*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa apresentada à FCSH da Universidade Nova de Lisboa, 2 vols., Lisboa, 1992. Exemplar policopiado, FARINHA, António Dias, *op. cit.*, 2002, David Lopes, *História de Arzila durante o Domínio Português. 1471-1550 e 1577-1589*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1924, LOPES, David, “Os Portugueses em Marrocos” in *História de Portugal*, dir. de PERES, Damião, tomo III, Barcelos, Portucalense Editora Lda., 1931, pp. 385-544, Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, ed. por LOPES, David, 2 vols., Lisboa, Academia das Ciências, 1915 e 1919 e *Les Sources Inédites de l'Histoire du Maroc*, 1.<sup>a</sup> Série: Portugal, por CENIVAL, Pierre de, LOPES, David, RICARD, Robert, e LA VÉRONNE, Chantal de, 5 vols. em 6 tomos, Paris, GEUTHNER, Paul, [1934-1953].

Algumas seriam reais e encontradas imediatamente, sobre outras persistiriam dúvidas só dissipadas em anos posteriores e outras ainda levavam à organização de expedições para serem achadas.

Pensa-se que dois nobres, João Vaz Corte-Real e Álvaro Martins Homem, terão chegado à Terra Nova, no Atlântico Norte, por volta de 1474 ou pouco antes. Esta teoria tem suscitado grande polémica historiográfica, sobretudo associada a outra, segundo a qual teriam atingido também a Gronelândia numa suposta viagem em colaboração com dinamarqueses. As fontes portuguesas para esta viagem (ou viagens) são tardias, devendo-se alguma informação a Gaspar Frutuoso quando escreveu “As Saudades da Terra”, mas esta obra tem muitas lacunas e é tardia. Luís de Albuquerque reconheceu grandes dificuldades em resolver esta questão, pelo menos até aparecerem provas mais convincentes, mas vê no facto dos filhos de Corte-Real quererem navegar para o noroeste do Atlântico (fala em obstinação), um indício de que lá teriam estado também, anteriormente<sup>230</sup>.

### **Guerra com Castela**

O período político extremamente conturbado das guerras com Castela vai afetar as viagens de exploração atlântica. D. Afonso V, ao casar com sua sobrinha D. Joana, em 1475, a herdeira do trono castelhano, filha de Henrique IV (falecido em dezembro de 1474), mas que muitos suspeitavam ser filha dum influente nobre da corte chamado D. Béltran de la Cueva, vai tentar abrir caminho à posse das duas coroas. Os acontecimentos precipitam-se e, em 1475, o rei pede às Cortes, reunidas em Évora, um empréstimo para preparar uma intervenção em Castela. Em janeiro de 1476, o príncipe D. João parte da Guarda para se reunir ao pai, D. Afonso V, perto de Zamora. Depois de reunir o seu exército em Arronches, D. Afonso V entra em Castela, defendendo o direito ao trono de sua sobrinha, D. Joana, com quem casara em maio desse ano. A 2 de março de 1476 dá-se a Batalha de Toro, entre D. Afonso V e seu filho, o príncipe D. João, por um lado, e D. Fernando, rei de Aragão, por outro. O resultado é incerto, mas leva à derrota das pretensões do rei de Portugal ao trono de Castela. Podemos talvez dizer que este resultado é devido também à sua falta de habilidade política. Não vai conseguir impor as suas pretensões e, mesmo com aquela invasão e ocupando parte de Léon, não consegue resultados satisfatórios.

---

<sup>230</sup> - Ver ALBUQUERQUE, Luís de, *Op. cit.*, pp. 69-70.

Os apoiantes de D. Joana, chamada a *Beltraneja*, por causa daquela suspeita, eram também poucos, e D. Afonso V vai procurar apoios noutras casas reais. A guerra aberta com Castela foi sobretudo terrestre, mas deu azo a que as embarcações castelhanas e outras começassem a violar as cláusulas sobre as navegações atlânticas, iniciando-se um período de instabilidade e de aumento do corso e da pirataria que ia contra os princípios de *mare clausum* que Portugal tinha vindo a conseguir impor através da sua política e de bulas papais e da hábil gestão do príncipe D. João.

### **Combate no Estreito de Gibraltar (1476)**

Como dissemos, durante a guerra de 1475-1479 não se verificaram operações navais importantes, mas aumentou bastante a atividade dos corsários de todas as partes. Informado desta situação, pouco depois da Batalha de Toro, o rei Fernando mandou organizar uma armada destinada a patrulhar o estreito de Gibraltar com o fim de capturar os navios portugueses e franceses que aí passassem. Esta armada compunha-se de três naus da Biscaia, cinco caravelas, provavelmente da Andaluzia, e quatro galés do rei. Pouco tempo após a sua criação, provavelmente na Primavera desse mesmo ano (1476), a armada de Castela localizou uma outra, composta de quatro naus que vinham do Mediterrâneo. Três seriam portuguesas e uma genovesa. Mais uma vez, a informação sobre este recontro é escassa, mas podemos presumir, como diz Saturnino Monteiro, “que se tenha desenrolado de acordo com as tácticas e costumes da época: lançamentos das mais variadas armas de arremesso e de artificios de fogo, cal para cegar os adversários e sabão para os fazer escorregar, seguidos de tentativas de abordagem e, por fim, terríveis combates à arma branca. Vendo-se perdidos, os tripulantes da nau de Génova optaram por a varar na costa, fugindo em seguida para terra. Duas das naus portuguesas pegaram fogo, acabando por afundar-se. A maior de todas, a *Borralba*, de que era capitão Álvaro Mendes e tinha a bordo cerca de quinhentos combatentes, lutou tenazmente durante várias horas contra os diversos navios que a rodeavam, acabando por conseguir romper através deles e safar-se. É de supor que os Portugueses se tenham batido com grande determinação, uma vez que os Castelhanos, apesar de disporem de muito mais navios, não conseguiram capturar nenhuma das suas três naus.

De acordo com as fontes espanholas, os Portugueses teriam sofrido cerca de cem mortos neste combate, a maior parte, por certo, nas naus que foram incendiadas e se afundaram, e os Castelhanos apenas quatro”<sup>231</sup>.

### **Combate no Cabo de Santa Maria (1476)**

O capítulo CXCIV da *Crónica de D. Afonso V*, escrita por Rui de Pina, permite-nos ter uma ideia do que aconteceu noutra batalha naval em 1476. Na versão deste cronista, essa batalha ocorreu depois de um encontro com D. Afonso V, em que o rei agradeceu a alguns corsários terem ajudado a libertarem Ceuta de um cerco combinado de castelhanos e mouros.

Diz o cronista que, em agosto de 1476, encontrando-se o rei português em Lagos, prestes a partir para França em busca de auxílio diplomático, teve um encontro com o corsário francês Cullam, que, como já tivemos ocasião de referir, andara em tempos a pilhar navios de Portugal, mas que, aparentemente, semanas antes, tinha ajudado os Portugueses a libertar Ceuta do cerco que lhe tinham posto os mouros auxiliados pelos Castelhanos. Nesse encontro terá sido resolvido que a armada de Cullam continuasse ao serviço da coroa portuguesa, ajudando-a na guerra contra Castela, juntando-se à armada de Pêro de Ataíde, que nessa altura também se encontrava em Lagos.

Diz Rui de Pina, nesse referido capítulo da sua *Crónica*, que o rei e sua comitiva “partiram e ajuntaram todos a Lisboa, onde XVI navios para a embarcação d'El-Rei foram logo prestes, dos quaes se aparelhou uma urca para sua pessoa, em que embarcou no mez de Agosto com dois mil e dozentos homens, em que iam quatrocentas e oitenta pessoas a que em terra eram ordenadas encavalgaduras, além d'outra gente de pé, e com vento de viagem arribou a Lagos, onde Cullam, famoso cossairo francês certificado já das amizades e lianças d'estes reinos com França, andando poderoso no mar, veio alli fazer reverença a El-Rei, que o recebeu com grande honra e mui graciosamente, e além do assinado serviço que o dito Cullam lhe tinha já feito, em ser sua ajuda no descerco de Ceuta, quando então dos castelhanos e dos mouros fôra juntamente cercada como se dirá, ainda ficou de concerto andar d'armada em seu favor contra Castella, para que se ajuntou com Pedro de Tayde, fidalgo português, que com a não grande que se dizia a Lopiana, e com outros navios, de mandado d'El-Rei andaram também d'armada. Os quaes todos logo de hi a poucos dias sendo El-Rei D. Affonso em França, ao cabo de S. Vicente aferraram quatro carracas de Genoa, e sendo já por força entradas, em uma se acendeo fogo em um barril de polvora, em que deu um tiro de fogo, de que todas as náos e carracas que

---

<sup>231</sup> - MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino, *Op. cit.*, pp. 63-64.

eram encadeadas arderam, com mortes e perda de muita gente, em que o dito Pedro de Tayde também morreu.”

Saturnino Monteiro apresenta uma versão semelhante, recolhida em fontes e trabalhos de historiografia espanhola, embora diga que o cabo onde se deu o combate era o de Santa Maria e não o de São Vicente. Pensa também que a “armada do corsário seria constituída, possivelmente, por doze navios, dos quais uma grande nau foi cedida por empréstimo a Pêro de Ataíde, talvez por aquele não dispor de gente para a guarnecer convenientemente. A nossa armada, incluindo essa nau, seria composta por três a cinco navios.

Poucos dias depois, em fins de Agosto ou princípios de Setembro, encontrando-se a armada combinada nas proximidades do cabo de Santa Maria, foram avistadas cinco naus mercantes navegando em conserva, das quais quatro eram genovesas e uma flamenga. Conforme depois se soube, vinham de Cádiz e dirigiam-se para a Flandres.

Inquiridos sobre a sua nacionalidade, disseram os das naus quem eram, acrescentando que traziam um salvo-conduto do rei de França que era então aliado dos Portugueses na guerra contra o rei de Castela”.

Fernandéz Duro, com alguma ironia, escreveu que “Los franco-portugueses sufrieron aún contratempo serio sobre el cabo de Santa María por no distinguir mucho de banderas, cuando cubrían mercancia suficiente á subsanar la equivocación. El archipirata Colón, malparado en Fuenterrabía y en Ribadeo, atacó a cuatro galeras genovesas y á una de Flandes que juntas habían salido de Cádiz, com resultado funesto, toda vez que los aliados perdieron dos mil quinientos hombres y cinco naves”<sup>232</sup>.

Explica Saturnino Monteiro que “Colombo provavelmente com o acordo de Pêro de Ataíde, deu ordem para as atacar, com a desculpa de que uma delas levava a bandeira de Borgonha que andava em guerra com o rei de França!”

Transcrevamos o resto da descrição da batalha, feita pelo mesmo Autor: “Colombo aferrou uma das naus genovesas; Pêro de Ataíde aferrou outra; um navio do corsário e outro português aferraram a nau flamenga; as duas restantes naus genovesas, talvez por se encontrarem atrasadas, conseguiram evitar a abordagem e tomaram o rumo de Cádiz, muito provavelmente perseguidas pelos navios portugueses e de Colombo que não estavam empenhados em combate. O que é facto é que conseguiram chegar a

---

<sup>232</sup> - DURO, Fernández Cesáreo, *Op. cit.*, p. 203.

salvamento àquele porto. Outros navios da armada combinada estariam tão sotaventados que não terão chegado a tomar parte no combate nem na perseguição.

Entretanto, nas naus que tinham sido aferradas travava-se uma luta feroz. Cada uma delas trazia cerca de quatrocentos homens, entre marinheiros e soldados, todos eles decididos e bem armados, que opuseram uma resistência tenaz aos assaltantes. Ao mesmo tempo que as flechas, os dardos, as lanças de fogo e as pedras cruzavam o ar, desenrolavam-se numerosos combates à arma branca no meio de uma algazarra infernal com que os combatentes procuravam animar-se uns aos outros e assustar os adversários.

É provável que o vento estivesse a soprar com força, talvez do nordeste, e que as naus de barlavento tenham descaído para cima das que estavam na sua sombra a sotavento. O certo é que todas as naus envolvidas em combate acabaram por ficar encostadas umas às outras.

A certa altura, provavelmente em resultado do lançamento de numerosas lanças de fogo, declarou-se um violento incêndio numa das naus que os seus tripulantes não foram capazes de dominar. Puxado pelo vento, o fogo passou em poucos instantes de umas naus para as outras, acabando por transformar todas elas num imenso braseiro. E todas as nove arderam até à linha de água!

Em resultado do incêndio, os seus tripulantes tiveram que se atirar ao mar, tentando desesperadamente alcançar a costa a nado. Mas a distância a que ela se encontrava devia ser considerável. Por outro lado, os navios que tinham ido em perseguição das duas naus que tinham fugido deviam estar bastante afastados e, além disso, a sotavento. Não tinham, por isso, qualquer possibilidade de socorrer os náufragos. É pois bastante provável que a maioria dos tripulantes das nove naus tenha perecido afogada. Segundo os cronistas, teriam morrido cerca de oitocentos genoveses e savoneses, quinhentos franceses e quinhentos portugueses”.

### **Viagem de D. Afonso V a França (1476-1477)**

Como já se disse, D. Afonso V parte para França em 1476, buscando apoios para a sua política contra Castela, ficando o príncipe D. João no governo do Reino. Esta viagem foi contra o parecer da maioria dos seus conselheiros e não resultou satisfatória para os planos do monarca. Joaquim Veríssimo Serrão trabalhou várias documentação sobre o período desta viagem e calculou que a armada do rei fosse composta por dezasseis naus e cinco caravelas,

num total de 2200 pessoas, de que 360 eram cavaleiros. Nota também o encontro com um “almirante Coulom”, “que vigiava as costas do Atlântico ao serviço do rei francês”<sup>233</sup>.

Durante a travessia do Estreito, a armada do Rei é afastada por ventos contrários e chega até Ceuta, daí partindo novamente para França. D. Afonso V seria aí bem recebido mas não vai conseguir cumprir os objetivos políticos da viagem, sendo, segundo agora é aparente, manipulado por Luís XI nos seus conflitos com Carlos, o Temerário, e demorado cerca de um ano a regressar a Portugal.

De facto, de tal maneira este falhanço político o terá entristecido que decidiu renunciar ao trono e exilar-se na Terra Santa. Comunicou este desejo a um servidor próximo e partiu, disfarçado e sem escolta. Luís XI, informado disto pelos cavaleiros a quem pedira que guardassem Afonso V, tem praticamente de o prender, e enviá-lo novamente para Portugal, onde o filho já se tinha feito aclamar rei, alguns dias antes, convencido de que a sua decisão era definitiva. Quando o pai regressa, renuncia ao título e devolve-lhe a coroa, não sem antes ter convocado cortes em Montemor-o-Novo e ordenado a realização de uma reunião para discutir a “reformação geral” do Reino. Rui de Pina, no capítulo CCIII da sua *Crónica de D. Afonso V*, não se esquecerá de notar como, durante aquele período, se continuavam as guerras com Castela. Na prática, a partir de 1477 até 1481, data da morte do soberano seu pai, quem governou foi D. João, aguardando altura melhor para grandes reformas.

### **Combate ao largo do Cabo de São Vicente (1479)**

Existem poucas informações sobre esta batalha naval mas Saturnino Monteiro vê nela “um dos acontecimentos mais relevantes da nossa História Naval, e mesmo da História Naval Universal”<sup>234</sup>.

Contextualizando a batalha, Saturnino Monteiro lembra que “A partir do momento em que as caravelas portuguesas começaram a frequentar as costas da Mauritânia, do Senegal e da Guiné, e que o ouro e os escravos começaram a afluir em quantidades crescentes aos mercados de Lagos e de Lisboa, os armadores e os marinheiros da Andaluzia deixaram de poder dormir descansados. Habitados desde há muitos anos a fazerem viagens

---

<sup>233</sup> - Cf. *História de Portugal*, vol. II, pp. 95 a 100.

<sup>234</sup> - MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino, *Op. cit.*, p. 71.

para as Canárias em busca de escravos, entendiam que o comércio marítimo com a costa de África lhes pertencia e sentiam-se defraudados pela intromissão dos Portugueses”.

Esta “intromissão dos Portugueses”, para usar a expressão do mesmo Autor, levou a vários apelos dos mareantes espanhóis ao rei de Castela “no sentido de promover, ou de os deixar promover, as acções de força necessárias para pôr termo ao que consideravam uma violação dos seus direitos históricos. Desejoso de não hostilizar os Portugueses numa altura em que Castela continuava a braços com graves dissensões internas e preocupado com a guerra nas fronteiras de Aragão e de Granada, o monarca castelhano ia protelando a resolução do problema e mantinha a proibição de os seus súbditos navegarem para as terras recém-descobertas pelos Portugueses. O que não quer dizer que, apesar disso, navios da Andaluzia não continuassem a navegar para lá, de quando em quando, por sua conta e risco”.

Estas situações de conflito intensificaram-se com as decisões enérgicas do filho de D. Afonso V, o príncipe D. João que, ainda muito novo, já tinha assumido, de facto, a condução das estratégias marítimas portuguesas e estava preocupado com a “constante intromissão dos corsários andaluzes e franceses naquilo que considerava ser uma zona exclusiva de Portugal”. Não esqueçamos que D. João promulgara anteriormente, a ideia do *Mare Clausum*, proibindo qualquer navio estrangeiro, sob pena de morte para os seus tripulantes, de navegar para sul das Canárias.

Saturnino Monteiro viu nesta medida uma “necessidade imperiosa de transformar rapidamente o nosso país numa grande potência naval”, lembrando que “o príncipe D. João teve a visão suficiente para determinar com clareza os dois factores essenciais para que isso viesse a acontecer: a necessidade de conservar a paz com a Espanha para podermos concentrar no mar todos os nossos recursos e a utilização intensiva da artilharia a bordo dos nossos navios”.

Continuemos a citar o que escreveu Saturnino Monteiro: “Quanto a este segundo ponto, convirá recordar o que diz a respeito do «Príncipe Perfeito», o cronista Garcia de Resende: «Como era engenhoso em todos os officios e sabia muito em artilharia, cuidando muito nisso por melhor guardar a costa com mais seguridade e menos despesa, aqui em Setúbal, com muitos experimentos que fez, achou e ordenou em pequenas caravelas andarem muito grandes bombardas e atirarem tão rasteiras que iam tocando na água

e ele foi o primeiro que isto inventou.» Desta forma, a caravela, que os Portugueses se habituaram a pensar ter sido apenas o navio dos Descobrimentos, passou a ser também, no reinado de D. Afonso V, o melhor navio de guerra da sua época graças às bombardas de grosso calibre (possivelmente «falcões» ou mesmo «camelos») com que foi equipada. E com as suas caravelas artilhadas o «Príncipe Perfeito» tornou-se senhor do Atlântico. De qualquer forma, é de supor que o processo de adaptação da artilharia ao uso marítimo, iniciado provavelmente em 1472 ou 1473, tenha demorado alguns anos, como geralmente acontece com todos os desenvolvimentos tecnológicos, e não tenha dado os seus frutos senão depois de iniciada a guerra com Castela, em 1475.

Logo que esta guerra deflagrou, os armadores e marinheiros da Andaluzia aproveitaram a ocasião para atacar sem peias as caravelas portuguesas que vinham da Guiné, ao mesmo tempo que redobravam as suas viagens para aquela região. Certamente que o príncipe D. João não terá ficado ocioso perante esta arremetida dos Andaluzes, sendo de presumir que tenha mandado armar um certo número de caravelas para lhes dar caça e acelerado os estudos relacionados com a instalação da artilharia a bordo”.

Um cronista espanhol, Hernando del Pulgar, nota que, pelo ano de 1477, numa altura em que o conflito com Portugal favorecia os Castelhanos, “os armadores da Andaluzia conseguiram autorização do rei Fernando para organizar uma armada de trinta e cinco caravelas destinada a expulsar os Portugueses da costa africana a sul do Bojador.”

Não há informação sobre a data exata da partida desta armada, mas sabemos que buscava navios portugueses. Saturnino Monteiro escreve que “foi esta armada vasculhando as reentrâncias das costas da Mauritània, do Senegal e da Guiné em busca de navios ou de feitorias portuguesas, ao mesmo tempo que trocava as mercadorias que levava por ouro, escravos e outros produtos indígenas. Segundo parece, não terá encontrado quaisquer navios nossos, limitando-se a aprisionar alguns portugueses que estavam numa das ilhas de Cabo Verde. Provavelmente na Primavera de 1479 a armada andaluza, transportando um avultado carregamento de ouro, fez rumo a Sevilha”.

Escreve o cronista espanhol que: “á la vuelta que volvian com gran suma de oro, los Portugueses que fuéron avisados, como habian partido á facer aquella via, armáron ciertas naos, é aguardáron á las naos castellananas al tiempo que entendian que podian volver: y encontráron com ellas, é

tomáron todas treinta é cinco naos com todo el oro que traian, é prendiéron á todos los qué iban en ellas”<sup>235</sup>.

Vemos assim como D. João, muito provavelmente informado da missão daquela armada, organizou e enviou uma outra para a encontrar e destruir, mas não há, novamente, informação sobre o local exato da batalha. Saturnino Monteiro, que continuamos a seguir, diz que o local “dificilmente poderia ter sido outro que não o cabo de São Vicente, ponto de aterragem obrigatório dos navios que vindos das Canárias se dirigiam para Sevilha”.

Fernández Duro, também citado por Saturnino Monteiro, aponta a doença das tripulações espanholas como a principal causa da sua derrota, escrevendo que não ofereceram qualquer resistência e que se deixaram capturar e transportar para Lisboa por estar “la gente prostrada de las calenturas endémicas”<sup>236</sup>.

Concordamos também com Saturnino Monteiro quando considera “esta versão [...] demasiadamente simplista”. Este Autor lembra que “as trinta e cinco caravelas ainda vinham a navegar em conserva, o que não é tarefa fácil com navios de vela, depois de uma tão longa viagem, isso significa que, pelo menos, uma parte importante das suas tripulações se encontrava em condições físicas suficientemente boas para as poder manobrar com eficiência” e lança algumas questões pertinentes: “Se assim era, porque não tentaram os navios andaluzes escapar-se quando avistaram a armada portuguesa, certamente menos numerosa que a sua? Era fácil de prever que enquanto as nossas caravelas estivessem entretidas a abordar uns tantos, os outros conseguissem pôr-se a salvo com o ouro que transportavam. No entanto, nada disso aconteceu”.

Permitamo-nos fazer uma última longa citação do livro de Saturnino Monteiro: “A hipótese que nos parece mais verosímil para explicar o apresamento em bloco das trinta e cinco caravelas andaluzas é a seguinte: ao avistarem a armada contrária, as caravelas portuguesas, por certo mais ligeiras do que as andaluzas e armadas com bombardas grossas, ter-se-ão aproximado delas intimando-as a amainar, o que aquelas, provavelmente, recusaram. Então as nossas caravelas terão aberto fogo com a artilharia causando imediatamente avarias consideráveis na mastreação e no casco de alguns dos navios andaluzes. Assombrados perante um poder de fogo que

---

<sup>235</sup> - PULGAR, Hernando del, *Crónica de los Señores Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel de Castilla y de Aragón*, Imp. de Benito Monfort, 1780, p. 154.

<sup>236</sup> - DURO, Fernández Cesáreo, *Op. cit.*, p. 203.



Praça de Azamor em Marrocos. Aguarela de Alberto Souza. Museu de Marinha GR-II-320 05.

não suspeitavam pudesse existir e vendo-se na iminência de ser afundados sem qualquer possibilidade de defesa, os capitães das caravelas da Andaluzia ter-se-ão naturalmente rendido, deixando-se conduzir para Lisboa sem esboçar qualquer tentativa de fuga.

O certo é que a captura de tão grande número de navios inimigos de uma assentada e da enorme quantidade de ouro que transportavam reforçou consideravelmente a posição portuguesa nas negociações de paz que tiveram lugar pouco tempo depois. Em resultado delas, os Reis Católicos reconheceram o direito de Portugal ao monopólio da navegação para sul do cabo Bojador e o direito à manutenção das praças que possuía no Norte de Africa. Desta forma via o príncipe D. João sancionada a sua política do «Mare Clausum» pela única nação europeia que, naquele tempo, dispunha de forças navais capazes de a contestar.”

Saturnino Monteiro vê este desfecho como um importantíssimo indicador de que Portugal se tinha tornado “a potência naval dominante no Atlântico” e de que estava aberto um “novo capítulo da guerra no mar correspondente à preponderância do navio armado com canhões”<sup>237</sup>.

---

<sup>237</sup> - MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino, *Op. cit.*, pp. 69-71.

Acrescentemos apenas que, muito embora historiar os progressos técnicos da artilharia naval esteja fora dos propósitos deste trabalho, alguns autores acham lógico que, para realizar esta operação de captura de 35 barcos castelhanos e levá-los, na sua totalidade, a Portugal, o reino teria de ter um número ainda maior de embarcações, todas superiormente armadas, num período em que ter artilharia a bordo já vinha sendo possível e se desenvolviam cada vez mais e melhores maneiras de a utilizar nas embarcações.

### **Tratado de Alcáçovas-Toledo (1479-1480)**

Este Tratado, assinado a 4 de setembro de 1479 e ratificado em Toledo, a 6 de março de 1480, tem uma extrema importância para a política expansionista portuguesa. Além de formalizar o fim das hostilidades entre Portugal e Castela, fazendo com que D. Joana, a *Beltraneja*, e seu tio e marido Afonso V de Portugal, desistam para sempre das suas pretensões ao trono de Castela, especifica várias cláusulas sobre a política externa de ambos os países, num momento em que os dois reinos competiam pelo domínio do Oceano Atlântico e das terras até então descobertas na costa africana.

Ainda antes, como se disse, D. João II, assim que soube que “certa armada era ida de Castella resgatar contra sua defesa á Mina, armou contra ella outra de que por uma vez foi capitão mór Jorge Corrêa, comendador do Pinheiro, e da outra Mem Palha, homens honrados e bons cavalleiros. Os quaes toparam na Mina com os castelhanos, e assi os cometeram que muito a seu salvo lhes tomaram a frota, com muito ouro e mercadorias, e trouxeram suas pessoas presos e captivos a Lisboa, que por condição das pazes foram soltos, e o ouro que foi muita soma assi como vinha em joias e arrieis foi levado a Beja, de muita parte do qual o Principe fez mercê aos embaixadores de Castella, que depois a Moura vieram sobre o concerto das terçarias”<sup>238</sup>.

Com o Tratado de Alcáçovas, Portugal obtinha o reconhecimento do seu domínio sobre a ilha da Madeira, o Arquipélago dos Açores, o de Cabo Verde e a costa da Guiné. Como se vê, põe não só fim ao conflito entre Portugal e Castela, mas define as áreas estratégicas de expansão para cada reino. Portugal abandona aqui, definitivamente, qualquer pretensão às ilhas

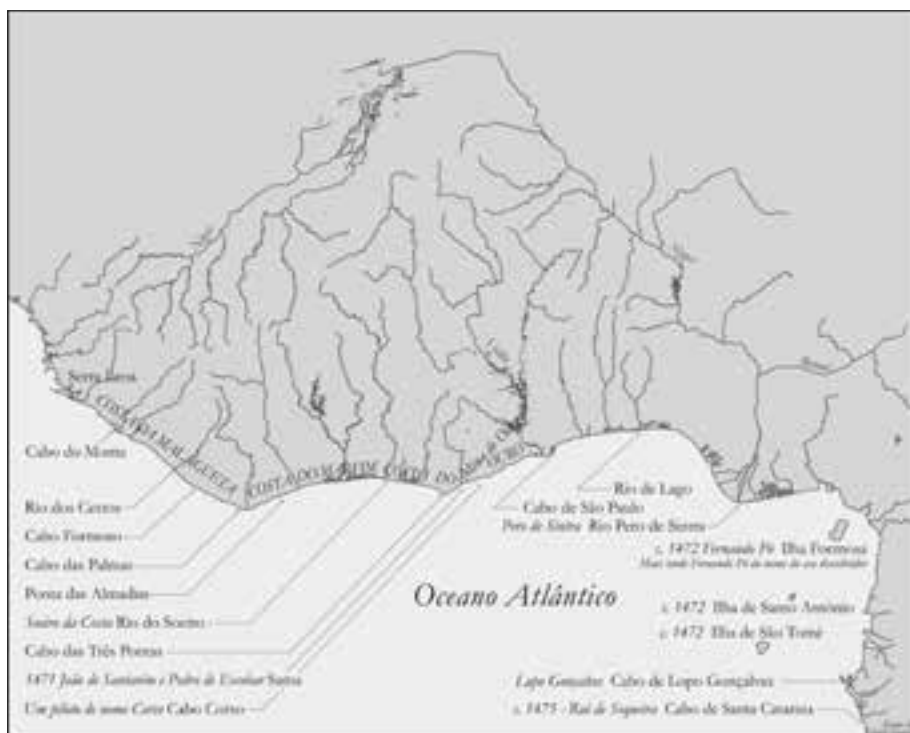
---

<sup>238</sup> - Ver o cap. CCVIII da *Crónica de D. Afonso V*, de PINA, Rui de.

Canárias, que ficarão asseguradas a Castela, renunciando esta a navegar ao sul do cabo Bojador. Regulamentava também as áreas de influência e de expansão de ambas as coroas no Norte de África, sendo reconhecida a exclusividade de Portugal sobre a conquista do Reino de Fez. Este Tratado deve ter sido o primeiro do género, regulamentando a posse de terras ainda não descobertas e ajudando a política de “mare clausum” imposta pelas medidas do futuro D. João II, interessado em garantir direitos sobre a costa da Mina e o Golfo da Guiné, e continuar o prosseguimento da sua exploração da costa africana, na premissa de que por aquela via se conseguiria a esperada passagem para as Índias.

Apoiado neste tratado, D. Afonso V ordenará que sejam lançadas ao mar as tripulações de navios estrangeiros encontrados ao sul das Canárias e toma, com o apoio do herdeiro, algumas medidas para garantir os seus direitos de exclusividade.

Ainda em 1480, Rui Vaz Pereira é nomeado capitão de Alcácer Ceguer. Safim torna-se uma espécie de protetorado português e D. João.



Os descobrimentos efectuados sob o contrato de Fernão Gomes levaram os portugueses a ultrapassar o Equador, a terra onde os homens não tinham sobra. Desenho de Rodrigues Pereira/José Manuel Cabrita.

### **Morte de D. Afonso V (1481)**

Como se tem visto, quando D. Afonso V morre, era já o seu filho a dedicar-se aos assuntos de estado. Muitos supõem que tenha até tomado as decisões mais importantes durante os últimos quatro anos do reinado do seu pai e demonstrado maior habilidade política.

A sua política ultramarina é igualmente diferente e mais ativa, sendo também considerado um homem de pensamento mais moderno, efetivamente renascentista, em comparação com o do seu pai, um homem marcado por decisões e lealdades medievais, preso a uma política que beneficiara demasiadamente os nobres e que, por isso, o tinha enfraquecido. Damião de Góis acusá-lo-á, quase cem anos depois, de ter colocado a honra cavaleiresca acima do bom senso político. D. João II, ao contrário, não tem medo de lutar com a nobreza, impondo, por exemplo, nova fórmula de menagem imposta aos donatários; a supressão de coutos e fazendo a reivindicação de reguengos alienados a essa mesma nobreza. Vai também fazer a transferência da Casa da Mina, de Lagos para Lisboa e decretar imediatamente uma expedição, comandada por Diogo de Azambuja, com o objetivo de fundar a Fortaleza de São Jorge da Mina. Iniciam-se estes trabalhos no ano de 1482, na Aldeia das Duas Partes, preparando uma época inteiramente nova e de grandes realizações políticas e sociais. Os sonhos de D. Afonso quanto às praças de África também não tinham sido cumpridos inteiramente e o plano de D. João II tem outras prioridades...

Rui de Pina, no capítulo CCXII, e penúltimo, da sua *Crónica* dedicada a D. Afonso V afirma dele que a “ponto de morte como disse, nunca mais foi alegre, e sempre andou retraído, imaginativo e pensoso, mais como homem que avorrecia as cousas do mundo, que como Rei que as estimava”.

## CAPÍTULO XI

# Actividades Marítimas no Reinado de D. João II

José António Rodrigues Pereira

### Os Planos Expansionistas de D. João II

Regente do Reino já nos últimos anos do reinado de seu pai, D. João II tentou – e conseguiu – organizar os negócios do país, dando-lhe predominantemente uma orientação marítima.

Devemos realçar a vitória estratégica que representaram os Tratados de Alcáçovas e de Toledo.

No campo interno, chamou de novo para a responsabilidade da Coroa a organização de viagens marítimas e o estabelecimento de um entreposto em São Jorge da Mina.

A ideia de que se atingiria a Índia contornando a África surge permanentemente na acção de D. João II.

Sobre Marrocos, a posição do monarca é crítica da ocupação militar; iria tentar-se, no seu reinado, uma colonização do território com a introdução de população portuguesa mas que iria falhar.

Quanto à Europa, a política de D. João II seria a de uma estrita neutralidade nos conflitos europeus, o aumento das relações comerciais com o Norte da Europa e uma melhoria das relações com o Vaticano, procurando contrariar a hegemonia de Castela<sup>239</sup>.

Depois de lançar a presença permanente dos portugueses na Guiné – com a construção da fortaleza de São Jorge da Mina – D. João II continuou a acção do seu tio-avô D. Henrique, agora com o duplo objectivo de atingir o Reino do Preste João e ainda, desviar para Lisboa o comércio oriental.

Também a defesa do porto de Lisboa, mereceu o seu interesse com a construção de um sistema defensivo diante do Restelo – a zona mais estreita

---

<sup>239</sup> - Espanha depois de 1479.



D. João II, o Príncipe Perfeito governou o Reino desde 1481 até 1495. Então Portugal desenvolveu a sua vertente marítima atingindo a passagem para o Oceano Índico. Cópia do original no Konsthistorisches Museum de Viena, Áustria. (Museu de Marinha).

do estuário – com uma fortaleza em cada margem e um grande navio fundeado a meio do rio.

A construção naval teve também grande evolução durante o seu reinado, com a melhoria das características técnicas dos navios, do seu armamento e o aumento da sua tonelagem.

Na área do armamento, destaca-se a utilização de artilharia de grande calibre nas caravelas, utilizando tiro rasante, que lhes daria grande superioridade no combate naval.

A política expansionista do *Príncipe Perfeito* pode ser resumida a quatro objectivos fundamentais<sup>240</sup>.

1.- A mais visível foi o seu empenho na exploração marítima do Atlântico, procurando a sua ligação ao Índico, por regiões de ventos favoráveis, com o objectivo de trazer para Lisboa a rota das especiarias; em 1492, esse conhecimento já estaria adquirido;

2.- Encontrar – tal como já o fizera D. Henrique – o Preste João das Índias, o mítico Imperador cristão, para com ele estabelecer uma aliança contra o islão;

3.- Aumentar a influência portuguesa no Sul de Marrocos e colonizar o território;

4.- Proceder à cristianização de África, numa dinâmica que nada tinha de semelhante com as anteriores.

Em resumo, D. João II apontava para vários Teatros de Operações com lógicas e subordinações diferentes.

- O oceano Atlântico ganhava o estatuto de eixo fundamental para a ligação ao Oriente (e às especiarias);

- A Índia, de onde se pretendia desviar para Lisboa o centro de comércio das especiarias e outros produtos orientais;

- O Mediterrâneo e o Reino de Fez, como áreas para o desenvolvimento da *Guerra Santa*, em aliança com o Preste João das Índias;

- A África subsaariana, como área prioritária para a propagação do cristianismo, criando reinos-satélites de grande potencial económico.

---

<sup>240</sup> - COSTA, João Paulo Oliveira e, (coord.). *História da Expansão e do Império Português*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2014, pp. 74 e seg..

## O Forte de São Jorge da Mina

Após a morte de D. Henrique (1460), o rei D. Afonso V havia arrendado a exploração do *comércio da Guiné*, em 1469, ao comerciante lisboeta Fernão Gomes, pelo prazo de cinco anos.

Para além do pagamento da renda anual, Fernão Gomes ficava obrigado a continuar os descobrimentos da costa mais 270 milhas por ano. É na vigência deste contrato que se atingiu a chamada Costa do Ouro e da Mina, o que viria a despertar a cobiça internacional, nomeadamente dos castelhanos, que chegaram a enviar várias expedições para aquela região, o que só veio a ser evitado com o Tratado de Alcáçovas (1479) onde ficou reconhecido o domínio português para Sul das Canárias.

O descobrimento do Golfo da Guiné e do seu comércio tornava necessária a criação de um estabelecimento comercial que servisse não só de placa giratória do trato comercial português, mas também fosse uma base de apoio para a defesa, em terra, das rotas e interesses da Coroa. A região da Mina mostrou-se como o ponto geográfico estratégico para esse fim.

Para proteger este importante tráfego marítimo, D. João II mandou construir um novo entreposto para proteger o comércio do ouro naquele extenso litoral, complementando a feitoria de Arguim, na ilha do mesmo nome, mandada construir pelo Infante D. Henrique em 1445.

Em 11 de Dezembro de 1481 largou de Lisboa a expedição de 11 navios (sendo 2 urcas) levando a bordo, para além das guarnições, 600 soldados, 100 pedreiros e carpinteiros, além da pedra já talhada e aparelhada (e numerada), cal e gesso necessárias para a construção da fortaleza.

Eram capitães dos navios, para além de Diogo de Azambuja, Gonçalo da Fonseca, Rui de Oliveira, João Rodrigues Gante, João Afonso, Diogo Rodrigues Inglês, Bartolomeu Dias, Pero de Évora, Gomes Aires, Pero de Sintra e Fernando Afonso

Garcia de Resende<sup>241</sup> refere na sua Crónica de D. João II que *El Rey por ser a Mina guardada fez crer em sua vida que navios redondos não podiam tornar da Mina por caso das grandes correntes, somente navios latinos, e isto porque em nenhua parte da Cristandade os há senão as caravelas de Portugal, e do Algarve, e os galeões de Roma, que não são pera navegar tão longe. E hum dia estando El-rei a mesa praticando, porque navios redondos não podiam vir da Mina, disse um Pêro Dalenquer, muyto grande piloto da Guiné e que bem tinha descoberto, que ele traria da Mina qualquer nau por grande que*

---

<sup>241</sup> - RESENDE, Garcia de. *Crónica de D. João II* e miscelânea. Lisboa, INCM, 1973, pp. 216 e 217.

*fosse. E El-rei lhe disse que não podia ser, pois já muytas vezes se experimentara, e que todas as que lá mandara não puderam vir. E Pêro Dalenquer se affirmou que o faria e se obrigaria a isso. E El Rey disse: A hum vilam peço não há cousa que lhe não pareça que fará, e em fim não faz nada; e depois de comer o mandou chamar a só, e lhe disse a causa porque aquilo lhe dissera, e que lhe perdoasse, porque cumpria assi a seu serviço, e que outra hora não dissesse tal, e que o tivesse em grande segredo, e que lhe fez mercê de que ele foy bem contente, e sempre em vida del Rei se teve por muito certo que naus não podiam vir da Mina e dessas partes da Guiné, e por isso teve sempre todo o Guiné muyto guardado.*

Seguiram-se negociações com o soberano local, o Rei de Éguafo, Nana Kwamena Ansah, e a 19 de Janeiro de 1482, escolhido o desembarcadouro, iniciou-se o a descarga do materiais e o desembarque do pessoal, dando-se imediatamente início à construção da projectada fortaleza<sup>242</sup>.

Ao fim de 20 dias já estavam erguidas algumas casas, uma cerca e as paredes da torre, ficando concluídas as obras pouco depois. Construído em pedra, o forte era constituído por dois grandes conjuntos de edifícios rodeados por uma muralha com 198 metros de perímetro e 4,60 metros de altura e um de espessura e possuindo duas grandes cisternas subterrâneas.



O Forte de São Jorge da Mina, mandado construir por D. João II, tornou-se no centro do comércio português no Golfo da Guiné e a primeira fortaleza europeia na África sub-saariana. Pormenor da cópia da Carta de Cantino (1502) existente no Museu de Marinha.

<sup>242</sup> - PINA, Rui de, *Chronica do Senbor Rey D. João II*, Cap. II, pp. 894 e seg.

Ao abrigo da fortaleza viria a desenvolver-se um núcleo urbano habitado por europeus e um outro habitado por nativos que vieram oferecer-se para trabalhar com os portugueses. Estes núcleos ficaram conhecidos como as *Duas Partes*.

Concluída a fortificação, iniciaram-se os contactos com as populações locais para o estabelecimento e organização das trocas comerciais. Diogo de Azambuja conseguiu estabelecer boas relações com os poderes locais em redor da fortaleza, garantindo a boa execução da sua missão. São Jorge da Mina foi a primeira construção europeia na África a sul do Saara.

Diogo de Azambuja manteve-se como capitão da fortaleza, com 60 soldados e mandou regressar as caravelas a Lisboa, com as notícias do bom êxito da missão; as urcas foram mandadas queimar, conforme instruções de D. João II. Pretendia-se reforçar a ideia que os navios de pano redondo não podiam regressar do Golfo da Guiné.

A povoação receberia carta de foral em 1486, enquanto as trocas comerciais se tornam cada vez mais intensas; trocam-se cavalos, trigo e conchas (*zimbo*) por ouro – que chega a atingir os 410 quilogramas por ano – e, depois do século XVI por escravos. Algumas fontes, no entanto, afirmam que o comércio de escravos só teve início depois da ocupação holandesa (29 de Agosto de 1637).

A fortaleza servia de intermediária entre as origens dos produtos e os comerciantes nacionais, assegurando-se que as rotas percorridas pelas caravanas eram seguras.

O seu comércio iria desenvolver-se chegando ao movimento de 12 navios por ano o que era elevado para a época.

Também existem referências à presença, entre os homens sob o comando de Diogo de Azambuja, de um marinheiro chamado Cristóvão Colombo.

A fortaleza era, segundo a iconografia da época, uma robusta construção de estrutura acastelada envolvendo uma torre de menagem de forma cilíndrica e os muros reforçados por torres, também de forma cilíndrica, semelhantes às utilizadas noutras construções militares da época. Mais tarde, as muralhas iriam envolver o núcleo urbano habitado pelos comerciantes, funcionários e colonos portugueses.

A feitoria exerceu também alguma acção cultural na região, comprovada pelos vocábulos de origem portuguesa que ainda existem em linguagens locais; foram ainda os portugueses que ali introduziram o consumo do milho.

Depois de dois anos como Capitão-mor da fortaleza (1482-84) Azambuja regressou a Lisboa.



As Viagens de Diogo Cão entre 1482 e 1486 permitiram conhecer a costa africana entre o Cabo de Santa Catarina (2º S) no actual Gabão, até à Serra Parda (22º 30' S) na actual Namíbia, bem como a bacia do Rio Zaire. Colocação do padrão de Santo Agostinho em território da actual Namíbia, marcando o avanço dos descobrimentos portugueses. A chegada ao Índico estava próxima. Óleo de Elisa Felismino. (Museu de Marinha).

### **As Viagens de Diogo Cão (1482-86)**

A primeira referência à actividade marítima deste navegador é-nos dada por Eustache De La Fosse<sup>243</sup>. Segundo este autor, Diogo Cão é o comandante da frota de quatro navios portugueses que, em 1480, apresaram um navio castelhano que tentara ir comerciar à costa da Mina.

Diogo Cão terá navegado com frequência no Golfo da Guiné, pois para lhe ser entregue a responsabilidade pela viagem de 1482, ele era certamente um navegador experiente. E uma experiência de mar não se obtém numa ou duas viagens. Foi o primeiro navegador a utilizar padrões de pedra para marcar os novos locais descobertos.

D. João II nomeou Diogo Cão para, em 1482, continuar os descobrimentos para Sul do cabo de Santa Catarina (2º Sul) limite das terras descobertas pelos navegadores de Fernão Gomes.

---

<sup>243</sup> - FOSSE, Eustache De La, *Crónica de Uma viagem à Costa da Mina no Ano de 1480*. Lisboa, Edições Vega, pp. 63-64.



As viagens de Diogo Cão (1482-1486) e a de Bartolomeu Dias (1487-1488) trouxeram ao conhecimento dos portugueses toda a costa africana a sul do Equador, numa extensão superior a 2.500 milhas marítimas (4.600 Kms). Desenho de Rodrigues Pereira e José Manuel Cabrita.

Segundo Damião Peres<sup>244</sup>, depois seguido por diversos historiadores<sup>245</sup>, foram atribuídas ao navegador duas viagens à costa africana em 1482-1484 e 1485-1486.

*Mas a falta de um testemunho coevo exaustivo, ou melhor, falta qualquer documento em que se revele claramente a visão de conjunto e a progressão da obra expansiva promovida pelo monarca*<sup>246</sup>.

A frota levaria mantimentos para uma longa viagem, muitos artigos para oferecer aos monarcas locais e dois padrões de pedra – que se utilizaram pela primeira vez – para assinalar as novas terras descobertas, substituindo as antigas cruzes de madeira.

Depois de passar em São Jorge da Mina, no Verão de 1482, Diogo Cão continuou para Sul do Cabo de Santa Catarina, ao longo da costa, permitindo aos navegadores fazer a sua observação detalhada.

À medida que navegavam foram sentindo uma cada vez mais forte corrente de água, denunciadora da proximidade da foz de um rio de grande caudal.

Encontrado esse rio, deram-lhe o nome de Poderoso (Rio Zaire) e Diogo Cão mandou ali colocar o primeiro dos padrões de pedra que levava.

A boa relação com os locais levou Diogo Cão a enviar alguns dos seus homens, como embaixadores, ao monarca do Congo com presentes, assim estabelecendo os primeiros contactos com aquele monarca.

Seguindo viagem para Sul, Diogo Cão vai descobrindo toda a costa angolana até ao cabo Lobo (cabo de Santa Maria) (14° S), onde deixaram o padrão de Santo Agostinho<sup>247</sup>.

Aqui, a costa aparenta desviar-se para Leste, levando o navegador a supor, erradamente, ter atingido a ponta Sul do continente.

Diogo Cão inicia a viagem de regresso a Lisboa, para dar a notícia ao monarca, passando, entretanto, pela foz do Zaire para recolher os seus emissários. Não os tendo encontrado e supondo-os mortos, trouxe consigo alguns nativos; ao atravessar o Golfo da Guiné, é avistada a ilha a que foi dado o nome de Ano Bom (1° 25' N), uma ilha muito alta e muito fértil com fundeadouro

---

<sup>244</sup> - PERES, Damião, *História dos Descobrimentos Portugueses*, pp. 253-286.

<sup>245</sup> P. ex. DIFFIE, B.W. – WINIUS, G.D., *Foundations of the Portuguese Empire (14\5-1580)*. Minneapolis, University of Minnesota Press, 1997.

<sup>246</sup> - RADULET, Carmen M., *As viagens de Diogo Cão: Um Problema ainda em Aberto*. Série Separatas 194, Lisboa, IICT, 1988, p. 5.

<sup>247</sup> - PEREIRA, José António Rodrigues, *Marinha Portuguesa Nove Séculos de História*. Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2010, pp. 119 e seg.



Cópias do padrão de Santo Agostinho colocado por Diogo Cão no Cabo de Santa Maria, a sul de Benguela e do padrão colocado por Diogo Cão no Cabo Padrão, na actual Namíbia. (Museu de Marinha).

na costa Norte, assim chamada por ter sido descoberta a 1 de Janeiro de 1484, tendo chegado a Lisboa em Abril de 1484.

A notícia de que fora descoberta a ponta Sul do continente africano – o *Promontório Prasso* da geografia ptolemaica – e a consequente passagem para o Índico, foi comunicada ao Papa Inocêncio VIII pelo embaixador Vasco Fernandes, ali enviado pelo monarca português.

A duração demasiado longa desta primeira viagem. Levou a investigadora Carmen M. Radulet<sup>248</sup> a equacionar a possibilidade de, neste período (1482-84) se terem efectuado duas viagens.

Segundo esta investigadora, a primeira viagem *poderia ter seguido seguido o seguinte itinerário: ultrapassada a região da Mina e o Cabo de Catarina começa a verdadeira exploração e a descoberta de uma região cuja língua se revela incompreensível; segundo a praxe normal, o capitão decide prender alguns indígenas que no futuro podiam servir como interpretes e como informadores; é descoberto o Rio Congo e assentado um padrão de madeira segundo o costume; continuação da exploração até ao Cabo do Lobo onde é implantado outro padrão de madeira; a frota volta a Portugal nos últimos meses de 1482, quando o capitão informa o rei dos resultados obtidos*<sup>249</sup>.

Ainda segundo a mesma investigadora *uma segunda viagem teria começado na primavera de 1483. Nesta ocasião, em conformidade com as novas exigências de defesa das terras descobertas, Diogo Cão leva os primeiros padrões de pedra, já preparados em Portugal*<sup>250</sup>.

<sup>248</sup> - RADULET, Carmen M., *As viagens de Diogo Cão: Um Problema ainda em Aberto. Série Separatas 194*, Lisboa, IICT, 1988, p. 5.

<sup>249</sup> - Idem., *Ibidem.*, p. 9.

<sup>250</sup> - Idem., *Ibidem.*, p. 9.

Quanto ao itinerário desta nova frota, terá sido semelhante à viagem anterior; passagem pela Mina para reabastecimento e *chegada ao Rio Padrão onde é substituída a cruz de madeira com o primeiro padrão de pedra (São Jorge); envio da embaixada ao rei do Congo, desta vez com um certo conhecimento linguístico; continuação da viagem em direcção do Cabo do Lobo, onde é substituída a segunda cruz de madeira com o novo padrão de pedra (Santo Agostinho); a frota prossegue para Sul explorando a costa até à entrada da Angra de João de Lisboa (Lucira Grande) de onde volta novamente para o Congo; não encontrando os emissários enviados ao rei do Congo, Diogo Cão prende alguns indígenas estabelecendo um prazo para os trocar depois com os portugueses da embaixada. Na viagem de volta a frota poderia ter descoberto a ilha de Ano Bom (1 de Janeiro de 1484, chegando ao Reino antes de 8 de Abril de 1484*<sup>251</sup>.

No Outono de 1485 Diogo Cão chefiava nova expedição à costa africana; a bordo seguiam os nativos que tinham vindo na viagem anterior.

Chegados ao Rio Zaire Diogo Cão encontrou ali os seus emissários e, provavelmente com as informações que estes forneceram, os navios portugueses subiram o rio até às cataratas de Ielala, próximo de Matadi, a 170 Km (92 milhas marítimas) da foz, onde ficou gravada na pedra esse facto, num monumento ainda hoje existente e onde constam os nomes dos mais importantes que seguiam na frota.

Seguindo para Sul até ao Cabo de Santa Maria, o navegador apercebeu-se que afinal, o continente continuava para Sul. Continuando a sua navegação, Diogo Cão deixou um terceiro padrão no Cabo Negro (18° S) e, mais adiante, já na costa da actual Namíbia, o último no cabo do Padrão (actual Cape Cross).

Da área da Serra Parda (Cross Point) (22° S), 940 milhas a Sul do rio Zaire, os navios regressaram a Portugal com a notícia que, afinal, a costa africana continuava teimosamente para Sul; tinham já sido percorridas 500 milhas de costa nesta viagem. Também se admite que tenham sido atingidas latitudes bem mais a Sul, nomeadamente Alexandre Bay (29° S).

Neste regresso terão ainda passado no rio Zaire, onde recolheram o embaixador Caçuta que o monarca local enviou a D. João II.

A interrupção da viagem de Diogo Cão e o seu regresso a Lisboa com a informação sobre a continuação da costa africana para Sul, poderá ter sido motivada por razões logísticas – falta de mantimentos – devendo recordar

---

<sup>251</sup> - Idem., *Ibidem.*, pp. 9-10.

que foi a mais longa viagem de descobrimento feita até então<sup>252</sup> e o aspecto inóspito da costa não mostraria qualquer probabilidade de ali se abastecerem justificando o regresso dos navios a Lisboa. Segundo J. Semedo de Matos<sup>253</sup>, *não admira nada que Diogo Cão tenha voltado para trás se, por acaso, não tinha os navios bem carregados de água doce e vitualhas. O facto de, na viagem seguinte, ter sido providenciado um navio de reabastecimento, indica qual era o problema principal que impedira a anterior expedição de avançar mais para sul. É uma questão muito simples, mas é determinante.*

Depois do seu regresso a Lisboa, em 1486, Diogo Cão não voltou a ser referido em qualquer documentação, ignorando-se o que lhe terá acontecido. Mas considerando o seu erro e o modo como D. João II tratava estas questões, o navegador poderá ter sido, no mínimo, banido da Corte.

Deste navegador fica-nos a referência às duas (ou três) viagens em que se descobriram mais de 1200 milhas marítimas de extensão (2223 Km) da costa africana, numa clara determinação de encontrar o extremo Sul do continente africano e, portanto, a passagem para o Índico, que abriria a possibilidade de chegar ao subcontinente hindustânico por via marítima.

### **João Afonso de Aveiro**

No ano de 1486 o monarca enviou o navegador João Afonso de Aveiro à costa da Guiné, tendo este descoberto o Reino do Benim, cuja capital, ficava situada num dos braços do rio Benim ou Rio Formoso (5° 38' N). Dali trouxe o navegador a primeira pimenta (pimenta de rabo) que, daqueles locais veio para Portugal. De regresso trouxe também o navegador um embaixador do soberano local.

Com as notícias que João Afonso trouxe e as que o embaixador deu em Portugal, ficou a saber-se da existência do poderoso monarca Oganá, vivendo a Oriente do Benim, a cerca de  *vinte luas de viagens* (cerca de 1.250 kms) de quem os reis do Benim eram súbditos<sup>254</sup>.

Regressou depois João Afonso ao Benim com o embaixador e alguns sacerdotes e feitores, tendo ali fundado uma feitoria na foz do rio Ose. O clima insalubre da região levou a que os eclesiásticos se retirassem e o próprio João Afonso terá ali falecido vítima da insalubridade do local.

---

<sup>252</sup> - J. Semedo de Matos, «A Passagem do Cabo da Boa Esperança», in *Revista da Armada*, JUL1999, p. 16.

<sup>253</sup> - J. Semedo de Matos, «Às Portas da Índia (em 1488)», in *Revista da Armada*, AGO1999, p. 24.

<sup>254</sup> - PINA, Rui de. *Op. cit.*, Cap. XXIV, pp.940 e seg.



João Afonso Aveiro. Escultura de Euclides Vaz (Aveiro 1959). Foto de Rodrigues Pereira.

### **A Esquadra de D. Diogo de Almeida (1487)**

Em Agosto de 1487 largou de Lisboa uma esquadra de 30 navios, transportando 150 cavaleiros e 1.000 infantes; esta esquadra fora preparada e reunida em Povos e em Vila Franca, devido à peste que grassava em Lisboa.

Era seu comandante D. Diogo de Almeida seguindo, como segundo no comando D. João de Ataíde; segundo Rui de Pina<sup>255</sup> esta esquadra destinava-se a um certo ardil na costa da Berberia mas que esse ardil se desacertou, ignorando-se qual a missão inicial da expedição.

Chegou a esquadra diante da cidade de Anafé mandou o capitão-mor espiar em terra, vindo a ter conhecimento da presença, a cerca de 10 kms de distância, de aldeias muçulmanas, decidiu atacá-las de surpresa.

Nessa noite desembarcou um destacamento que surpreendeu os aldeões morrendo cerca de 900 e detendo mais de 400 indivíduos, incluindo mulheres e crianças; apoderou-se ainda de numerosos cavalos e outros despojos com os quais regressou a Portugal.

---

<sup>255</sup> - Idem. *ibidem.*, Cap XXVII pp. 942 e seg. Ver também, sobre a composição da força, QUINTELLA, Inácio da Costa, *Anais da Marinha Portuguesa*, vol. I, p. 207

### **A Esquadra de Fernão Martins de Mascarenhas (1488)**

No ano de 1488 estava D. João II a preparar-se para ir ao Norte de África, efectuando para isso, grandes preparativos militares, para o que mandou preparar uma força avançada de 500 cavaleiros e 1.000 infantes, cujo comando deu ao Capitão dos ginetes Fernão Martins Mascarenhas e ao Camareiro-mor Aires da Silva; estando a esquadra pronta para largar foi o monarca informado que os muçulmanos já tinham conhecimento da expedição.

Decidiu o monarca desarmar a maioria dos navios e enviar Fernão Martins de Mascarenhas com 150 cavaleiros da sua guarda, embarcados em 30 caravelas; desembarcou aquela força em Arzila e, em conjunto com a guarnição local, fizeram uma razia até Alcácer-Quibir, recolhendo com numeroso cativos e despojos.

Esta expedição poderá ter servido apenas para esconder o verdadeiro objectivo dos grandes armamentos que se preparavam<sup>256</sup>.

### **A Viagem de Bartolomeu Dias (1488)**

Depois do insucesso das tentativas de Diogo Cão para atingir o extremo Sul do continente africano, D. João II considerou, como imperativo, atingir aquele objectivo. A partir de 1485 são tomadas diversas medidas para tentar obter novas e mais precisas informações sobre o Médio Oriente, a sua navegação e o seu comércio, particularmente o das especiarias e, ao mesmo tempo, insistir nas tentativas para atingir o extremo Sul do continente africano, circum-navegando-o e unindo os dois oceanos por via marítima.

As viagens efectuadas por Diogo Cão (1482-1486) deixavam prever que estaria próxima a tão desejada passagem que ligava o Atlântico ao Índico, designado por *Promontorium Prasso* na geografia ptolemaica.

Apesar do malogro da última expedição daquele navegador, crescia a necessidade de continuar as expedições destinadas a atingir o Índico.

Com esse fim, ou pelo menos para continuar para Sul a exploração da costa africana, preparou-se uma esquadra de duas caravelas de 50 tonéis – a *São Cristóvão* e a *São Pantaleão* – e uma naveta de mantimentos, sendo nomeado seu Capitão-mor Bartolomeu Dias, cavaleiro da Casa Real e experimentado navegador.

---

<sup>256</sup> - Idem. *Ibidem.*, Cap. XXXVI, pp. 950 e seg.



Bartolomeu Dias. Com uma pequena frota de duas caravelas atinge a ligação entre os oceanos Atlântico e Índico a que deu o nome de Cabo das Tormentas e que D. João II alteraria para Cabo da Boa Esperança, que ainda hoje mantém. Quadro de Carlos Ramires. (Museu de Marinha).

Seguiam como comandantes João Infante, na caravela, e Pedro Dias, irmão do Capitão-mor, na naveta de mantimentos. Como pilotos embarcaram Pêro de Alenquer, Álvaro Martins e João de Santiago.

Esta expedição realiza-se em simultâneo com as viagens por terra de Pêro da Covilhã e Afonso de Paiva, enviados pelo monarca para recolher informações sobre o Oriente, a sua navegação e o seu comércio, particularmente o das especiarias.

Saídos de Lisboa em Julho de 1487, os navios dirigiram-se para a foz do Rio Zaire, seguindo dali para Sul ao longo da costa, já reconhecida por Diogo Cão, até à Angra dos Ilhéus, um pouco a Norte da Serra Parda (23° 30' S) onde deixaram a naveta dos mantimentos<sup>257</sup>.

A Sul daquela serra foi deixado, o padrão de Santiago, navegando depois até à Angra das Voltas (26° 38' S) assim designada pela dificuldade que os navegantes tiveram em ultrapassar a ponta mais austral da baía e sendo mesmo obrigados a fundear, ali permanecendo durante cinco dias.

Quando, finalmente, conseguiram sair daquele local, os navios encontraram vento rijo de SE que os obrigou a navegar para Sul, afastando-se da costa, durante 13 dias. O vento ronda então para Noroeste obrigando os navios a navegar com as vergas a meio do mastro, como era uso em situações de temporal naquele tipo de navios, guinando então para Leste em busca de terra que, supostamente, deveria ainda correr no sentido Norte-Sul. Passados alguns dias sem se avistar terra, Bartolomeu Dias mandou guinar para Norte, sem sequer suspeitar que já se encontrava no Oceano Índico.

Os navios aportaram, a 20 de Janeiro de 1488, num local que designaram como Angra dos Vaqueiros (*Mossel Bay* em 34° 11' S) pela quantidade de gado que os indígenas ali apascentavam.

Continuou Dias a navegar ao longo da costa em direcção NE fundeando na ponta do Padrão, junto da ilha da Cruz (33° 38' S) onde deixou o padrão da Cruz ou de São Gregório.

A distância já navegada e a falta de mantimentos terão levado à decisão de se regressar após mais dois ou três dias de navegação. Atingiu-se então, em 23 de Abril o Rio do Infante (*Great Fish River*) em 33° 33' S, marcando este local o limite da zona navegada pelos portugueses.

---

<sup>257</sup> - Segundo J. Semedo de Matos, in *As Portas da Índia (em 1488)*, Revista da Armada, AGO1999, p. 24, a naveta terá sido deixada na baía de Moçâmedes.

No regresso, Dias avistou o tão procurado cabo a que chamou das Tormentas, mas que D. João II alteraria para da Boa Esperança, nome que ainda mantém. Ali foi colocado o padrão de São Filipe, em 26 de Maio, seguindo depois a frota em direcção ao local onde haviam deixado a naveta dos mantimentos. Dos nove elementos ali deixados apenas dois sobreviveram devido a confrontos com os indígenas.

Recolhidos os mantimentos e queimada a naveta que estava imprópria para navegar, largaram rumo ao Norte, agora com ventos favoráveis – alísios de SE – até à Ilha do Príncipe. Aqui recolheram a bordo Duarte Pacheco Pereira e outros portugueses de um navio que se havia afundado naquela região.

Seguiram para São Jorge da Mina onde o governador João Fogaça lhes entregou o ouro que havia negociado; regressaram então a Lisboa, pela *Volta da Mina*, onde chegaram em Dezembro de 1488, após 17 meses de viagem e de reconhecer 780 milhas da costa africana, abrindo caminho à realização do projecto de atingir a Índia por via marítima<sup>258</sup>.

O resultado da viagem de Bartolomeu Dias rapidamente se divulgou e os cartógrafos trataram logo de assinalar o facto; o mapa-mundo de Henricus Martellus Germanus de 1489, o planisfério florentino impresso de Francesco Rosselli (1492-1493) e o globo do alemão Martin Behaim (1492), todos eles apresentam já a ponta Sul do continente africano, mostrando a ligação entre os oceanos Atlântico e o Índico<sup>259</sup>.

### **Auxílio ao Rei Bemoy**

Na década de 1480 estava muito desenvolvido o comércio com os Jalofos, um povo que habitava entre os rios Senegal e Gâmbia, cujo soberano era Bemoy, um homem sagaz que se apercebeu das vantagens que lhe poderiam advir do auxílio dos portugueses para os seus projectos; foi mantendo com estes uma maior amizade, vindo mesmo estabelecer-se na costa e deixando o interior do sertão. De Lisboa, D. João II solicitava-lhe a conversão ao cristianismo, abandonando o islamismo.

Envolvendo-se, entretanto, numa guerra civil que lhe foi desfavorável, pediu o auxílio do Rei de Portugal, enviando a Lisboa, como embaixador

---

<sup>258</sup> - PEREIRA, José António Rodrigues, *Marinha Portuguesa nove Séculos de História*. Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2010, pp. 121 e seg.

<sup>259</sup> - SERRÃO, Joel, e MARQUES, A.H. Oliveira, (Dir.). *Op. cit.*, Vol III, pp. 102.

um seu sobrinho; D. João II informou-o que só poderia auxiliá-lo se ele fosse cristão, e fez regressar o embaixador numa caravela comandada por Gonçalo Coelho, levando-lhe, como presente, vários cavalos.

Um ano depois voltou o embaixador a Lisboa no navio de Gonçalo Coelho, reiterando os pedidos de ajuda, prometendo a conversão no final do conflito. Derrotado, entretanto, numa grande batalha, Bemoy fugiu para a Fortaleza de Arguim onde embarcou para Lisboa com alguns parentes e apoiantes, chegando em 1488.

Sabendo da sua vinda, D. João II – então em Setúbal -- mandou instalar os viajantes no Castelo de Palmela; depois recebeu-o com toda a dignidade e com ele manteve longas conversas. Bemoy foi informando o Rei de Portugal sobre a sua região e os povos seus vizinhos e o Príncipe Perfeito foi-lhe sugerindo a possibilidade de construir uma fortaleza na boca do Rio Senegal para protecção do comércio.

Decidiu então D. João II enviar para África uma esquadra de 20 caravelas guarnecidas com gente de guerra, comandadas pelo General Pedro Vaz da Cunha, para restabelecer aquele príncipe Jalofo nos seus estados e construir uma fortaleza na foz do Rio Senegal<sup>260</sup>.

Nela embarcaram também cantaria e madeira lavradas e os artífices necessários para aquela construção. Embarcaram ainda o Príncipe Bemoy e toda a sua comitiva, e alguns religiosos que iriam converter os nativos.

A chegada daquela esquadra ao rio Senegal provocou grande espanto nos nativos; começou, de imediato a construção da fortaleza em local mal escolhido por Pero Vaz da Cunha, porque estava sujeito às inundações periódicas do rio.

Adoeceu, entretanto, muita gente e Pero Vaz da Cunha ficou receoso que Bemoy lhe estivesse a preparar alguma cilada, acabando por matá-lo ainda no seu próprio navio. Assim se perderam as maiores vantagens que desta dispendiosa expedição poderiam resultar.

Embora não se tenha conseguido o objectivo de restabelecer Bemoy no poder, esta esquadra produziu efeitos muito úteis no futuro, nas relações com os nativos que tinham agora uma visão bem diferente do Poder Naval dos portugueses; habituados às pequenas caravelas que ali iam comerciar, viram agora uma esquadra de 20 navios de guerra, bem armados com artilharia e numerosos homens de armas que podiam, em poucas horas, invadir o seu país e arrasar as suas aldeias.

---

<sup>260</sup> - PINA, Rui de, *Op. cit.*, Cap. XXXVII, pp.951 e seg.

Foi deste modo que alguns potentados africanos começaram a procurar a amizade dos portugueses, tanto pelas razões comerciais como para, eventualmente, os protegerem nas suas guerras locais; afinal o socorro a Bemoy serviu como exemplo a outros povos<sup>261</sup>.

### **Acções Militares em Marrocos. A Vila Graciosa.**

Em Marrocos, a presença portuguesa teve características diferentes do que sucedeu noutros locais, limitando-se a uma ocupação militar das praças fortificadas visando apenas objectivos estratégicos – defesa da costa portuguesa e da navegação contra a pirataria – políticas – a ocupação e sustentação da nobreza guerreira com dificuldades de adaptação aos novos tempos – e económicos – o abastecimento cerealífero, o comércio de escravos, do ouro e de outros produtos africanos.

A este carácter militar de ocupação portuguesa não foram estranhos o espírito de Cruzada – que a expansão turca a Oriente dinamizava – além da ambição sobre uma região então economicamente desenvolvida, mas politicamente dividida<sup>262</sup>.

Logo que se concluiu a conquista da cidade de Ceuta (1415) a opinião pública dividiu-se entre os que desejavam a conquista de Marrocos – a nobreza – e os que desejavam a dinamização das actividades marítimas – a burguesia.

O desastre de Tânger (1437) e a Regência do Infante D. Pedro (1438-1448) levaram ao abandono dos projectos imperialistas sobre o Norte de África e só com o monarca D. Afonso V, e na sequência de acontecimentos externos – a conquista de Constantinopla (1453) – se voltaram a realizar operações militares no Norte de África: Alcácer-Ceguer (1458), Arzila (1471) e Tânger (1471).

Com D. João II o interesse nacional regressou à exploração atlântica e ao rico comércio da Mina.

Em Marrocos este monarca lança a primeira tentativa de estabelecimento de uma comunidade portuguesa, através do projecto da Vila Graciosa.

Este projecto surgiu depois da conquista de Arzila e das pazes com o monarca de Fez Mulei Xeque; a sua construção, próxima da fronteira acordada entre os reis de Fez e de Portugal, levava os portugueses ao coração de Marrocos e do reino de Fez.

---

<sup>261</sup> - BARROS, João de. *Op. cit.*, *Década 1, Livro 3* Cap. 12, pp. 256 e seg.

<sup>262</sup> - FERNANDES, Fernando António Baptista, *Portugal em Marrocos Nos séculos XV e XVI*. Lisboa, Centro Nacional de Cultura, s/d, pp. 12 e seg.

A fortaleza iria situar-se numa ilha na confluência dos rios Lucos (Oued Loukos) e Mocazim (Oued Makhazen), 15 kms a montante de Larache.

Com a indicação que a barra era praticável durante todo o ano e em qualquer condição de maré, – o que não era verdade – e localizando-se a povoação numa área que o Rei de Fez atribuía a Portuga, não foi considerado necessário, inicialmente, o envio de uma grande força militar para apoiar a construção.

D. João II mandou preparar uma frota de 4 naus taforeias, comandada por Gaspar Juzarte e levando a bordo 160 homens – dos quais 40 vieram de Arzila – incluindo os artífices, com artilharia, pedra lavrada, madeira e todo o material necessário para a obra, que partiria de Lisboa em finais de Fevereiro de 1489. Chegados ao local, depressa se aperceberam os portugueses da insalubridade do local e Gaspar Juzarte teve de regressar ao Reino.

Foi o monarca para Tavira de forma a acompanhar as operações através de avisos diários que lhe viriam de Larache.

Começou-se a obra com grande azáfama, construindo-se paredes de alvenaria e de madeira, com paliçadas para que rapidamente se criasse uma estrutura mínima de defesa, mas a falta de material fazia com que fossem construídas muitas áreas com madeira e poucas com pedra e cal.

Depois de 22 de Maio enviou o monarca uma esquadra de 8 navios com homens de armas e mais artífices, comandada por D. Pedro de Castelo Branco; nela seguia ainda o novo Capitão-mor da fortaleza, D. João Rodrigues de Sousa com 1.500 cavaleiros e fidalgos da Casa Real; eram a fina-flor da Corte<sup>263</sup>. Sabendo da doença que vitimava Gaspar Juzarte e outros portugueses, enviou ainda o monarca para Larache Fernão Martins Mascarenhas, Capitão dos Ginetes e da sua Guarda, D. Martinho de Castelo Branco, vedor da Fazenda, e D. Diogo de Almeida, homens de elevada experiência, para examinarem o local e informá-lo, para que pudesse decidir sobre a continuação ou o abandono do projecto. Esta armada que terá chegado ao destino antes de 20 de Junho, ainda se cruzou com Gaspar Juzarte<sup>264</sup>.

Pelas informações que recebera, D. João II percebeu que afinal, o rio não era navegável todo o ano e em todas as marés e ainda que o local era insalubre, pelo que estava decidido a desmantelar e abandonar aquela posição.

Avisado destas operações, o rei de Fez, Muhammad al-Shayk (ou Mulei

---

<sup>263</sup> - PINA, Rui de. *Op. cit.*, Cap. XXXVIII, pp.957 e seg.

<sup>264</sup> - SERRÃO, Joel, e MARQUES, A.H. Oliveira (Dir.). *Op. cit.* Vol II, p. 293.

Xeque), enviou logo o seu filho com parte do exército para se opor à construção que ameaçava a segurança daquele Reino pela facilidade de acesso a Alcácer-Quibir e a Fez.

Os muçulmanos – cujo número se estima em 40.000 homens de cavalos e muitos peões – ao verem o número reduzido de portugueses que ocupavam aquela incompleta fortaleza – não deveriam ultrapassar os 15.000 – decidiram cercá-los e guarnecer as margens do rio, para impedir a chegada de reforços pelo mar.

Quando os reforços chegaram a Vila Graciosa, chegou também o Rei de Fez com o grosso do seu exército. Vendo o mau estado das fortificações e pequeno número de portugueses presentes, os muçulmanos atacaram por várias frentes a posição portuguesa; recebidos com violento fogo de artilharia e doutros artifícios de fogo, retiraram-se para fora do alcance das peças.

Decidiram então impedir a navegação do rio, construindo duas estacadas paralelas e algumas trincheiras onde colocaram muita artilharia, que assim impediria a navegação no canal.

Aires da Silva, que fora enviado com uma armada de socorro de 9 navios e 380 homens de armas, e partira de Tavira depois de 13 de Agosto, foi forçado a fundear na foz do rio; depois tentou forçar a passagem destruindo as estacadas, mas não conseguiu chegar sequer junto delas.

De Tavira, o rei D. João II enviou novos reforços em 5 de Setembro – uma esquadra de 20 navios comandada pelo conde de Monsanto com mais de 1.000 homens de armas – e ordenou a Aires da Silva que atacasse novamente a entrada do rio para, pelo menos, retirar a guarnição da Vila Graciosa<sup>265</sup>.

D. João II resolve, entretanto, ir pessoalmente a Marrocos dirigir as operações de socorro e manda convocar tropas em todo o país e fretar os navios necessários ao seu transporte. O Rei de Fez, ao saber da vinda do monarca português com um grande exército e temendo ter de combater em batalha campal, e já com a sua gente também doente pelo clima e a desertar – descontentes com os trabalhos do cerco – mandou propor a Aires da Silva – que tinha poderes de Lugar-Tenente do Rei – que os portugueses poderiam deixar o local livremente, com todos os seus bens, armamento e cavalos, se lhe entregassem a vila e D. João II aceitasse confirmar o Tratado que, em 1471, fora firmado com seu pai, o rei D. Afonso V.

---

<sup>265</sup> - BETHENCOURT, Francisco e CHAUDURI, Kirti (Dir.). *História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Circulo de Leitores, 1998, Vol 1, p. 127.

Aires da Silva, conhecedor das intenções de D. João II em abandonar aquela posição, concluiu uma trégua com o Rei de Fez até receber ordens de Tavira, onde enviara um navio. O monarca português aceitou a proposta e enviou a Larache, para concluírem o tratado, Rui de Sousa, D. Afonso de Monroi e Diogo da Silva de Meneses – todos do seu Conselho e da sua confiança – os quais, em conjunto com Aires da Silva confirmaram o Tratado a 27 de Agosto de 1489.

Puderam então os portugueses retirar para os navios com tudo o que tinham na vila, entre os dias 10 de setembro e 15 de Outubro, chegando a Tavira a salvamento, onde foram recebidos pelo monarca. As perdas portuguesas foram significativas especialmente devido à insalubridade do local.

O desastre da Graciosa é o primeiro de alguns desaires portugueses na tentativa de ocupar determinados pontos da costa marroquina e todos eles com um denominador comum: o erro na escolha do local de implantação das fortalezas. Neste caso, o local era insalubre e os navios só podiam subir o rio durante uma parte do ano<sup>266</sup>.

Numa perspectiva estratégica, Portugal deveria ter ocupado Larache uma povoação situada na foz e que fora abandonada – tal como fora Tânger – quando da conquista portuguesa de Arzila; mas a decisão foi ocupar Tânger – uma praça há longos anos cobiçada por Portugal – em detrimento de Larache. Esta decisão iria fragilizar a fronteira Sul das praças portuguesas e a navegação nacional, porque depois da saída dos portugueses da Vila Graciosa, Larache foi reocupada pelos muçulmanos e viria a transformar-se no maior ninho de piratas da região do Magrebe.

Na sequência deste desaire, D. João II escreveria, em 21 de Setembro, ao Papa Paulo II (1464-1471) justificando o desaire que não permitira o alargamento da presença portuguesa em Marrocos. Informava-se o Pontífice que, apesar da obrigatoriedade hereditária de combater os infiéis, seu pai e ele tinham conseguido acordos de paz aceitáveis com o Rei de Fez, por considerar que não tinha capacidade para enfrentar o exército marroquino e que a retirada fora executada de forma digna e ordenada, sem perdas humanas ou de armamento<sup>267</sup>.

---

<sup>266</sup> - Seguiram-se as tentativas, também falhadas, de Santa Cruz do Cabo Guer (1505-1541) e de São João da Mamora (1515).

<sup>267</sup> - BARATA, Manuel Themudo e TEIXEIRA, Nuno Severiano (Dir.). *Nova História Militar de Portugal*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2003, Vol 1, p. 437.

### **O Socorro a Ceuta em 1490**

O ano de 1490 iniciou-se com a preparação de uma esquadra de 50 navios para socorrer Ceuta, mais uma vez cercada pelo Rei de Fez.

No mesmo ano enviou D. João II a Ceuta uma esquadra de navios de guerra e de transporte, com tropas de desembarque e muitos cavalos, para auxiliar numa incursão que se tentava fazer ao Alcaide Baraxa, dando o seu comando a D. Fernando de Meneses.

D. Fernando fundeou de noite em Gibraltar e, tendo ali recebido informação do governador de Ceuta que era impraticável a projectada surpresa de Baraxa; decidiram então, reforçados com algumas embarcações de Ceuta e outras de Espanha, irem atacar a vila de Targa, situada alguns 40 kms a Sueste de Tetuão, e então uma importante base de corsários. As forças assim reunidas eram de 130 cavaleiros e 2.000 infantes.

Chegados a Targa, procedeu-se imediatamente ao desembarque e ao assalto da vila que fora abandonada pelos seus habitantes, logo que avistaram os navios cristãos. Foram apresadas no porto 25 embarcações – entre grandes e pequenas – e, nos armazéns da vila foram ainda encontrados muita artilharia, armas, pólvora e munições navais.

Foram ainda libertados, nesta acção, numerosos cativos cristãos. Depois de destruída a vila e destruídos os campos agrícolas, recolheram os portugueses a Ceuta carregados de despojos.

D. Fernando de Meneses resolveu ainda, em conjunto com os Governadores de Tânger e de Alcácer-Ceguer assaltar a povoação de Comice, situada já nas serras da Berberia.

Partiram de Alcácer 400 cavaleiros e 1.200 infantes que depois de uma difícil progressão chegaram a Comice que ocuparam, depois de um renhido combate; os muçulmanos que tentaram fugir pelas montanhas encontraram os caminhos barrados pelos portugueses.

Morreram neste combate 400 muçulmanos sendo feitos 100 prisioneiros; os portugueses queimaram as casas e recolheram muito gado, cavalos e outros despojos com que recolheram a Alcácer-Ceguer, donde D. Fernando regressou a Portugal<sup>268</sup>.

---

<sup>268</sup> - PINA, Rui de. *Op. Cit.*, Cap. XLI, pp. 962 e seg.

## **Embaixador do Rei do Congo**

Em 1490 o monarca de Portugal mandou regressar ao seu país o embaixador que Diogo Cão tinha trazido para Lisboa.

Gonçalo de Sousa, fidalgo da Casa Real, foi nomeado comandante da frota de 3 navios nos quais embarcaram o embaixador, muitos religiosos e o material necessário a construir uma catedral naquele Reino; comandavam os outros navios Fernando Avelar e Afonso de Moura e como pilotos iam Pero de Alenquer e Pero Escobar. Partiu a esquadra de Lisboa a 19 de Dezembro de 1490 em direcção a Cabo Verde; a peste que então grassava naquele território viria a vitimar o Capitão-mor Gonçalo de Sousa, o embaixador do Congo, o Escrivão da esquadra além de outras pessoas, o que levou os navios a arribarem à ilha de Santiago onde, por intervenção do seu Governador Fernão de Gois, se elegeu como novo Capitão-mor Rui de Sousa, que seguia como passageiro<sup>269</sup>.

Dali seguiram viagem com muitos perigos e trabalhos, chegando a 29 de Março de 1491, a uma baía que fica junto à ponta do Padrão, no rio Zaire.

Seguindo para o interior em visita ao monarca congolês, os portugueses acabariam por participar numa campanha militar que aquele mantinha com um régulo rebelde; terminada a campanha, regressaram os portugueses aos navios, navegando de regresso a Portugal.

## **As Viagens de Cristóvão Colombo<sup>270</sup> (1492-1502)**

Depois de viver em Portugal, cerca de nove anos, e de ter viajado em navios portugueses, tendo ido mesmo até à Mina e às Canárias, Cristóvão Colombo concebeu, inspirado no ambiente de euforia que se vivia em Portugal com as sucessivas viagens marítimas – um projecto de chegar ao Oriente navegando par Ocidente.

Recordemos que para além das viagens ao longo da costa de África, eram realizadas algumas expedições para Ocidente, em busca de outras ilhas e territórios. Depois da viagem de Diogo de Teive (1452) sucederam-se, nas chancelarias portuguesas, as doações de ilhas a descobrir, fundamentando as suspeitas da existência de territórios a Oeste, já documentados na viagem

---

<sup>269</sup> - Idem. *ibidem.*, Cap. LVII a LXIII, pp. 992 e seg.

<sup>270</sup> - Também designado, por alguns autores como Cristóvão Colon; quanto á sua nacionalidade também não há unanimidade dos autores. Veja-se também THOMAZ, Luís Filipe, “Cristóvão Cólón, Português, natural de Cuba, Agente Secreto de D. João II”, in *Anais do Além-Mar*, CHAM, vol XVI, 2015, pp 483-543.



Cristóvão Colombo, que aprendera em Portugal as modernas técnicas de navegação, realiza ao serviço dos Reis Católicos, uma viagem para Ocidente tentando atingir a Índia antes dos portugueses. Atingiria as Antilhas supondo estar no Japão (Cipango). Cópia do original do Museu Naval de Génova. (Museu de Marinha).

de João Vaz Corte-Real e Álvaro Martins Homem, em navios dinamarqueses, em ano anterior a 1474.

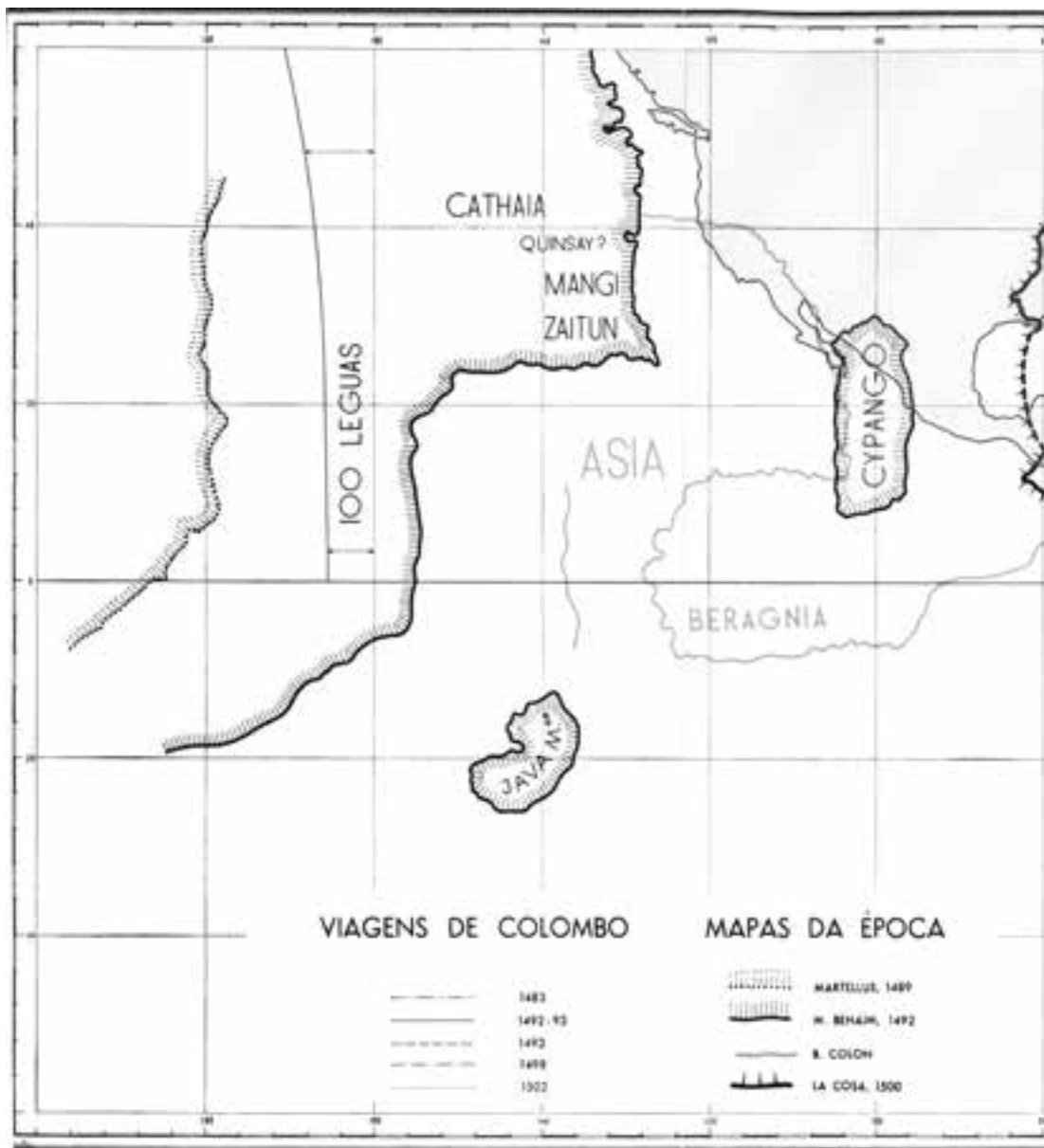
Tendo o seu projecto sido reprovado por D. João II, partiu Colombo para Castela em princípios de 1485, onde apresentou a sua ideia aos Reis Católicos; ali se manteve até 1492 em negociações para o financiamento da sua expedição<sup>271</sup>.

Foi depois da conquista de Granada (1492) que os monarcas Fernando de Aragão e Isabel de Castela se propõem apoiar o navegador, determinando que a população de Palos de la Frontera – que tinha uma dívida aos monarcas – contribuísse para a organização da viagem.

Na noite de 3 de Agosto de 1492 partiram de Palos, três navios; a nau *Santa Maria* (apelidada de *Gallega*), e as caravelas *Pinta* e *Santa Clara* (apelidada de *Niña*).

---

<sup>271</sup> - SERRÃO, Joel e MARQUES, A.H. Oliveira (Dir.). *Op. cit.*, Vol III tomo I, pp. 38-39.





A rota de Colombo ou Colon aproveitou os alísios na viagem de ida e os ventos de Oeste no regresso, tal como ele aprendera em Portugal. Neste mapa estão também desenhadas as representações do continente americano e da Ásia por cartógrafos do Século XV, como Martellus (1489), Martim Behaim (1492) ou La Cosa (1500). Desenho do Almirante Gago Coutinho em *Náutica dos Descobrimientos*.

Colombo navegou para as Canárias e, depois de abastecido, largou a 6 de Setembro do porto de San Sebastian de la Gomera, em direcção a Oeste; durante cinco semanas navegaram através do oceano sem nada avistar.

A 12 de outubro foi avistada uma ilha que baptizaram de San Salvador e depois aquela a que chamaram Cuba (28 de Outubro) e ainda a Hispaniola (5 de Dezembro).

No dia de Natal, encalhou e perdeu-se a *Santa Maria* e Colombo deixou ali 39 homens numa povoação a que chamou *Navidad*, retornando a Castela com mais de 25 nativos, dos quais apenas uma meia-dúzia chegou viva a Sevilha.

Na sua viagem de regresso, Colombo navegou para Norte, até atingir a latitude dos Açores e, com os ventos de Oeste dirigiu-se para a Europa, tendo fundeado em Santa Maria (Açores) onde chegou a estar preso.

Tendo aportado a Lisboa, em 4 de Março de 1493, Colombo foi recebido pelo monarca português – que o mandou chamar a Valparaíso no Ribatejo – a quem deu conhecimento das suas descobertas.

D. João II recebeu-o cordialmente no dia 9 de Março mas foi-lhe afirmando que aquelas terras pertenciam a Portugal ao abrigo das cláusulas do Tratado de Alcáçovas.

Depois desta entrevista, D. João II teve duas atitudes imediatas; a primeira foi o envio à Corte de Castela de Rui Sande com a notícia do regresso do navegador e das descobertas que fizera e informar que entendia pertencerem a Portugal as terras descobertas por se situarem abaixo do paralelo das Canárias. A Castela apenas pertenciam a situadas a Norte daquele arquipélago; e dizia ainda o monarca português que essas eram as instruções transmitidas aos navegadores portugueses e que Colombo deveria também receber instruções nesse sentido, dando-se cumprimento ao tratado.

No Tratado de Alcáçovas estipulava-se que pertenceriam a Portugal as terras a descobrir a Sul das Canárias, embora na época da sua assinatura, tal se entendesse que diria respeito às terras africanas e que, agora com o aparecimento dos territórios a Ocidente, se levantavam novos problemas.

D. João II, além de se ter antecipado a qualquer discussão sobre o assunto – reiterando o direito de Portugal àquelas terras – preparou-se também para, militarmente tomar a sua posse. D. Francisco de Almeida foi nomeado comandante de uma esquadra que deveria ir tomar posse dos novos territórios.

Os Reis Católicos apresentaram os seus protestos ao monarca português pela atitude tomada, mas foram afirmando o seu desejo de chegar a um acordo, pedindo a ida a Madrid de uma embaixada.

### **Tratado de Tordesilhas (1494)**

Na sequência do pedido castelhano de envio de uma embaixada, D. João II aceitou a enviar, logo em Junho, para a Corte espanhola Rui de Pina e o Dr. Pero Dias<sup>272</sup>.

Esta segunda embaixada manteve a posição portuguesa sobre a interpretação do Tratado de Alcáçovas, levando a um impasse nas negociações.

O papa Alexandre VI, para evitar um conflito entre os dois estados cristãos, decidiu intervir e publicou, em 1493, a *Bula Inter Coetera* onde a Terra era dividida em dois hemisférios, divididos pelo meridiano que passava a 100 léguas (270 milhas) a Oeste das ilhas de Cabo Verde e dos Açores. A imperfeição das definições da Bula papal condenava, logo à partida, este documento ao insucesso.

D. João II, sem dar tempo de reacção aos Reis Católicos, apressou-se a contestá-lo, propondo também que o assunto fosse resolvido entre os dois Estados. Contrapunha o monarca português que o meridiano fosse deslocado para as 370 léguas (1.000 milhas) das ilhas de Cabo Verde.

Seria, portanto, em negociações bilaterais que o litígio seria resolvido; D. João II ganhara já a primeira batalha destas difíceis negociações diplomáticas.

Num segundo passo, D. João II envia para Ocidente, em exploração, alguns navios portugueses, mas vai adiando a partida da esquadra de D. Francisco de Almeida.

Os emissários, entretanto, enviados à Corte de Madrid, regressam sem qualquer decisão, os Reis Católicos enviaram então a Lisboa Pero de Aiala e D. Garcia Carvajal que também não chegam a entendimento.

Segue então para Madrid uma nova embaixada com maior importância que as anteriores; compõem-na Rui de Sousa e seu filho D. João de Sousa, Aires de Almeida, corregedor da Corte e Estevão Vaz que actuava como secretário<sup>273</sup>.

Foi após demoradas negociações que se chegou a um acordo que viria a ser assinado em Tordesilhas em 7 de Junho de 1494 e ratificado pelo Papa.

---

<sup>272</sup> - PERES, Damião, *Op. cit.*, p. 272.

<sup>273</sup> - *Idem. Ibidem.*, p. 273.



Ratificação do Tratado de Tordesilhas feito com D. João II, assinada por D. Isabel e D. Fernando, reis de Castela, Leão e Aragão, e por seu filho, o Príncipe D. João. Gavetas, Gav. 27, mc. 2, nº 24. PT/TT/GAG/17/2/24. Imagem cedida pelo Arquivo Nacional da Torre do Tombo.



Assinatura do Tratado de Tordesilhas. Óleo sobre tela de António Menendez (1972). O Tratado de Tordesilhas, assinado em 7 de Junho de 1494, atribuía a Portugal todos os territórios descobertos ou a descobrir a Leste do meridiano que passa 370 léguas (cerca de 1.200 milhas) a Oeste das Ilhas de Cabo Verde. Museu de Marinha..

Este acordo estabelecia uma divisão do mundo em duas partes por um meridiano colocado 20° (ou 370 léguas) a Ocidente das ilhas de Cabo Verde; para Castela ficariam as terras descobertas ou a descobrir a Ocidente e para Portugal as que se encontrassem a Oriente. Havia ainda uma cláusula transitória que atribuía a Castela as terras que, até 20 de Junho daquele ano, Colombo tivesse descoberto, no hemisfério português, durante a sua segunda viagem que então decorria, desde que afastadas mais de 250 léguas (675 milhas) de Cabo Verde. Mas esta cláusula nunca seria aplicada porque não houve qualquer descoberta naquele período.

Cada uma das partes comprometia-se a não efectuar viagens no hemisfério que não lhe estava atribuído e, se por qualquer razão fortuita o fizesse, comunicaria à outra parte e faria entrega dessas terras.

Este acordo, em que Portugal cedia a Castela as terras descobertas por Colombo, deixava do lado do hemisfério português uma parte ainda não descoberta (oficialmente) do continente americano e todo o Atlântico Sul, que seria um percurso fundamental para a futura Carreira da Índia.

Mas ao deslocar o meridiano para Oeste, era cedida a Castela, no seu semimeridiano inferior, uma importante área do Extremo-Oriente, como se veria, mais tarde (1525), com a questão das Molucas.

Mas o objectivo de D. João II fora conseguido: manter o domínio das regiões centrais e ocidentais do Atlântico, libertando-as de quaisquer intromissões alheias. Portugal deveria ter já, senão um conhecimento correcto, pelo menos a noção de existência de territórios a Oeste, bem como do regime dos ventos no Atlântico Sul, que obrigasse os navios a navegar para Ocidente de Cabo Verde como forma de atingir o Cabo da Boa Esperança.

É depois deste acordo que D. João II se volta de novo para a exploração da costa africana e do caminho para o oceano Índico.

Colombo, entretanto, nomeado Almirante do Mar das Índias pelos Reis Católicos, faria mais três viagens às regiões que descobrira em 1493, 1498 e 1502, nesta tendo atingido, pela primeira vez, terras continentais.

### **Viagens para Ocidente**

O desenvolvimento das viagens de descobrimento, ao longo da costa africana, e as suas consequências económicas e políticas – concretizadas na viagem de Vasco da Gama (1497-1499) – tem feito esquecer, por vezes, as viagens para o Atlântico Central e Ocidental.

Mas os descobrimentos portugueses fizeram-se também para o mar largo, com o desejo de encontrar novos territórios e que as descobertas sucessivas da Madeira (1419-1420), dos Açores (1427-1452) e de Cabo Verde (1458-1462) tornaram mais atractivas.

Não foi só Colombo que ficou entusiasmado com as viagens para Oeste; vários navegadores portugueses tentaram também navegar e encontrar terra a Oeste dos Açores, muito antes do genovês.

Para os conceitos medievais o mar estaria povoado de ilhas maravilhosas, sobre as quais corriam lendas estranhas. É o caso da ilha de São Mateus, situada algures na zona do Equador e onde os portugueses teriam chegado em 1438. João de Barros<sup>274</sup> refere a visita de uma expedição castelhana que, em 1525 aportaram a uma ilha onde encontraram escritos nas árvores a referência à presença portuguesa na ilha<sup>275</sup>.

Outro caso, é o da ilha das Sete Cidades e a que se refere Fernando Colombo. Esta lenda tem origem na eventual fuga de um arcebispo e seis bispos, acompanhados dos seus paroquianos, que após a derrota de Guadalete

---

<sup>274</sup> - BARROS, João de, *Op. cit.*, *Década I, Livro II, Capítulo II*, pp. 146-147.

<sup>275</sup> - Julga-se que terá sido a ilha de Fernando de Noronha, ao largo do Brasil.

(711) terão partido para o mar e atingido uma ilha onde fundaram sete cidades com as respectivas dioceses. Não só esta lenda foi passando pela via oral, como a cartografia passou a assinalar a Oeste do Açores, uma ilha Antília<sup>276</sup>.

Em meados do Século XV, terá largado do rio Douro um navio português que foi arrastado até uma ilha onde os seus tripulantes encontraram cristãos que os conduziram a uma igreja para se certificarem da sua religião; estando o rei ausente, mas não demorando a chegar, os navegadores – receosos de alguma emboscada – recolheram uma porção de terra e fizeram-se ao mar, reforçando assim a lenda da ilha das Sete Cidades (hoje identificada como a Antilha).

Diogo de Teive, acompanhado do castelhano Pêro Vasquez de la Frontera, partiu em 1452 e descobriu não só as ilhas das Flores e do Corvo – que inicialmente se julgou serem outro arquipélago – e continuando para Noroeste, até à latitude do cabo Clear (Irlanda) chegaram aos bancos da Terra Nova.

Estando já no mês de Agosto, os navegadores regressaram aos Açores com receio do Inverno não efectuando nenhum reconhecimento àquela região.

Em 1484, o navegador Fernão Domingues do Arco, residente na Madeira, comandou uma expedição que, depois de 30 de Junho de 1484, terá tentado descobrir uma ilha<sup>277</sup>.

Um ano depois de ter recusado apoio ao projecto de Cristóvão Colombo (1485), em 3 de Maio de 1486, o flamengo Fernão Dulmo (Ferdinand Van Olmen), capitão da ilha Terceira, recebe do Rei a doação das terras que viesse a descobrir no oceano Atlântico; comprometia-se a achar *~ua grande ilha ou ilhas ou terra firme per costa*, que deveria ser a das Sete Cidades<sup>278</sup>.

D. João II já tinha, nesta data, conhecimento do erro de Diogo Cão na sua primeira viagem, quanto à descoberta da passagem para o Índico pelo que aceitou o projecto de Dulmo, concedendo-lhe hereditariamente as terras, rendas e direitos dos locais que descobrisse; a concessão tinha um prazo de dois anos.

Como o encargo da expedição era grande, Dulmo associou-se a João Afonso do Estreito, mercador do Funchal, que deveria fretar dois navios para largarem da ilha Terceira em Março de 1487. João Afonso pagaria o frete das caravelas, o seu equipamento e os mantimentos; Dulmo seria o

---

<sup>276</sup> - GALVÃO, António, *Tratado dos Descobrimentos*, (4ª ed.), Barcelos, Livraria Civilização, 1987, p. 127.

<sup>277</sup> - SERRÃO, Joel e MARQUES, A.H. Oliveira (Dir.). *Op. cit.*, Vol. II, p. 112.

<sup>278</sup> - *Idem.*, *ibidem.*, Vol. II, p. 112.

técnico da viagem, cabendo-lhe a escolha das tripulações às quais pagaria os soldos João Afonso comandaria a expedição durante 40 dias, passando depois o comando para Dulmo; as terras que descobrissem seriam divididas pelos dois navegadores. Desconhecem-se os resultados desta expedição.

Em 1487 Luís Esteves terá recebido instruções para procurar uma ilha perdida situada algures no Atlântico Ocidental.

Terminada a validade da concessão a Dulmo, D. João II tomou a iniciativa da realização de novas viagens para Ocidente. Em 1492 enviou Pero de Barcelos e João Fernandes Labrador numa viagem que, a partir da ilha Terceira, seguiria para Oeste.

Durante mais de três anos andaram no mar aqueles navegadores explorando a costa norte-americana até próximo do actual estreito de Davis, reconhecendo a Terra Nova, a Gronelândia e o Labrador. Segundo Cortesão<sup>279</sup>, o navegador João Fernandes Labrador voltaria àquelas paragens integrado na expedição de Jean Cabot que em 1497 por ali navegou numa expedição patrocinada pelo monarca Henrique VII de Inglaterra, também ele em busca da ilha das Sete Cidades.

Podemos, portanto, concluir que naquela época havia certezas quanto à existência de terras a Ocidente – provavelmente um continente – desconhecendo-se a distância entre essas terras e a Ásia; julgava-se que ela estaria mais para oriente do que na realidade e também se imaginava uma menor dimensão do diâmetro da Terra.

Por isso, alguns cientistas da época, como Toscanelli – o inspirador de Colombo – defendiam ser mais curta a viagem à Ásia por Ocidente do que pela *Rota do Cabo*.

### **O Comércio Marítimo**

Para além das viagens assinaladas como de descobrimento e de fixação nos novos territórios, realizaram-se um sem número de outras viagens à costa africana e a outros locais do Atlântico especialmente nas décadas de 1470 e 1480.

Foram dezenas os navios que partiram dos portos portugueses – metropolitanos (Lisboa, Porto e Algarve), Insulares (Madeira Açores e Cabo Verde) ou Ultramarinos (Marrocos, Arguim, Mina e São Tomé). Os seus destinos e as suas missões também eram muito diversos; havia expedições para a

---

<sup>279</sup> - CORTESÃO, Jaime. *Op. cit.*, Vol II, p. 280.



O desenvolvimento do comércio marítimo impõe o aumento da capacidade dos navios, surgindo as caravelas de três mastros com maior capacidade de transporte. Aguarela de Roque Gameiro. *História da Expansão Portuguesa*.

pesca, nos arquipélagos, em Marrocos e na Guiné e, mais tarde na Terra Nova. Outros navios prosseguiram no resgate de escravos na costa africana e nas ilhas Canárias (até 1479). Muitos navios faziam o chamado comércio da Mina, sobretudo o ouro.

Finalmente havia o grupo de navios que faziam a cabotagem, o abastecimento das praças de Marrocos, das colónias e das feitorias.

Sem esquecer os contrabandistas e os corsários nacionais e estrangeiros – especialmente castelhanos – que tentavam a sua sorte, furando o bloqueio das frotas de guarda-costas, na busca de um lucro compensador.

Citemos alguns exemplos<sup>280</sup>.

Em 1475-79 seguiu para a Guiné (ou para as ilhas de Cabo Verde) uma frota capitaneada por Fernão Martins Mascarenhas levando a bordo numerosos homiziados<sup>281</sup> que iriam povoar as novas terras.

---

<sup>280</sup> - SERRÃO, Joel e MARQUES, A.H. Oliveira (Dir.). *Op. cit.*, Vol. II, pp. 103 e seg.

<sup>281</sup> - Condenados pela justiça.

Em 1478-79 há notícias de uma caravela comandada por João Rodrigues que partiu para a Guiné; em 1481 seguiu também para a Mina a caravela de João Bernardes para trocar conchas por ouro.

Em 1483 foi detido o comerciante judeu Mousseim Ergas que transportava para a Mina mercadorias proibidas (eventualmente armas). O mesmo aconteceu nesse ano ao já referido João Rodrigues que negociara na Mina ouro por tecidos marroquinos e conchas e não o tinha declarado ao fisco.

Em 1484, Afonso Correia, residente em Cabo Verde, foi á Gâmbia traficar escravos. No mesmo ano, uma caravela armada por João da Costa e Gomes da Serra, que se dedicou à pesca no Rio de Ouro. Ainda nesse ano João Rodrigues de Colares naufragou na Mina com a sua caravela, sendo recolhido por Gonçalo de Matos que também andava no negócio do ouro.

João de Alvelos, de Lisboa, que se dedicava ao resgate de escravos e ouro em zona interdita da serra Leoa, viu os seus bens confiscados.

Cerca de 1487, Fernão de Albuquerque navegava pelo Golfo da Guiné em busca de malagueta. Nessa época também João Coelho esteve na Guiné com uma caravela.

Em 1489 João de Arruda (ou Roda) viu os seus bens confiscados por ter levado para a Guiné numa caravela, mercadorias proibidas. No mesmo ano também navegava na Guiné um João Francisco, piloto de Lagos que já anteriormente ali tinha estado.

Também os espanhóis, que se tinham habituaram aos lucros do comércio africano, durante da Guerra de Sucessão de Castela (1475-79), continuaram nesse comércio umas vezes autorizados outras como contrabandistas. Apesar de, teoricamente, os Reis Católicos intimarem os seus capitães, após o Tratado das Alcáçovas, a pagarem os impostos ao Rei de Portugal, a caravela *Buenvista*, que estivera na Mina em 1480, comandada por Álvaro de Medina, foi apresada pelos portugueses.

Em 1483 andavam ao contrabando nas costas da Guiné vários navios castelhanos, conhecendo-se o nome de um dos capitães: Martin de Saavedra Costaneira.

Nos anos de 1487-89 iam três navios por ano, armados por Rui Dias, de Porto de Santa Maria (Andaluzia), com navegadores portugueses e espanhóis, pescar nas águas do Rio do Ouro depois de receberem autorização para tal<sup>282</sup>.

---

<sup>282</sup> - Idem., *ibidem.*, Vol. II, p. 105.

Estimam-se em cerca de 150.000 o número de escravos que vieram para Portugal entre 1450 e 1500, mas a sua maioria foi obtida nas guerras tribais daquele continente, beneficiando os chefes das tribos que negociavam com os portugueses<sup>283</sup>.

### **A Penetração para o Interior**

Para além dos contactos dos portugueses com os povos do litoral, efectuaram-se, ao longo dos anos, algumas tentativas de penetração no interior do continente africano.

Logo em 1436 referimos que Heitor Homem e Diogo Lopes de Almeida, que viajaram com Afonso Baldaia, até ao rio do Ouro, ali desembarcaram e, a cavalo, entraram cerca de 35 kms para o interior com o objectivo de reconhecer o local.



Numa manobra temerária os navios portugueses subiram o Rio Zaire cerca de 150 quilómetros até às Cataratas de Ielala onde ainda existem os vestígios dessa presença dos navios lusos. A Pedra de Ielala é um importante monumento relativo às viagens de exploração portuguesa no continente africano, 400 anos antes de quaisquer outros exploradores europeus. Réplica existente no Museu de Marinha.

A seguir João Fernandes foi deixado no Rio do Ouro pela expedição de Diogo Afonso (1444) tendo percorrido durante sete meses, extensas áreas do Saara, regressando com importantes informações sobre aqueles territórios.

A subida dos grandes rios, como o Senegal, o Gâmbia, o Níger e o Zaire, foi frequentemente tentada pelos navegadores portugueses.

Em 1486 João Afonso de Aveiro, que fundara uma feitoria no Benim, recebeu instruções para estabelecer contactos com o interior daquela região através dos Rios Benim e Ose.

---

<sup>283</sup> - BOXER, C. R. *O Império Marítimo Português (1415-1825)*, Lisboa, Edições 70, 1992, p. 47.

Em 1487 teria lugar outra tentativa de penetração no continente africano. Gil Vaz e Vicente Eanes, foram enviados, como embaixadores, ao Mali para cumprimentarem o monarca dos Mandingas, de nome Mandimansa; subiram inicialmente o Rio Gâmbia e depois seguiram por via terrestre, tendo percorrido mais de 800 kms.

### **A Morte de D. João II (1495)**

Em 25 de Outubro de 1495 faleceu em Lisboa o Rei D. João II, cognominado o *Príncipe Perfeito*, Pela Graça de Deus Rei de Portugal e dos Algarves de Aquém e Além-mar em África e Senhor da Guiné.

A década de 1480 correspondeu, como já observámos, a um grande avanço das navegações – de descobrimento, de conquista e de comércio – em todas as frentes da expansão<sup>284</sup>.

A construção de São Jorge da Mina (1482) e as viagens para Sul de Diogo Cão (1482-86) e Bartolomeu Dias (1487-88); As expedições a Marrocos (1484-88) incluindo a tentativa de Vila Graciosa (1489); e as viagens para ocidente de Fernão Domingos do Arco (1484), Fernão Dulmo (1486) e Luís Esteves (1487), são marcos desta década.

Mas depois de 1491, e até à morte do monarca (1495) parece ter havido uma interrupção inexplicável das viagens numa época em que já D. João II informara o Papa que os navios portugueses estavam próximos de entrar no oceano Índico – carta enviada após a primeira viagem de Diogo Cão em 1482-83 – o que parece estranho num monarca determinado como era o *Príncipe Perfeito*.

Realmente, depois da viagem de Bartolomeu Dias, em que, finalmente, foi encontrada a ambicionada ligação dos oceanos Atlântico e Índico, e recebidas informações sobre o comércio em Sofala (1491), não há conhecimento de novas viagens de exploração do Atlântico o que é – aparentemente – incompreensível.

Ignoram-se as razões que terão impedido o envio, logo em 1492, de uma frota para o Índico, o que só viria a acontecer passados mais cinco anos (1497).

De facto, Vasco da Gama só partiria nove anos depois de Bartolomeu Dias ter chegado com a notícia da descoberta da ponta Sul do continente africano.

No campo interno terá havido um conjunto de acontecimentos que poderão ter contribuído para esta situação e que passamos a referir.

---

<sup>284</sup> - BETHENCOURT Francisco, e CHAUDURI, Kirti, (Dir.). *Op. cit.*, Vol II, pp. 11 e seg.

O fracasso da guerra em Marrocos, com o malogro da tentativa de construção da Vila Graciosa (1489).

A morte, por acidente, do Príncipe D. Afonso (Junho de 1491) que fazia desabar o seu ambicioso projecto de unificação ibérica sob controlo português; foi muito visível a perturbação do monarca depois deste episódio, nos negócios do Reino. Os primeiros sintomas da doença do monarca que surgiram logo no decorrer de 1492 e aumentaram o seu *desinteresse* pelos negócios do Estado.

A primeira viagem de Colombo que regressara (3 de Março de 1493) com a notícia da descoberta de territórios a Ocidente e obrigou a difíceis negociações com os *Reis Católicos*.

As prolongadas negociações para a assinatura do Tratado de Tordesilhas (7 de Junho de 1494), que dividiria o Mundo em duas zonas de influência uma portuguesa e outra espanhola.

A opinião de alguns conselheiros, desfavoráveis ao projecto da Índia, argumentando que um Reino tão pequeno e com os recursos económicos e demográficos tão limitados, não conseguiria explorar uma tão vasta e tão distante região; opinavam que se deveria continuar e desenvolver o já existente e altamente lucrativo comércio africano dos escravos e do ouro.



As divergências internas quanto à expansão para o Oriente são salientadas por Camões no episódio do Velho do Restelo que ali representa os defensores do desenvolvimento do império em Marrocos em oposição à expansão atlântica e oriental defendida pelos monarcas e pelos comerciantes. Quadro de Columbano Bordalo Pinheiro. (Museu Militar de Lisboa).

A utilização deste período para a exploração do oceano Atlântico Sul para se familiarizarem com as condições de navegação de forma a encontrar a melhor rota para o Cabo; lembremos as dificuldades de Bartolomeu Dias para percorrer as últimas milhas da costa africana.

No entanto, há sinais inequívocos do envolvimento Real nas acções da expansão, na competição com Castela, nos negócios externos, na questão judaica e noutros assuntos naquele período (1491-1495).



D. Manuel I, Rei de Portugal e dos Algarves de Aquém e além-mar em África, senhor da Guiné e da conquista, comércio e navegação da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia. No seu reinado Portugal atingiria o auge da expansão territorial e comercial. Cópia do original do Riksmuseum, Amesterdão. (Museu de Marinha).

## CAPÍTULO XII

# Actividades Marítimas no Reinado de D. Manuel I

José António Rodrigues Pereira

### O Novo Monarca

Tendo falecido sem herdeiros legítimos – D. João II nunca conseguira a legitimação do seu filho bastardo D. Jorge de Lencastre – subiu ao trono D. Manuel, Duque de Viseu, primo direito do monarca falecido. Seria o único monarca português a subir ao trono sem ser parente em primeiro grau do seu antecessor.

D. Manuel beneficiou do facto de terem falecido os seis pretendentes que o precediam na escolha, incluindo o Príncipe D. Afonso, filho do monarca.

D. Manuel era o filho mais novo do Infante D. Fernando, duque de Viseu – e filho do Rei D. Duarte – e da Infanta D. Beatriz de Portugal – neta de D. João I; nasceu em Alcochete em 31 de Maio de 1469 e subiu ao trono em 27 de Outubro de 1495, no período de maior desenvolvimento da expansão portuguesa no Mundo.

Durante a sua infância assistiu à guerra de intrigas e conspirações na Corte, entre a aristocracia e o monarca, muito cioso dos seus poderes absolutos.

Alguns nobres do seu círculo próximo foram mortos ou exilados, incluindo o seu irmão mais velho, Diogo, executado pelo próprio monarca; dele receberia os títulos de 5º Duque de Viseu, 5º Senhor da Covilhã, 4º Duque de Beja e 4º Senhor de Moura.

Quando em 1493 recebeu ordens para se apresentar na Corte, D. Manuel deverá ter ficado muito preocupado; mas o monarca apenas queria nomeá-lo herdeiro da Coroa, após a morte de D. Afonso e as falhadas tentativas de legitimar D. Jorge de Lencastre. D. Manuel, tornar-se-ia uma espécie de filho adoptivo do *Príncipe Perfeito*.

O novo monarca depois de subir ao trono, prosseguiria com os planos das expedições marítimas iniciadas pelo seu antecessor, nomeadamente, dando seguimento aos preparativos da armada que iria tentar levar os

navios portugueses até à Índia e determinante para a expansão do Império Português.

O seu reinado ficará assinalado por numerosas obras que criaram um estilo arquitectónico próprio: o manuelino.

### **A Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)**<sup>285</sup>

Apesar da oposição demonstrada pelos procuradores às Cortes de Montemor-o-Novo, de 1495-96, a expedição destinada a navegar até à Índia foi por diante.

Nos finais de Junho de 1497 estavam prontos e fundeados em frente da ermida do Restelo as 3 naus e a caravela mandadas aprontar para a viagem que se destinava a chegar à Índia por mar.

A construção e preparação da esquadra de Vasco da Gama foram acompanhadas por Bartolomeu Dias, que já havia navegado até ao cabo da Boa Esperança. Este equipara a frota com produtos como contas de vidro, taças de cobre, estanho, sinos, anéis de latão, tecidos de algodão listrados, azeite e açúcar, que haviam provado ser úteis nas suas viagens, para trocas com o comércio local. A frota de Gama não ia, portanto, preparada para lidar com uma cultura mais sofisticada como era a Índia daquela época, habituada a negociar artigos de luxo como sedas, especiarias e pimenta<sup>286</sup>.

A nau capitânia, de 120 toneladas, era a *São Gabriel* e a outra, a *São Rafael*, foram mandadas construir por D. João II expressamente para aquela viagem segundo as indicações de Bartolomeu Dias. Foram comandadas, respectivamente, por Vasco da Gama e seu irmão Paulo da Gama. Eram acompanhadas por uma nau de mantimentos de 200 toneladas, comandada por Gonçalo Nunes e uma caravela de 50 toneladas, a *Bérrio*, (crismada de *São Miguel*) sob o comando de Nicolau Coelho.

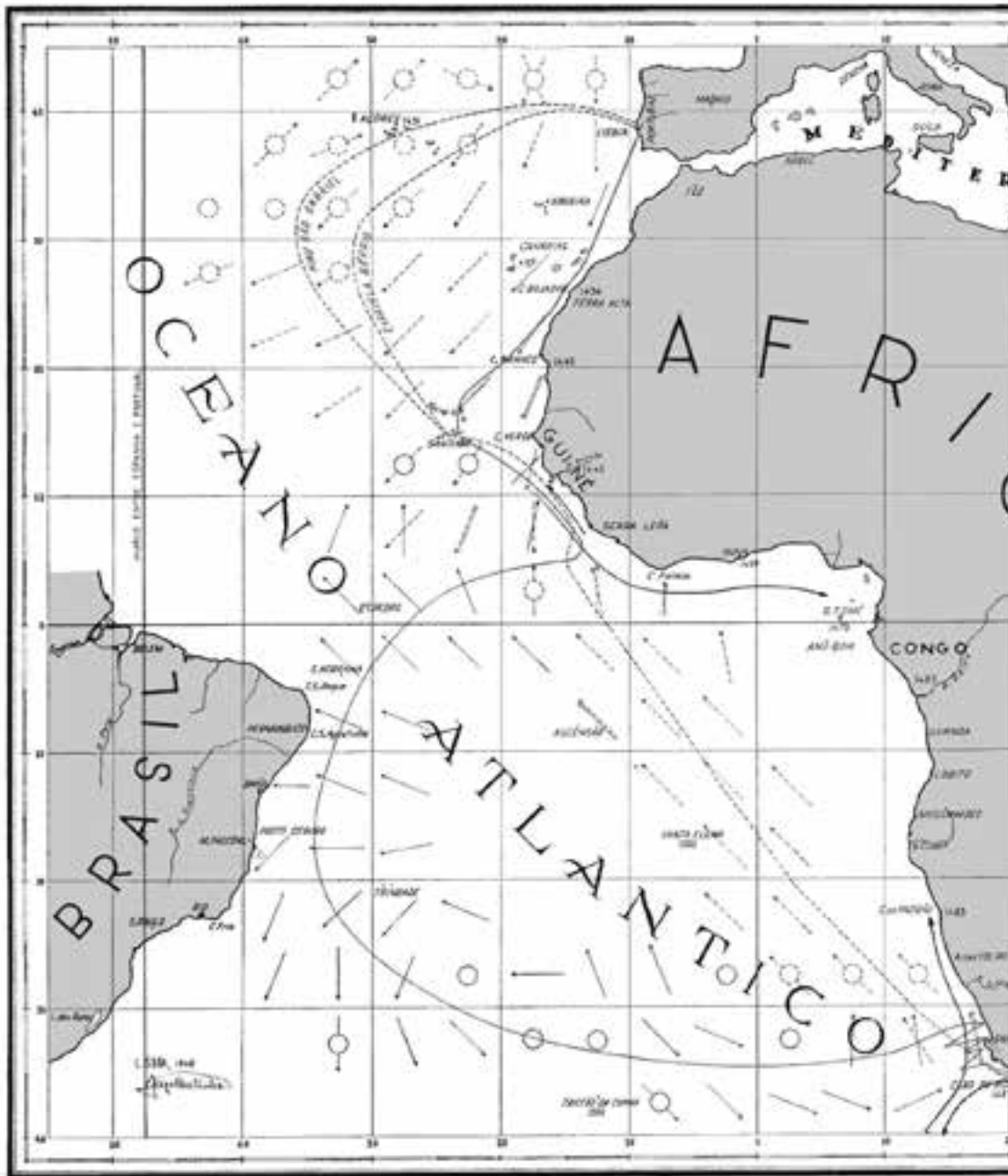
As suas invulgares qualificações e as informações que recolhera durante a viagem de Bartolomeu Dias levaram à nomeação de Pero de Alenquer para piloto-mor da frota de Vasco da Gama, preparada para chegar à Índia pela rota do cabo da Boa Esperança, tendo embarcado na nau capitânia *São Gabriel*.

---

<sup>285</sup> - Sobre esta viagem veja-se *A Viagem de Vasco da Gama À Índia 1497-1499*, GARCIA, José Manuel (coord.), Lisboa, Academia de Marinha, 1999.

<sup>286</sup> - PEREIRA, José António Rodrigues. *Marinha Portuguesa Nove Séculos de História*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2010, pp. 128 e seg.







A Viagem de Vasco da Gama seguiu a Volta do Largo pelo Brasil contornando os alísios de Sueste. Desenho do Almirante Gago Coutinho in *Náutica dos Descobrimentos*.

A 8 de Julho, após uma missa em Belém a que assistiu o Rei, embarcaram as guarnições e os navios largaram do Tejo acompanhados por uma caravela em que ia Bartolomeu Dias e se dirigia a São Jorge da Mina.

A 15 de Julho, os navios avistam as ilhas Canárias, navegando entre estas e o continente africano, sendo dispersos por um nevoeiro que então surgiu. De acordo com as instruções do Capitão-mor, os navios reuniram-se em Santiago de Cabo Verde, a 27 daquele mês.

Dali seguiu a frota para Sueste, porque era Verão e corria a chamada monção do Sul, a fim de ganhar barlavento ao largo da Serra Leoa.

A 3 de Agosto, a frota separa-se de Bartolomeu Dias, que seguiu para a Mina, e Vasco da Gama guinou para Sul e depois para Sudoeste, na volta do mar, ultrapassando as calmarias do golfo da Guiné e indo cortar o Equador pouco a nascente dos Penedos de São Pedro, dos quais só tiveram vaga notícia pelas aves feitas como garções<sup>287</sup> que, à tarde, para lá voavam.

Seguindo na bordada de Sudoeste, que o vento geral de Sueste lhes permitia, foi atingida a latitude do Cabo de Santo Agostinho. Assim, conseguiram passar ao largo da costa brasileira, sem dela terem tido sinais. Segundo afirma Gago Coutinho, se Gama tivesse rumado directamente de Santiago para Sul – como o vento ali lhe permitia – e como Cabral faria em Março de 1500 – teria navegado apenas cerca de 300 milhas até encontrar a monção do Sul. Já não podendo rumar mais para Sul, seria forçado a guinar para Sudoeste e teria ido esbarrar na costa Norte do Brasil, e a viagem para a Índia ficava comprometida porque os ventos e correntes para Oeste o impediam de dobrar o Cabo de São Roque. Ainda segundo Gago Coutinho, é este detalhe da viagem que prova materialmente que em 1497 já os pilotos portugueses dispunham de informações claras sobre os ventos e terras do quadrante Sul-Occidental do Atlântico.

Continuando para Sul, a frota encontrou a região dos ventos Oeste que, nas altas latitudes, sopram todo o ano; estes permitiram-lhe desfazer a volta guinando para Leste e tomando então um rumo que os aproximava da costa africana. Mas a frota vinha ainda um pouco a Norte do rumo desejado e veio encontrar-se em zona de alísios de Sueste aportando, a 4 de Novembro, na Baía de Santa Helena, cerca de 150 milhas a Norte do Cabo da Boa Esperança.

---

<sup>287</sup> - VELHO, Álvaro (do Barreiro), *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1999, p. 33.



Vasco da Gama ultrapassa o Cabo da Boa Esperança, na sua viagem para a Índia. Quadro de Condeixa. Museu Militar de Lisboa.

A travessia do Atlântico, de Santiago até Santa Helena, representou três meses de navegação sem avistar terra, o que era inédito na época.

Aqui fizeram observações do Sol com o astrolábio náutico, dizendo a tradição que foi levado para terra um astrolábio de grandes dimensões para que, sem balanços de mar, se fizessem mais correctas observações.

No *Roteiro*<sup>288</sup> desta viagem atribuída a Álvaro Velho do Barreiro é referida a intervenção de Pêro de Alenquer no reconhecimento da baía de Santa Helena: *a 7 de Novembro, terça-feira viemos na volta de terra e houvemos vista de uma terra baixa e que tinha uma grande baía. O capitão-mor (Vasco da Gama) mandou chamar Pêro de Alenquer para ir num batel a sondar se achava bom pouso, pelo qual a achou muito boa e limpa e abrigada de todos os ventos, somente de noroeste e ela jaz leste e oeste, a qual puseram o nome de Santa Helena.*

Depois, a frota foi obrigada a bordejar durante uma semana contra os ventos Sul-Sueste ali dominantes e, em 22 de Novembro, a esquadra portuguesa ultrapassava o famoso promontório atingindo as águas do Índico, dizendo a tradição que o fez com grandes folias e tanger de trombetas.

Entrados no Índico aportaram, a 25, na Angra de São Brás, para abastecimento de água e lenha.

Durante o mês de Dezembro, a frota percorreu a costa ainda hoje chamada do Natal, onde se iniciava a zona ainda desconhecida da costa africana e aonde se debateram com os ventos e correntes contrárias do canal de Moçambique. Aportaram então ao Rio dos Bons Sinais (Quelimane), assim designado pelo modo cordial como os navios foram recebidos pelos autóctones e pelas informações obtidas sobre a presença de árabes na região.

Continuando para Norte, atingem a Ilha de Moçambique em Março. Neste porto já existia comércio com os muçulmanos, passando ali alguns pangaios da Índia. Por isso, aqui se iniciou a hostilidade dos mercadores muçulmanos; para os mercadores muçulmanos o comércio com a Índia era uma espécie de monopólio e a presença portuguesa ameaçava essa situação.

A técnica de navegação no Índico era desconhecida dos pilotos portugueses e também não havia cartas de marear, pelo que era fundamental obter-se um piloto, conhecedor da área, que conduzisse os navios. Esse pedido foi recusado o que levou Gama a mandar bombardear a

---

<sup>288</sup> - Idem., *ibidem.*, p. 33.



Em Melinde os portugueses conseguem um piloto experiente para conduzir os navios através do Índico. Quadro de José Malhoa. (Museu Militar de Lisboa).

cidade. Continuando para Norte, atingiram Quiloa onde as condições meteorológicas não permitiram a entrada dos navios.

Ao largo de Zanzibar, a *São Rafael* encalha nuns baixos mas consegue safar-se na preia-mar, ficando esses baixos conhecidos por Baixas de São Rafael. Mombaça foi o porto seguinte a que Gama tentou aportar, a 7 de Abril, para obter um piloto. Também aqui, o Xeque local tentou apoderar-se ou destruir os navios por influência dos mercadores muçulmanos.

Finalmente em Melinde, os portugueses são amavelmente recebidos pelo Xeque árabe local que lhes proporciona refrescos, gentilezas e repouso, para além de um piloto de confiança que os levaria, com mar chão, através do Índico até Calecute. Era, ao que se julga, Ahmed Ben Adjid, um dos mais célebres pilotos árabes da época. Como se estava no início da época da monção de Sudoeste, favorável à travessia directa do Índico, a navegação concluiu-se em apenas 23 dias, sem avistarem terra. Gago Coutinho<sup>289</sup> conclui que os navios passaram no canal entre as ilhas Laquedivas e Maldivas – que não avistaram – e depois fizeram rumo para Calecute. É ainda

---

<sup>289</sup> - COUTINHO, Gago, *A Náutica dos Descobrimientos*. Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1968, Vol I, p. 475.



Após a sua chegada a Calecut, Vasco da Gama recebe a visita a bordo do Catual, representante do soberano local, o Samorim. Quadro de José Malhoa. (Museu Militar de Lisboa).

Gago Coutinho quem afirma que para traçar esta longa rota de setecentas léguas (2100 milhas) de alto mar não seria suficiente a bússola, tendo a navegação imposto recurso a alturas do Sol. Assim, ignorando os portugueses a existência daquele canal, como até a latitude de Calecute, a travessia de Maio de 1498 teria sido muito contingente sem a intervenção do piloto indiano.

Foi a 20 de Maio que a esquadra de Gama fundeou em Calecute, completando a ligação por mar entre duas civilizações. Ido em busca de cristãos e especiarias, depressa Vasco da Gama se apercebeu da oposição dos mercadores muçulmanos já estabelecidos na Índia e que o impediram de estabelecer laços diplomáticos e comerciais pacíficos com o Samorim.

O Samorim de Calecute recebeu amistosamente os portugueses que lhe vinham propor paz e comércio. Mas depressa os muçulmanos, que ali detinham o monopólio comercial, criaram atritos e intrigas entre o soberano e o Capitão-mor, receosos desta perigosa concorrência. Três meses se demoraram Gama e os seus companheiros em negociações de que nada resultou de positivo.

A 29 de Agosto, sem conseguir qualquer acordo com o Samorim, Gama partiu de regresso a Portugal mas a artilharia dos navios teve de dispersar uma esquadilha de almadias que tentavam embaraçar a saída da esquadra.

A viagem de regresso não esteve livre de dificuldades; a travessia do Índico demorou mais de 3 meses durante os quais uma epidemia de escorbuto dizimou as já depauperadas guarnições. Chegou mesmo a recear-se ter a esquadra de voltar à Índia.

A falta de gente levou a que se queimasse a nau *São Rafael* para com os seus homens reforçar as guarnições dos outros dois navios. Como curiosidade, o facto de se ter queimado a nau para se recuperar a pregaria de cobre.

A 20 de Fevereiro de 1499 entrava a frota de novo no Oceano Atlântico.

Atingido o Atlântico, os navios seguem uma rota directa até Cabo Verde, utilizando os alísios de Sueste.

Aqui separaram-se os navios. A *Bérrio*, melhor de bolina, veio para Lisboa dar a notícia da viagem, chegando ao Rio Tejo em 10 de Julho. Vasco da Gama foi forçado a fretar uma caravela para transportar o seu irmão Paulo, gravemente doente, para os Açores; a *São Gabriel* seguiu também para os Açores e ali ficaria, aguardando por Gama que só depois da morte do seu irmão, em Angra, regressou a Lisboa, onde chegou em 29 de Agosto de 1499, festivamente recebido pelo povo e pelo monarca.



Calecute. Livro Segundo das Lendas da Índia, por Gaspar Correia. Códices e documentos de proveniência desconhecida, n.º 41. PT/TT/CF/041. Imagem cedida pelo Arquivo Nacional da Torre do Tombo.



Arcanjo S. Rafael. Imagem que terá viajado até à Índia a bordo da nau *São Rafael*. (Museu de Marinha).

Com esta viagem, Veneza via perigar o seu comércio e o Mediterrâneo deixaria de ser o centro do comércio europeu, que passaria para o Atlântico, alterando definitivamente o equilíbrio económico da Europa.

Como recompensa, D. Manuel I doou a Vasco da Gama, os títulos de Almirante-Mor do Mar das Índias, Conde da Vidigueira e o título nobiliário de Dom.

A viagem inaugural da rota que ficou conhecida como Carreira da Índia, abriu um caminho directo entre a Europa e o Oriente através da circum-navegação do extremo Sul do continente africano.

D. Manuel I passou a utilizar também o título de Senhor da Conquista, Navegação e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia.

De uma guarnição de 150 homens que partira de Lisboa, em 3 naus e 1 caravela, apenas um terço regressou; faleceram inclusive o comandante da *São Rafael*, Paulo da Gama e o piloto-mor da esquadra Pero de Alenquer; dois dos maiores navios foram destruídos por falta de gente para os guarnecer.

Este feito, completado por Gama, representa o resultado de 60 anos de exploração sistemática dos mares, começada com a passagem do Bojador e a descoberta das ilhas do Atlântico Norte (Açores e Madeira) e terminando com as explorações de Diogo Cão e Bartolomeu Dias, completadas com as necessárias, mas indocumentadas, viagens de exploração do Atlântico Sul entre 1487 e 1497, onde são referidos os nomes de Duarte Pacheco Pereira e Estevão da Gama.



Vasco da Gama realizou a viagem que permitiu ligar as civilizações europeia e asiática iniciando o que Toynbee chamou a Era Pós Gâmica. Cópia do quadro existente na Galeria dos Vice-Reis (Archeological Museum, Goa) Museu de Marinha.

A chegada de Gama a Lisboa alterou o equilíbrio económico do Mediterrâneo e da Europa, anulando as vantagens geográficas que Veneza possuía<sup>290</sup>.

Com o regresso de Vasco da Gama iriam mudar os discursos dos homens que então questionavam as vantagens da descoberta e conquista do Oriente, ao verem chegar a Lisboa as especiarias que até então só observavam quando os Venezianos a traziam ao Reino.

O historiador britânico Arnold Toynbee<sup>291</sup> atribuiu a esta viagem tal importância que divide a História Mundial em períodos *pré-Gâmico* e *pós-Gâmico*.

Conhecido o sistema de ventos no Atlântico Sul e o regime de monções do Índico e baseado também nas informações trazidas por Vasco da Gama determinou D. Manuel I que todos os anos, entre Fevereiro e Abril, largasse de Lisboa uma esquadra destinada à Índia onde deveria carregar e regressar



Luís de Camões, em *Os Lusíadas*, narra os principais episódios da história dos portugueses mas a sua descrição é centrada na viagem de Vasco da Gama. Segundo Toynbee esta viagem inicia uma nova era na História Universal. Quadro de José Malhoa Museu Militar de Lisboa.

<sup>290</sup> - SELVAGEM, Carlos. *Portugal Militar*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1931, p. 250.

<sup>291</sup> - TOYNBEE, Arnold J., *Op. cit.*, pp 142 e seg.

ao Reino. Assim, em 1500 largaria Pedro Álvares Cabral e em 1501, mesmo antes do regresso de Pedro Álvares Cabral, largam de Lisboa a 4 de Março, 4 naus sob o comando de João da Nova, alcaide-mor de Lisboa. Era a primeira expedição puramente comercial e destinada ao negócio da pimenta, mas que, por falta de navios, partia com poucas unidades. Recordemos que, nesta altura, ainda prevalecia na Corte portuguesa a ideia de que seria possível estabelecer relações comerciais pacíficas com os povos indostânicos.

### **Combate ao Largo de Mombaça (1498)**

Na sua viagem para a Índia, Vasco da Gama chegou a Mombaça num Sábado 7 de Abril de 1498, ficando os navios fundeados fora do porto. Durante dois dias desenvolveram-se negociações com as autoridades locais para a obtenção de alimentos, alguma carga e pilotos que pudessem levar os navios até à Índia. Os árabes que viviam na cidade, viram nos portugueses não só potenciais concorrentes comerciais como os inimigos da sua religião, aconselharam então o monarca local a capturar os navios portugueses, o que não lhes parecendo tarefa fácil os obrigou a utilizar um estratégia para atrair os navios ao porto interior. O monarca africano, tratando cordialmente Vasco da Gama convenceu-o a entrar para o porto interior para facilitar as manobras de carga e as comunicações com terra.

Vasco da Gama, acreditando na boa vontade do soberano, fez entrar os navios na manhã do dia 10 de Abril; mas a *São Gabriel*, por não corresponder ao leme e às velas, teve de voltar a fundear, numa manobra de emergência; sem perceberem o que se passava, os árabes que iam a bordo, pensaram ter sido descobertos e lançaram-se ao mar. Gama percebeu então a trama que contra ele e os seus navios estava preparada.

Ventos contrários não permitiram a imediata largada dos navios daquele local e, nessa noite, algumas embarcações locais levaram para junto dos navios alguns nadadores que tentaram cortar as amarras dos navios portugueses. Tendo sido detectados de bordo da *Bérrio*, foram rechaçados – navios e nadadores – a tiros de besta e de bombardas. *Foram sentidos, e com as bombardas e bestas os escaramentaram de maneira que nunca mais ousaram de tornar mais*<sup>292</sup>.

Segundo alguns autores, houve mais duas tentativas infrutíferas, nas noites seguintes, para cortar as amarras dos navios; A 13 de Abril com o vento

---

<sup>292</sup>- Anónimo. *Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas da Índia pelos Portugueses*, (Introdução, leitura, atualização, anotações e glossário por Luís de Albuquerque), Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1986, p. 26.

a soprar de feição, os navios portugueses suspenderam e continuaram a navegar para Norte, ao longo da costa.

### **Os Combates de Calecute, de Kwada e de Angediva (1498)**

Em Agosto de 1498, Vasco da Gama estava já saturado das constantes dilacções e contradições do Samorim e decide regressar a Portugal; perante a aproximação de mais três almadias com emissários daquele monarca indiano, Gama decide abrir fogo sobre as embarcações e, levando alguns malabares como reféns abandonou Calecute.

Naquele período da monção, os navios locais estavam todos em terra, para evitar o mau tempo e ao Samorim restavam apenas 70 embarcações que poderiam ser guarnecidas com homens de armas para perseguirem e abordarem os navios portugueses para impedir que estes conseguissem regressar a Portugal e informar a descoberta que fizeram.

Dias depois de partir, estando os navios portugueses encalmados, numa zona a Sul de Calecute, foram atacados pelas embarcações do Samorim que procuravam abordá-los. Atacados pela artilharia dos navios, foram persistindo, durante mais de uma hora, nas suas tentativas de aproximação aos navios portugueses; por serem muitas e poderem aproximar-se de vários quadrantes, a sua acção embaraçava os portugueses obrigados a frequentes mudanças de alvo nas suas peças.

Uma violenta trovoadá acompanhada de vento viria permitir o afastamento dos navios portugueses para o largo, deixando para trás os navios hindustânicos.

Navegaram os portugueses para Norte em busca de um local onde pudessem querenar os navios antes de iniciar a longa viagem de regresso.

Entre 20 e 25 de Setembro, estando os navios fundeados junto de uns ilhéus a Sul de Angediva, foram avistadas duas naus que se aproximavam cosidas com terra; Gama mandou que alguns homens subissem aos cestos de gávea para as tentar identificar e foi informado que havia mais oito navios encalmados.

Suspeitaram logo os portugueses tratar-se de navios do Samorim mandados em sua perseguição; Gama enviou a caravela *Bérrio* – por ser a mais manobrável – reconhecer os navios, enquanto preparava os outros dois navios para combate. Ao aproximar-se da primeira nau hindustânica foi recebida com tiros de flechas, tendo respondido com a artilharia que destroçou ou danificou seriamente o inimigo; a sua guarnição saltou para um zambuco que trazia a reboque, e fugiu para outra nau.

Os restantes navios, vendo que não tinham hipóteses de combater o navio português, *dirigiram-se aquelas para a costa onde, deliberada ou fortuitamente, acabaram por encalhar*<sup>293</sup>.

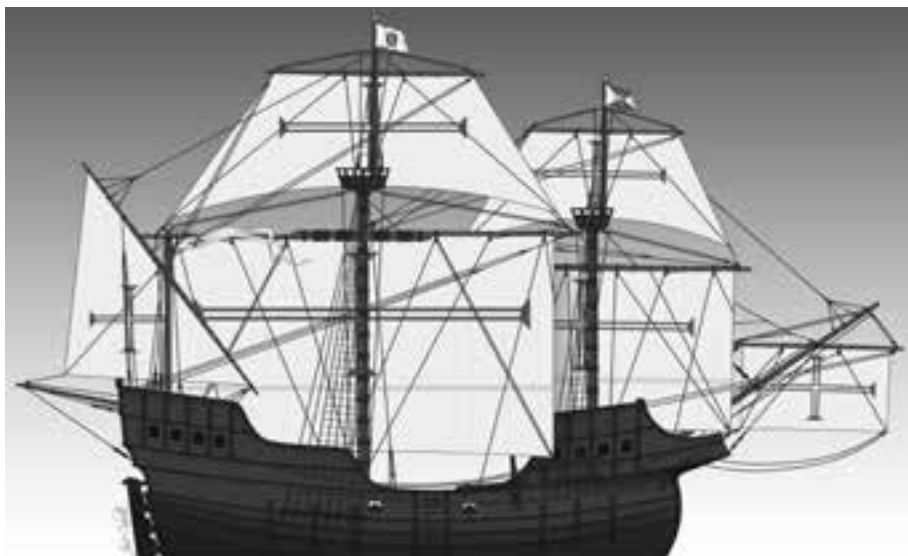
### Combate de Pate (1499)

Depois de um verdadeiro calvário na travessia do Índico, Vasco da Gama atinge a costa africana em 3 de Janeiro de 1499, próximo de Mogadíscio; sabendo que se tratava de uma cidade muçulmana, decidiu vingar-se das afrontas que sofrera na Índia e mandou bombardear a cidade e os navios que ali se encontravam.

O Sultão logo mandou preparar uma frota de oito *dhows*<sup>294</sup> para os perseguir; navegava a frota portuguesa com ventos frescos de alheta quando ao largo da Ilha de Paté rebentou uma ostaga da *São Gabriel*, obrigando os navios a pairar durante algumas horas, para reparar a avaria.

Vendo aproximar-se um grupo de 8 navios vindos do Norte, os portugueses prepararam-se, mais uma vez, para combater.

Chegados ao alcance da artilharia foram disparadas as bombardas cujo efeito foi semelhante ao de Angediva; *tal como acontecera em Angediva, a potência*



Nau São Gabriel, capitânea da esquadra de Vasco da Gama e onde este embarcou. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.

<sup>293</sup> - MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino. *Op. cit.*, Vol I, pp. 126-134.

<sup>294</sup> - *Dhow*. Embarcação de comércio utilizado no Índico. O seu casco apresenta-nos uma proa direita com popa de painel. Utiliza um mastro inclinado para vante com uma enorme vela bastarda.

*dos canhões de bronze usados pelos nossos navios, ainda desconhecidos no oceano índico, devem ter assustado de tal forma os “mouros” que, acto contínuo, bateram em retirada*<sup>295</sup>.

Reparadas a avarias, puderam os navios de Vasco da Gama continuar a sua viagem para Lisboa.

### **A Viagem de Duarte Pacheco Pereira (1498)**

Duarte Pacheco Pereira fez parte da delegação portuguesa que negociou o Tratado de Tordesilhas e assinou-o na *qualidade de contínuo do senhor rei de Portugal*.

Em 1498 D. Manuel I tê-lo-á encarregado de uma expedição organizada para reconhecer as zonas situadas para Oeste do arquipélago de Cabo Verde procurando a linha de demarcação do Tratado de Tordesilhas; partindo, possivelmente das ilhas de Cabo Verde, a expedição terá atingido a costa do Brasil, provavelmente entre os actuais Maranhão e Pará, nos meses de Novembro ou Dezembro daquele ano. Dali terão navegado para Norte até à foz do rio Amazonas e a ilha de Marajó.

Sobre o seu eventual descobrimento do Brasil e outras explorações que terá efectuado no Atlântico Ocidental (Antilhas e América do Norte) e que são visíveis no mapa de Cantino (1501) Pacheco escreveu<sup>296</sup>:

*"Como no terceiro ano de vosso reinado do ano de Nosso Senhor de mil quatrocentos e noventa e oito, donde nos vossa Alteza mandou descobrir a parte ocidental, passando além a grandeza do mar Oceano, onde é achada e navegada uma tam grande terra firme, com muitas e grandes ilhas adjacentes a ela e é grandemente povoada, que se estende a setente graaos de ladeza da linba equinoçial contra ho pollo artico, e do mesmo circulo equinocial torna outra vez e vay alem em vinte e oito graaos e meo de ladeza contra ho pollo antartico. e posto que seja asaz fora, he grandemente pouorada Tanto se dilata sua grandeza e corre com muita longura, que de uma arte nem da outra não foi visto nem sabido o fim e cabo delapello qual segundo ha bordem que leua, he certo que vay en cercoyto por toda a Redondeza. É achado nela muito e fino brasil com outras muitas cousas de que os navios nestes Reinos vem grandemente povoados."*

Esta é a famosa afirmação que fundamenta a opinião dos muitos historiadores que defendem que Duarte Pacheco Pereira teria sido precursor de Pedro Álvares Cabral, pois teria percorrido muitas léguas da costa americana, incluindo a brasileira<sup>297</sup>.

<sup>295</sup> - MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino, *Op. cit.*, vol I, p. 135.

<sup>296</sup> - CARVALHO, Joaquim Barradas de, *Esmeraldo de Situ Orbis de Duarte Pacheco Pereira (Edition Critique et Commentée)*. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1991, p. 539.

<sup>297</sup> - Também os espanhóis admitem que Vicente Yáñez Pizón tenha atingido o Cabo de São Roque e a foz do rio Amazonas em Janeiro de 1500, antes portanto de Cabral.



Duarte Pacheco Pereira terá navegado até ao Atlântico Ocidental e atingido a costa do Brasil em 1498. Coleções Philae. Foto de Rodrigues Pereira.

Como o intuito da expedição era a de calcular a localização do meridiano de Tordesilhas, o cosmógrafo régio aproximou-se do litoral brasileiro numa zona que foi considerada como localizada na *esfera de influência castelhana*. Esse motivo – de carácter político-diplomático – explicaria que Portugal não tivesse divulgado as descobertas que efectuou; esta será a resposta, às interrogações colocadas sobre os motivos que originaram a ocultação dos resultados daquela expedição.

O Esmeraldo é portanto, o primeiro roteiro de navegação português a mencionar a costa do Brasil e a abundância de pau-brasil (*Caesalpinia echinata*), nela existente. No Atlântico Sul, entre as ilhas oceânicas, apresenta, com suas "ladezas" (latitudes) conhecidas à época.

- A ilha de Sam Lourenço (ilha de Fernando de Noronha);
- A ilha d'Acensam (ilha da Trindade);
- A ilha de S. Crara (ilha de Santana, ao largo de Macaé);
- O Cabo Frio.



Os navios portugueses do Século XVI eram construídos de forma a suportarem os rigores da viagem para a Índia. A sua robustez seria também posta à prova nos combates que os portugueses travaram no Oriente. Desenho de Artur Guimarães. © Museu Marítimo de Ílhavo, foto de Romeu Bio, Inv. MMI.00058.Des.

## Conclusões

José António Rodrigues Pereira

Ao longo da sua história, Portugal manteve sempre uma ligação estreita com o mar e as actividades nele desenvolvidas, que foram fundamentais para a criação da sua identidade como Nação.

Como já referimos, foi através do mar que chegaram os reforços militares que, nos primeiros anos como Estado independente, permitiram alargar o território e, também, enfrentar as tentativas muçulmanas de recuperação territorial, como aconteceu em 1191.

Os meios navais portugueses estiveram sempre presentes na conquista das povoações ribeirinhas, como Alcácer do Sal, Silves e Faro.

As ligações marítimas com a Europa desenvolveram-se a partir do Século XII com a criação da feitoria na Flandres (Bruges) e a assinatura de um acordo comercial com a Inglaterra (1353) e, como consequência, Lisboa tornou-se no mais importante porto nacional e um dos maiores da Europa.

D. Dinis, desenvolvendo as actividades ligadas ao mar e estabelecendo a defesa militar das nossas águas, contra o corso e a pirataria muçulmana, estabeleceu as bases orgânicas do país e permitiu aos seus sucessores o lançamento dos primórdios da expansão marítima com as viagens às Canárias em 1336 e 1341 e a criação de um poder marítimo considerável.

Como já afirmamos, foi ainda a Marinha quem garantiu a vitória do Mestre de Avis, durante o cerco de Lisboa, ao furar o bloqueio castelhano reabastecendo a cidade com mantimentos, armas e homens, permitindo ao mestre de Avis estar presente em Aljubarrota.

A Dinastia de Avis, iniciou a expansão da presença portuguesa no Norte de África e no Atlântico, atingindo-se, com D. Afonso V, a Terra Nova e o Equador.

D. João II desenvolvendo as navegações no Atlântico Sul e que atingiram o Oceano Índico, é o símbolo da vocação atlântica e universalista portuguesa;



foi sob a orientação deste monarca que se estabeleceu e organizou o comércio com os territórios recém descobertos; São Jorge da Mina foi o primeiro entreposto europeu na designada África subsaariana.

Esta expansão marítima foi possível graças ao desenvolvimento das ciências náuticas que permitiriam a construção de navios com cada vez maior capacidade, resistência e autonomia, o desenvolvimento dos métodos de navegação astronómica e da importante escola de cartografia portuguesa.

A carta anónima habitualmente designada como de Cantino terminada de desenhar em Setembro de 1502, representa o expoente dos conhecimentos geográficos portugueses nos finais do Século XV.



transoceânica, levou, como já referimos, o historiador Arnold Toynbee a dividir a história mundial em períodos *pré-Gâmico* e *pós-Gâmico*.

Também o economista político inglês Adam Smith<sup>298</sup> escreveu, no Século XVIII, *que a descoberta da América e da passagem para as Índias Orientais pelo Cabo da Boa Esperança, são os dois maiores e mais importantes acontecimentos de que há notícia na história da humanidade.*

Um pequeno país só pode ser uma grande potência enquanto dominar uma ciência ou uma tecnologia; Portugal desenvolveu-se e criou o seu império enquanto manteve a exclusividade da ciência náutica que lhe permitia o monopólio das viagens transoceânicas.

A importância e o papel absorvente que o poder marítimo teve em toda a actividade nacional durante o Século XV, conduz a que a História Marítima envolva a sua história geral, pela influência que teve na própria evolução da política ultramarina.



Lisboa no início do Século XVI. © Museu de Lisboa, Inv. MC. GRA.0429.

Portugal, após um século de esforço nas descobertas marítimas e na presença militar em Marrocos, encontrava-se no limiar das suas capacidades para mais um esforço na expansão ultramarina: o seu alargamento para o Índico.

A sua escassa população encontrava-se desequilibrada e a sua agricultura estava mais pobre, pois metade do solo fora abandonado e estava coberto de matagal. Os portugueses perderam a sua capacidade produtora, porque nenhuma actividade industrial se desenvolveu associada ao comércio ultramarino, não havendo, portanto, indústrias de relevo.

E os melhores recursos humanos e financeiros eram absorvidos pelas praças do norte de África.

---

<sup>298</sup> - SMITH, Adam, *Op. cit.*, pp 234 e seg.

A actividade nacional encontrava-se concentrada na orla marítima, e sobretudo em Lisboa, cuja burguesia assumira, em parceria com a Coroa, a direcção dos negócios com os novos territórios; a capital transformou-se num mero entreposto comercial do tráfego entre os novos territórios e o Norte da Europa.

Portugal especializara-se no transporte marítimo oceânico e o monarca a quem coube a responsabilidade de dirigir o país neste período pôde aumentar aos seus títulos os de *Senhor da Conquista, Navegação e Comércio da Arábia, Pérsia e Índia*.



## BIBLIOGRAFIA

### Fontes

ÁLVARES, Fr. João Álvares, *Chronica do Infante Santo D. Fernando*, ed. crítica da obra de (...) segundo um códice Ms. do séc. XV por Mendes dos Remédios, Coimbra, F. França Amado Editor, 1911.

BARROS, João de. *Da Ásia* (9 volumes). Livraria San Carlos. Lisboa, 1973.

*Ásia. Primeira Década*, Reedição Fac-similada da edição de Coimbra, de 1932, revista e prefaciada por António Baião, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988.

CAMÕES, Luís de, *Os Lusíadas*. Edição Especial para as Comemorações Henriquinas. Ministério da Marinha, Lisboa, 1960.

CARVALHO, Joaquim Barradas de. *Esmeraldo de Situ Orbis de Duarte Pacheco Pereira (Edition critique et commentée)*. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1991.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de. *História da Conquista da Índia pelos Portugueses* (2 volumes). Lelo & Irmãos Editores. Porto, 1979.

CONSTANTINO, Doutor Manuel, *História da Ilha da Madeira*, versão portuguesa do Padre João Baptista de Afonseca, prefaciada e anotada por Fernando Augusto da Silva, Funchal, Tipografia do “Diário da Madeira”, 1930.

*Colección de Documentos para la Historia del Reino de Murcia*, ed. José Manuel Díez Martínez, *et alli*, vol. XI: *Documentos de Juan I*, Murcia, Real Academia Alfonso X el Sabio, 2001.

*Conquista de Lisboa aos Mouros: narrada pelo cruzado Osberno*, Tradução de José Augusto de Oliveira. Lisboa, CML, 1935.

CORREIA, Gaspar. *Lendas da Índia* (4 volumes). Lello & Irmãos Editores. Porto, 1975.

*Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas da Índia pelos Portugueses*, (Introdução, leitura, atualização, anotações e glossário por Luís de Albuquerque), Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1986.

*Documentos das Chancelarias Reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*, dir. Pedro de Azevedo, vol. I [único] Lisboa, Academia das Ciências, 1915.

FOSSE, Eustache de la. *Crónica de uma Viagem à Costa da Mina no Ano de 1480*. Edições Vega, Lisboa, 1992.

FRUTUOSO, Gaspar, *Saudades da Terra: história das Ilhas do Porto Sancto, Madeira, Desertas e Selvagens: manuscripto do século XVI*, notas de Álvaro

Rodrigues de Azevedo, introdução de Alberto Vieira, edição fac-similada, Funchal, “Funchal 500 anos”, 2007.

GALVÃO, António. *Tratado dos Descobrimentos* (4ª Ed.). Livraria Civilização. Barcelos, 1987.

GÓIS, Damião de. *Crónica do Sereníssimo Príncipe D. João*. Real Oficina da Universidade. Coimbra, 1790.

*Crónica do Príncipe D. João*, ed. crítica e comentada de Graça Almeida Rodrigues, Lisboa, Universidade Nova, 1977.

LA SALLE, Antoine de, “Du Réconfort de Madame du Fresne”, parte II, *Antoine de La Salle. Sa Vie et ses Ouvrages*, ed. Joseph Nève, Paris-Bruxelas, H. Champion-Falk Fils, 1903, pp.141-155.

*Livro dos Conselhos de el-Rei D. Duarte (Livro da Cartuxa)*, ed. diplomática por João José Alves Dias, Lisboa, Editorial Estampa, 1982.

LIÃO, Duarte Nunes de, *Chronica dos Reys de Portugal*, Lisboa, Officina de Francisco Vilela, 1577.

LOPES, Fernão. *Crónica de D. João I*. Ediclube – Edição e Promoção do Livro, Lda. Madrid, 1995.

*Crónica de D. João I*, 2 vols., Barcelos, Civilização, 1990.

MELO, Francisco Manuel de, *Epanaphoras de Varia Historia Portugueza*, 3ª ed. revista e anotada por Edgar Prestage, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1931.

*Memória da Academia Real das Sciencias de Lisboa, Tomo XI, Parte II*. Typografia da mesma Academia, 1835.

*Monumenta Henricina*, vols.I-II-V-VI, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960-1964.

PALENCIA, Alonso de, *Cuarta Década*, ed. José Lopez de Toro, 2 vols., Madrid, Real Academia de la Historia, 1970-1974.

PEREIRA, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, Ed. Joaquim Barradas de Carvalho, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1991.

PINA, Rui de, *Chronica do Senbor Rei D. Duarte*. In “Tesouros da Literatura Portuguesa”. Lelo & Irmão Editores, Porto, 1977.

PINA, Rui de, *Chronica do Senbor Rei D. Afonso V*. In “Tesouros da Literatura Portuguesa”. Lelo & Irmão Editores, Porto, 1977.

PINA, Rui de, *Chronica do Senbor Rei D. João II*. In “Tesouros da Literatura Portuguesa”. Lelo & Irmão Editores, Porto, 1977.

*Crónicas*. In “Tesouros da Literatura Portuguesa”. Lello & Irmãos Editores. Porto, 1979.

*Crónica de D. Afonso V*, 3 vols., Lisboa, Escritório, 1901-1902.

PULGAR, Hernando del, *Crónica de los Señores Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel de Castilla y de Aragón*, Imp. de Benito Monfort, 1780.

RESENDE, Garcia de, *Crónica de D. João II e miscelânea*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1973.

RODRIGUES, Bernardo, *Anais de Arzila*, ed. por David Lopes, 2 vols., Lisboa, Academia das Ciências, 1915 e 1919.

RUSSELL, Peter E., “Fontes Documentais Castelhanas para a História da Expansão Portuguesa na Guiné nos últimos anos de D. Afonso V”, *Do Tempo e da História*, vol.IV, Lisboa, 1971.

SINTRA, Diogo Gomes de, *Descobrimento Primeiro da Guiné*, Edição crítica de Aires A. Nascimento. Introdução Histórica de Henrique Pinto Rema, Lisboa, Edições Colibri, 2002.

*Les Sources Inédites de l’Histoire du Maroc*, 1ª Série: Portugal, por Pierre de Cenival, David Lopes, Robert Ricard e Chantal de La Véronne, 5 vols. em 6 tomos, Paris, Paul Geuthner, [1934-1953].

SOUSA, Manuel Faria e, *Ásia Portuguesa*, 6 Volumes, Porto, Livraria Civilização, 1945.

VELHO (do Barreiro), Álvaro, *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1999.

ZURITA, Jerónimo, *Anales de Aragón*, ed. Ángel Canellas López, ed. electrónica José Javier Iso, Maria Isabel Yague y Pilar Rivero, Saragoça, Institución Fernando el Católico, 2003.

ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica do Conde D. Duarte de Meneses*, ed. diplomática de Larry King, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova, 1978.

ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica do Descobrimento e Conquista da Guiné*, 9º ed. Livraria Civilização – editora. Barcelos, 1973.

ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica de Guiné*, nova edição com introdução, novas anotações e glossário de José de Bragança, [s. l.], Livraria Civilização - Editora, imp. 1994.

ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica da Tomada de Ceuta*, ed. Francisco Maria Esteves Pereira, Lisboa, Academia das Ciências, 1915.

ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica do Conde Dom Pedro de Meneses*, Porto, 1988 [fac-símile da ed. do abade Correia da Serra, Lisboa, 1792].

## Monografias

ALBUQUERQUE, Luís de, *Curso de História da Náutica*. Biblioteca da Expansão Portuguesa. Publicações Alfa. Lisboa, 1989.

ALBUQUERQUE, Luís de, *Navegadores, Viajantes e Aventureiros Portugueses nos Séculos XV e XVI*. Círculo de Leitores. Lisboa, 1987.

ALBUQUERQUE, Luís de, *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Publicações Alfa, 1983.

ALBUQUERQUE, Luís de, *et alli*, *O Confronto do Olhar. O Encontro dos Povos na Época das Navegações Portuguesas. Séculos XV e XVI. Portugal, África, Ásia e América*, coord. de António Luís Ferronha, Lisboa, Editorial Caminho, 1991.

ALMEIDA, Políbio F. A. Valente de. *Do Poder do Pequeno Estado*. Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas. Lisboa, 1990.

ARCHIBALD, E. H. H.. *The Wooden Fighting Ships in the Royal Navy (AD 897 – 1869)*, New York, Arco Publishing Company, Inc., 1971.

AZINHAGA, Florinda Alves Marques, *A Feitoria de Arguim e a Expansão Portuguesa*, Dissertação de licenciatura apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1965.

BAIÃO, António, *O Manuscrito «Valentim Fernandes»*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1940.

BALEIRA, José Manuel Marques, *Portugal no Atlântico: a posse das Canárias nos séculos XIV e XV, uma questão militar*, Lisboa, FLUL, 2016.

BARATA, Felipe Themudo, *Comércio e Navegação de Portugal com o Levante Peninsular, 1280-1415*, Évora, Universidade de Évora, 1987.

BARATA, Manuel Themudo e TEIXEIRA, Nuno Severiano (Dir.). *Nova História Militar de Portugal*, 5 volumes, Lisboa, Círculo de Leitores, 2003-2005.

BARBOSA Pedro Gomes, *Conquista de Lisboa*, Lisboa, Tribuna da História, 2004.

BARROS, Amândio, *Porto. A Construção de Um Espaço Marítimo no Início da Época Moderna*, Tese de Doutoramento apresentada à Universidade do Porto, 2004.

BELLABARBA, Sergio, “*Note sull'origine della nave a tre alberi*”, *Archeologia delle acque*, vol. I, n° 2, 1999.

BETHENCOURT, Francisco, “Os Equilíbrios Sociais do Poder: a Igreja”, *História de Portugal*, dir. José Matoso, vol. III: *No Alvorecer da Modernidade (1480-1620)*, coord. de Joaquim Romero Magalhães, Lisboa, Estampa, 1993.

BETHENCOURT, Francisco e CHAUDHURI, Kirti (Dir.), *História da Expansão Portuguesa*, 5 volumes, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998.

BOXER, Charles R.. *O Império Marítimo Português 1415-1825*, Lisboa, Edições 70, 1992.

COELHO, António Borges, *História de Portugal vol. III: A Largada das Naus (1385-1500)*, 2ª ed., Lisboa, Editorial Caminho, 2017.

COELHO, António Borges, *Raízes da Expansão Portuguesa*. Livros Horizonte. Lisboa, 1985.

COELHO, Maria Helena da Cruz, «A política matrimonial da dinastia de Avis: Leonor e Frederico III da Alemanha», *Revista Portuguesa de História*, t. XXXVI, 2002-2003.

COELHO, Maria Helena da Cruz, «O poder e a sociedade ao tempo de D. Afonso IV», Separata da *Revista de História*, Centro de História da Universidade do Porto, Vol. VIII, Porto, 1988.

COOK, Weston F., Jr., *The Hundred Years War for Morocco. Gunpowder and the Military Revolution in the Early Modern Muslim World*, Boulder / São Francisco / Oxford, Westview, 1994.

CORTESÃO, Armando e MOTA, Avelino Teixeira da, *Portugaliae Monumenta Cartographica*, 6 Volumes, Edição fac-similada, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987.

CORTESÃO, Jaime, *A Política de Sigilo nos Descobrimientos nos Tempos de D. Henrique e de D. João II*, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do Quinto Centenário da Morte do Infante D. Henrique. Colecção Henriquina, 1960.

CORTESÃO, Jaime, *História dos Descobrimientos Portugueses*, 3 volumes, Lisboa, Círculo de Leitores, 1979.

COSTA, Abel Fontoura da, *Descobrimientos Marítimos Africanos dos Portugueses com D. Henrique, D. Afonso V e D. João II*, Lisboa, I Congresso de História da Expansão Portuguesa no Mundo, 1938.

COSTA, Abel Fontoura da, *A Marinharía dos Descobrimientos*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1983.

COSTA, Abel Fontoura da, *Às Portas da Índia em 1484*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1990.

COSTA, João Paulo Oliveira e, *D. Manuel I (1469-1521), Um Príncipe do Renascimento*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2005.

COSTA, João Paulo Oliveira e, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.

COSTA, João Paulo Oliveira e, e RODRIGUES, Vítor Luís Gaspar, *Os Construtores do Império. Da Conquista de Ceuta à criação do governo-geral do Brasil*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2017.

COSTA, João Paulo Oliveira e (Coord.), RODRIGUES, José Damião, e OLIVEIRA, Pedro Aires, *História da Expansão e do Império Português, Lisboa*, A Esfera dos Livros, 2014.

COSTA, Manuel Fernandes, *As Navegações Atlânticas no Século XV*, [Lisboa], Instituto de Cultura Portuguesa, 1979.

COUTINHO, Gago, *Náutica dos Descobrimentos*, 2 volumes, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1968.

CUNHA, Rosalina Branca da Silva, *Subsídios para o estudo da Marinha de Guerra na 1.ª Dinastia*, Lisboa, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 1955.

CRUZ, Abel dos Santos, “Guerra de Corso e Pirataria no Mediterrâneo Atlântico ao tempo do conde D. Pedro de Meneses (1415-1437)”, *Africana*, nº 26/27, Porto, Universidade Portucalense Infante D. Henrique, 2003.

CRUZ, Maria Augusta Lima, “Os Cronistas do Império. Da Gesta das Armas aos Heróis do Mar”, *Outro Mundo Novo Vimos*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses / Edições Inapa, 2001.

DAVID, Henrique e PIZARRO, José, «A conquista de Faro – o reavivar de uma questão», *Revista de História*, Vol. IX, Porto, 1989.

DICKIE, Iaim, *Fighting Techniques of Naval Warfare 1190 BC – Present*, London, Amber Book, 2009.

DIFFIE, Balley Wallis, *Foundations of Portuguese Empire (1415-1580)*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1977.

DOMINGUES, Francisco Contente, *Arqueologia Naval*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2003.

DOMINGUES, Francisco Contente, *Os Navios do Mar Oceano*. Centro de História da Universidade de Lisboa. Lisboa, 2004.

DOMINGUES, Francisco Contente, *Navios e Viagens. A Experiência Portuguesa nos Séculos XV e XVI*, Lisboa, Tribuna da História, 2008.

DOMINGUES, Francisco Contente, «O poder Naval Português: um conceito em discussão», *O Poder de Estado no Mar e a História*, Actas do XI Simpósio de História Marítima, Lisboa, Academia de Marinha, 2013.

DOMINGUES, Francisco Contente; MATOS, Jorge Semedo de, *A Guerra Naval no Norte de África*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2003.

DUARTE, Luís Miguel, «A Marinha de Guerra Portuguesa», in Manuel

Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira (dirs.), *Nova História Militar de Portugal*, volume 1, Rio de Mouro, Círculo de Leitores, 2003.

DUMÉZIL, Georges, *Mythe et Épopée I. II. III.*, Paris, Gallimard, 1995 [1ª ed. do t.I, 1968].

DURO, Fernández Cesáreo, *La Marina de Castilla. Desde su Origen y Pugna con la de Inglaterra hasta la Refundición en la Armada Española*, Madrid, El Progreso Editorial, 1894.

EÇA, Vicente Almeida d', *Lições de História Marítima Geral*, 4 volumes, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973.

FARIA, Tiago, e MIRANDA, Flávio, «Pur Bonne Aliance et Amistade Faire, Diplomacia e Comércio entre Portugal e a Inglaterra no final da Idade Média», Porto, Revista do CITEM, 2010.

FARINHA, António Dias, *Portugal e Marrocos no Século XV*, 3 volumes, Dissertação de Doutoramento em História apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1990.

FARINHA, António Dias, *Os Portugueses em Marrocos*, 2ª ed., revista, [Lisboa], Instituto Camões, 2002.

FERNANDES, Fernando António Baptista, *Portugal em Marrocos nos Séculos XV e XVI*, Centro Nacional de Cultura, s/d.

FERREIRA, João José Brandão. *Evolução do Conceito Estratégico Ultramarino Português da Conquista de Ceuta à Conferência de Berlim*, Lisboa, Athena, 2000.

FONSECA, João Abel da, “A Empresa de Ceuta – Dos antecedentes às circunstâncias que ditaram as causas próximas”, *Ceuta e a Expansão Portuguesa. Actas do XIV Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2016.

FONSECA, Luís Adão da, *Navegación y Corso en el Mediterraneo Occidental. Los Portugueses a Mediados del Siglo XV*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 1978.

FONSECA, Luís Adão da, *Os Descobrimentos e a Formação do Oceano Atlântico. Século XIV-Século XVI*, [Lisboa], Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.

FONSECA, Luís Adão da, *Portugal entre Dos Mares*, Madrid, Editorial Mapfre 1999.

FONSECA, Quirino da, *Os Portugueses no Mar*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1989.

FONTES, João Luís Inglês, “*Cruzada e Expansão. A bula Sane charissimus*”, Lusitania Sacra, Lisboa, 2ª série, 7, 1995.

FRANCO, Chagas e SOARES João, *Quadros da História de Portugal*, 2ª ed., Lisboa, Edições Paulo Guedes, 1932.

FRIEL, Ian, *The Good Ship. Ships, shipbuilding and technology in England, 1200-1520*, Londres, British Museum Press, 1995.

GARCEZ, Margarida, “Informação e contra-informação na “Empresa de Ceuta”: a embaixada ao Duque de Holanda”, *Ceuta e a Expansão Portuguesa. Actas do XIV Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2016.

GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 2 volumes, Lisboa, Editora Arcádia, 1965.

GODINHO, Vitorino Magalhães, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, Lisboa, Edições D. Quixote, 2008.

GODINHO, Vitorino Magalhães, *Documentos sobre a Expansão Portuguesa*, prefácio e notas de (...), vol. 2, Lisboa, Editorial Gleba, [1945].

GUEDES, Armando Marques, *A Aliança Inglesa (Notas de História Diplomática) 1373-1943*, Lisboa, Editorial Enciclopédia, 1943.

GUIDO-BRUSCOLI, Francesco, “A conquista de Ceuta vista através de fontes italianas contemporâneas”, *Ceuta e a Expansão Portuguesa. Actas do XIV Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2016.

GUERREIRO, Luís Ramalhosa, *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*, s/l, Círculo de Leitores, 1996.

HESPANHA, António Manuel, *História das Instituições. Épocas medieval e moderna*, Coimbra, Almedina, 1982.

HESPANHA, António Manuel, *Poder e Instituições no Antigo Regime*, Lisboa, Cosmos, 1992.

HORTA, José da Silva, “A representação do Africano na literatura de viagens, do Senegal à Serra Leoa (1453-1508)”, *Mare Liberum. Revista de História dos Mares*, nº 2, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1991.

IRIA, Alberto, «O Algarve e os Descobrimentos», in *Descobrimentos Portugueses*, Vol. II, Tomo I, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1956.

IRIA, Alberto, *As Caravelas do Infante e os Caiques do Algarve. Subsídios para o Estudo da Arqueologia Naval Portuguesa*, 2ª ed., Academia de Marinha, 1991.

LARSEN, Sofus, *Dinamarca e Portugal no Século XV*, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1983.

LEITE, Duarte, *História dos Descobrimentos*, Colectânea de Esparsos, 2 volumes, Lisboa, Edições Cosmos, 1960.

LEITÃO, Humberto e LOPES, J. Vicente, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 1990.

LOPES, David, “Os Portugueses em Marrocos” in *História de Portugal*, dir. de Damião Peres, tomo III, Barcelos, Portucalense Editora, 1931.

LOPES, David, *A Expansão em Marrocos*, Lisboa, Teorema/O Jornal, [1989].

LOPES, Francisco Fernandes, *Os Irmãos Corte-Real*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1991.

LOUREIRO, Rui, “A Visão do Mouro nas Crónicas de Zurara”, *Mare Liberum. Revista de História dos Mares*, nº 3, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1991.

MACEDO, Jorge Borges de, *História Diplomática Portuguesa. Constantes e Linhas de Força. Estudo de Geopolítica*, 2ª ed. rev., vol.I, Lisboa, Tribuna, 2006.

MACHADO, Raul de Sousa, “Das Barcas aos Galeões”, *Oceanos*, nº 38/JUN99.

MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History 1660-1805*, Greenwich (USA), Presidio, 1987.

MARQUES, A.H., de Oliveira, *Hansa e Portugal na Idade Média*, 2ª ed., Lisboa, Presença, 1993.

MARQUES, J. M. Silva, *Descobrimentos Portugueses – Documentos para a Sua História*, Vol I-III e suplemento I, Lisboa, IAC, 1944-71.

MARTINS, J.P. Oliveira, *Portugal nos Mares*, Lisboa, Livraria Bertrand, 1889.

MATOS, Jorge Semedo de, “A Passagem do Cabo da Boa Esperança”, *Revista da Armada*, Julho de 1999.

MATOS, Jorge Semedo de, “Às Portas da Índia”, *Revista da Armada*, Agosto de 1999.

MENEZES, José Vasconcellos e, *Os Marinheiros e o Almirantado, Elementos para a História da Marinha (Século XII - Século XVI)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1989.

MONOD, Théodore, *L'Île d'Arguim (Mauritanie). Essai Historique*, Lisboa, IICT-CECA, 1983.

MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino. *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, 8 Volumes, Lisboa, Sá da Costa Editora, 1990-97.

MORAIS, Tancredo de, *História da Marinha Portuguesa. I – Da Nacionalidade a Aljubarrota*, Lisboa, Clube Militar Naval, 1940.

MOREIRA, Filipe Alves, *A Crónica de Portugal de 1419. Fontes, Estratégias e Posteridade*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2010.

MORENO, Humberto Baquero, “Os confrontos fronteiriços entre D. Afonso V e os Reis Católicos”, *Revista da Faculdade de Letras*, Porto, II série, X, 1993.

EL MOSTAFA, Fayad, *A Região de Arçila na Época da Expansão Portuguesa*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa apresentada à FCSH da Universidade Nova de Lisboa, 2 vols., Lisboa, 1992.

MOTA, A. Teixeira da, *O Essencial Sobre Cristóvão Colombo e os Portugueses*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987.

OLIVAL, Fernanda, “Structural Changes within the 16th-century Portuguese Military Orders”, *e-journal of Portuguese History*, 2, 2, 2004.

OLIVEIRA, João Brás de, *Algumas Palavras Acerca da Marinha Portuguesa e da Sua Influência na Prosperidade da Nação*, Dissertação para o concurso da 5ª Cadeira da Escola Naval, Lisboa, Typographia da viúva Sousa Neves. 1885.

OLIVEIRA, João Brás de, *Narrativas Navais*, 2 volumes, Ministério da Marinha. Lisboa, 1970.

PEDROSA, Fernando Gomes, *Os homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima, Pescadores, Marinheiros e Corsários*, Cascais, Câmara Municipal, 2000.

PEDROSA, Fernando Gomes, “Cristóvão Colombo em Portugal (1469-1485)”, *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, vol. CXVII, n. 117, T. 10 a 12, Outubro a Dezembro, 1987.

PEMSEL, Helmut, *A History of War at Sea*, Naval Institute Press. Annapolis, 1987.

PEREIRA, José António Rodrigues, *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2009.

PEREIRA, José António Rodrigues, *Marinha Portuguesa Nove Séculos de História*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2010.

PERES, Damião (Dir). *História de Portugal*, 10 volumes, Barcelos, Portucalense Editora, 1928-54.

PERES, Damião, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 4ª Ed., Porto, Vertente, 1983.

PICARD, Christophe, *L'Océan Atlantique Musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade*, Paris, UNESCO, 1997.

PICOITO, Pedro, «A Trasladação de S. Vicente, Consenso e Conflito na Lisboa do século XII», *Medievalista online*, Lisboa, ano 4, n.º4, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais, UNL.

POLÓNIA, Amélia, “Seaports and Centers of Economic Growth: the

Portuguese Case, 1500-1800”, in Richard Unger (ed), *Shipping Efficiency and Economic Growth, 1350-1800*, Leida, Brill, 2001.

QUINTELLA, Inácio da Costa, *Anais da Marinha Portuguesa*, 4 volumes, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-75.

RADULET, Carmen M., *As viagens de Diogo Cão: Um Problema ainda em Aberto*. Série Separatas n° 194, IICT, 1988.

REDMAN, Charles L., e BONNE, James L., “Qsar es-Seghir (Alcácer Ceguer): a 15th and 16th Portuguese colony in North África” in *Studia*, n° 41-42, Lisboa, CEHU, 1979.

SAMPAIO, Alberto, *As Póvoas Marítimas*, reed., Lisboa, Vega, 1979.

SANTOS, Domingos Maurício Gomes dos, *D. Duarte e as Responsabilidades de Tânger (1433-1438)*, Lisboa, Comissão Executiva do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960.

SELVAGEM, Carlos, *Portugal Militar*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1931.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *História de Portugal*, 18 volumes, Lisboa, Editorial Verbo, 1973-2010.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *A Historiografia Portuguesa. Doutrina e Crítica*, vol. II, [Lisboa], Editorial Verbo, 1973.

SERRÃO, Joel (Dir). *Dicionário de História de Portugal*, 4 volumes), Porto, Livraria Figueirinhas, 1971.

SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. Oliveira (Dir), *Nova História da Expansão Portuguesa*, 11 volumes, Lisboa, Editorial Estampa, 1998-2006.

SILVA, Tiago João Queimada e, «Os feitos de D. Fuas Roupinho na Crónica de 1419», *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, FLUC/IHES, n.º 43, 2012.

SMITH, Adam, *A Riqueza das Nações*, 3ª edição, Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 2017.

SOUZA, Thomaz Oscar Marcondes de. «Um Suposto Descobrimento do Brasil Antes de 1448», *Revista de História*, vol. 25, n° 52, São Paulo, dezembro de 1962.

TEIXEIRA, Nuno Severiano (dir), *História Militar de Portugal*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2017.

THOMAZ, Luís Filipe, *Le Portugal et L'Afrique au XV siècle: Les débuts de L'Expansion*, Lisboa, 1989, separata de Arquivos do Centro Cultural Português da Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa-Paris, XXVI, 1989.

THOMAZ, Luís Filipe, “Do Cabo Espichel a Macau: vicissitudes do curso português”, *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente. Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, ed. Artur

Teodoro de Matos e Luís Filipe Thomaz, Macau/Lisboa, [s.n.], 1993.

TOYNBEE, Arnold, *A Study of History*, 4<sup>a</sup> ed., Londres, Oxford University Press, 1948.

VAIRO, Giulia Rossi, «O genovês Micer Manuel Pessanha, Almirante d'El-Rei D. Dinis», *Medievalista* [Em linha]. N<sup>o</sup>13, Janeiro - Junho 2013.

VELOSO, J. M. de Queirós, *D. Sebastião*, 2<sup>a</sup> ed., Lisboa, Empresa Nacional de Publicidade, 1935.

WILKS, Theodore C., *A General History of Hampshire, of the County of Southampton*, Vol. II, Londres, Virtue & Co., 1860.

WITTE, Charles-Martial de, “Les bulles pontificales et l'expansion portugaise au XV<sup>e</sup> siècle”, *Revue d'Histoire Ecclésiastique*, Lovaina, 48, 1953; 49, 1954; 51, 1956; 53, 1958.

## Índice Antroponímico

### A

- Abou Zeker - 149  
Abraão Cresques - 129, 130, 315  
Abu Said Otman - 125  
Abu Yacub Ysuf - 199  
Adam Smith - 22, 286  
Adão - 90, 127, 178, 206  
Afonso Anes - 61, 62  
Afonso Correia - 258  
Afonso de Moura - 246  
Afonso de Paiva - 238  
Afonso Esteves de Azambuja - 61  
Afonso Furtado - 70, 89  
Afonso Furtado de Mendonça - 68  
Afonso Gonçalves Baldaia - 5, 136, 137, 139, 259  
Afonso Martins Alho - 30  
Afonso Tenorio - 50  
Afonso VIII de Castela - 40  
Afonso X - 41  
Afonso XI de Castela - 50, 54  
Ahmed Ben Adjid - 271  
Ahude Meimam - 178  
Aires da Silva - 236, 243, 244  
Aires de Almeida - 251  
Aires Gonçalves de Figueiredo - 73  
Aires Peres de Camões - 70  
Aires Pires de Camões - 61, 68  
Aires Vasquez de Almada - 68  
Al Nasir - 40  
Albercht Durer - 165, 316  
Alberto Iria - 139, 140  
Alberto Souza - 219, 318  
Alexandre VI - 97, 251  
al-Hakam II - 16  
Almansor - 23  
al-Mustansir - 17  
Álvaro de Medina - 258  
Álvaro Fernandes - 5, 180, 181, 184  
Álvaro Gil - 179  
Álvaro Hogan - 72, 313  
Álvaro Martins - 210, 238  
Álvaro Martins Homem - 210, 247  
Álvaro Mendes - 211  
Álvaro Peres de Castro - 73  
Álvaro Soares - 61  
Álvaro Velho do Barreiro - 270  
Ambrosio Bocanegra - 57, 58  
André Bianco - 185, 186, 317  
Anna de Harfert - 128  
Antão Gonçalves - 5, 156, 157, 158, 160, 161, 162, 163, 164, 167, 175, 177, 178, 179, 182, 185  
Antão Vasques - 70  
Antão Vasquez de Almada - 68  
Antoine de La Salle - 123, 290  
António Borges Coelho - 146, 162, 191  
António da Noli - 192, 194  
António Dias Farinha - 148, 149  
António Gonçalves da Câmara - 132  
António Menendez - 253, 319  
Antoniotto Usodimare - 192, 194  
Armando da Silva Saturnino Monteiro - 58, 63, 76, 77, 78, 187, 313, 317  
Arnold Toynbee - 22, 276, 286

**B**

Bartolomeu Dias - 6, 226, 230, 236, 237, 238, 239, 260, 262, 264, 268, 274, 319

Bartolomeu Perestrelo - 129

Bemoy - 6, 239, 240, 241, 260

Bento XII - 144

Bocanegra - 56, 58

**C**

Caçuta - 233

Calisto III - 190

Carlos Ramires - 137, 237, 315, 319

Carmen M. Radulet - 232

Christophe Picard - 17

Cide de Sousa - 5, 189, 190

Clemente VII - 115

Colombo - 213

Colón - 213

Columbano Bordalo Pinheiro - 261, 320

Conde Alvito Nunes - 17

Constança - 55

Coulom - 215

Cristóvão Colombo - 6, 206, 207, 228, 246, 247, 250, 253, 254, 255, 256, 261, 319

Cullam - 206, 212

**D**

D. Afonso de Monroi - 244

D. Afonso Henriques - 35

D. Afonso II - 27

D. Afonso III - 6, 20, 22, 27, 29, 35, 40, 41, 97, 99, 104, 105, 318

D. Afonso IV - 29, 41, 44, 50, 51, 53, 54, 141, 144

D. Afonso V - 6, 22, 94, 97, 99, 100, 104, 105, 108, 139, 141, 183, 186,

190, 191, 199, 200, 201, 202, 203, 205, 206, 207, 208, 210, 211, 212, 214, 215, 216, 217, 220, 221, 222, 226, 241, 243, 283, 318

D. Afonso V de Aragão - 190

D. Álvaro de Castro - 153

D. Álvaro Vasques de Almada - 82

D. Beatriz - 65, 102, 105, 263

D. Béltran de la Cueva - 210

D. Branca de Navarra - 113, 114, 116

D. Catarina de Lencastre - 115

D. Dinis - 20, 33, 42, 43, 44, 53, 106, 111, 283, 312

D. Diogo - 202

D. Diogo de Almeida - 6, 202, 235, 242

D. Duarte - 97, 105, 108, 123, 124, 139, 142, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 201, 202, 263, 316

D. Duarte de Meneses - 148, 201

D. Fernando - 202

D. Fernando de Aragão - 116, 210, 211, 217, 247

D. Fernando de Castro - 132, 153

D. Fernando de Meneses - 245

D. Fernando I - 21, 32, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 63, 65, 80, 89, 94, 104

D. Filipa de Lencastre - 115

D. Francisco de Almeida - 250, 251

D. Fuas Roupinho - 36, 37, 38, 39, 312

D. Garcia Carvajal - 251

D. Gonçalo Telo - 61, 70, 71

D. Joana - 210, 211, 220

D. João - 202

D. João Afonso Telo - 60, 62

D. João de Ataíde - 235

D. João de Castro - 82, 130

D. João de Sousa - 251  
 D. João I - 65, 82, 85, 86, 89, 90, 93, 96, 102, 103, 104, 105, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 120, 121, 124, 126, 145, 176, 263  
 D. João I de Castela - 67, 72, 79, 102  
 D. João II - 6, 22, 94, 100, 105, 183, 202, 203, 204, 210, 211, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 233, 234, 236, 237, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 250, 251, 252, 254, 255, 256, 260, 263, 264, 283, 318, 319  
 D. João III - 202  
 D. João Rodrigues de Sousa - 242  
 D. Jorge de Lencastre - 263  
 D. Leonor de Aragão - 139  
 D. Lourenço Vicente - 67  
 D. Luís Coutinho - 186  
 D. Manuel I - 6, 94, 95, 97, 100, 105, 202, 262, 263, 274, 276, 280, 314, 320, 323  
 D. Martinho de Castelo Branco - 242  
 D. Nuno Álvares Pereira - 71, 79, 82, 84, 313  
 D. Pedro de Castelo Branco - 242  
 D. Pedro de Meneses - 105, 121, 206  
 D. Pedro de Trastâmara - 70, 71  
 D. Pedro I - 44, 54, 65, 89, 102  
 D. Pedro Pitões - 35  
 D. Sancho I - 27  
 D. Sancho II - 27, 40  
 Damião de Góis - 199, 200, 202, 208, 222  
 Damião Peres - 132, 133, 139, 140, 145, 155, 185, 201, 209, 231, 297  
 Dias Dinis - 177  
 Diego Gelmires - 44  
 Dinis Dias - 5, 176, 177, 179, 182  
 Dinis Eanes da Grã - 179  
 Diogo Afonso - 5, 175, 177, 182, 194, 259  
 Diogo Cão - 6, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 236, 238, 246, 255, 260, 274, 299, 318, 319  
 Diogo da Silva de Meneses - 244  
 Diogo de Azambuja - 222, 226, 228  
 Diogo de Silves - 132  
 Diogo de Teive - 5, 189, 246, 255  
 Diogo Gil - 185  
 Diogo Gomes - 132, 134, 139, 192, 194, 317  
 Diogo Lopes de Almeida - 137, 259  
 Diogo Lopes de Sousa - 146  
 Diogo Rodrigues Inglês - 226  
 Domingos Maurício - 145, 148  
 Duarte Leite - 155  
 Duarte Pacheco Pereira - 6, 239, 274, 280, 281, 321  
 Dulcert - 130  
 Duque Guilherme de Holanda - 113

**E**

Edmundo, Duque de York - 88  
 Eduardo - 29, 30  
 Eduardo III - 29, 30  
 Elisa Felismino - 189, 229, 317, 319  
 Estêvão Afonso - 168, 184  
 Estevão da Gama - 274  
 Estêvão da Gama - 202  
 Estevão Vasques Filipe - 70  
 Estêvão Vasquez Filipe - 68  
 Estevão Vaz - 61, 251  
 Estevão Vaz Filipe - 61

Eustache De La Fosse - 229

## **F**

Fernandéz Duro - 75, 213, 218

Fernando Afonso - 80, 185, 226

Fernando Afonso

de Albuquerque - 80

Fernando Avelar - 246

Fernando Colombo - 254

Fernando de Aragão - 113, 116, 123

Fernando de Noronha - 153

Fernando III - 41

Fernando Pessoa - 9

Fernão de Albuquerque - 258

Fernão de Gois - 246

Fernão de Meira - 61

Fernão do Pó - 204

Fernão Domingos do Arco - 260

Fernão Domingues do Arco - 255

Fernão Dulmo - 255, 256, 260

Fernão Fogaça - 113

Fernão Gomes - 109, 203, 204, 221, 226, 229, 318

Fernão Lopes - 51, 70, 79, 82, 90, 103, 312, 314

Fernão Lopes de Azevedo - 163

Fernão Martins de Mascarenhas - 236, 242, 257

Francesco Rosselli - 239

Francisco Hogenberg - 119, 147, 191, 208, 315, 316, 317, 318

Francisco Manuel de Melo - 127, 128

Frederico da Alemanha - 186

Frei João Álvares - 148

frei João Xira - 116

## **G**

Gabriel de Valseca - 133

Gago Coutinho - 248, 249, 266,

267, 268, 271, 272, 319, 320

Gamim ben Mardanis - 37, 38

Garcia de Resende - 216, 226

Garcia Homem - 5, 177

Gaspar Frutuoso - 127, 133, 210

Gaspar Juzarte - 242

Georg Braun - 119, 147, 191, 208, 314, 316, 317, 318

Gil Eanes - 5, 135, 136, 137, 168, 169, 170, 184, 315

Gil Esteves Fariseu - 61, 68, 70

Gil Lourenço do Porto - 61, 63

Gil Vasques - 82, 168

Gil Vasques Cunha - 82

Gil Vaz - 260

Gomes Aires - 226

Gomes da Serra - 258

Gomes Eanes de Zurara - 148, 152, 156, 157, 158, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 168, 169, 170, 171, 172, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 184, 185

Gomes Enes de Zurara - 101, 113, 114, 115, 116, 118, 119, 120, 126, 129, 130, 132, 135, 136, 137, 139, 158, 171, 184, 315

Gomes Pires - 5, 175, 182

Gonçalo Borges - 73

Gonçalo Coelho - 240

Gonçalo Couceiro Feio - 4, 23, 35, 43, 323

Gonçalo da Fonseca - 226

Gonçalo de Matos - 258

Gonçalo de Sintra - 5, 174, 175

Gonçalo de Sousa - 246

Gonçalo João - 89

Gonçalo Nunes - 264

- Gonçalo Pacheco - 5, 179  
 Gonçalo Rodrigues de Sousa - 70  
 Gonçalo Tenreiro - 60, 61  
 Gonçalo Vasques de Melo - 61, 70  
 Gonçalo Vasquez de Melo - 68  
 Gonçalo Velho - 132, 133  
 Gonçalves Rodrigues de Sousa - 68  
 Gualter, de Conventry - 88, 89  
 Guilherme de Dighton - 88  
 Guilherme, de Wynton - 88,  
 Guilherme, de Wyton - 89
- H**
- Heitor Homem - 137, 259  
 Henricus Martellus Germanus - 239  
 Henrique de Percy - 88  
 Henrique de Trastâmara - 89  
 Henrique Ferreira - 42, 142, 200, 312,  
 316, 318  
 Henrique II - 56, 58, 59, 60  
 Henrique II, Trastâmara - 55  
 Henrique III - 28, 29, 89  
 Henrique III da Saxónia - 28  
 Henrique IV de Castela - 210  
 Henrique V - 114, 116  
 Henrique VII - 256  
 Henrique Trastâmara - 56  
 Hernando del Pulgar - 217
- I**
- Ibn-Mahfuz - 41  
 imperador Antonino - 28  
 Inês de Castro - 54, 82  
 infanta D. Brites - 90  
 infanta D. Isabel - 114  
 infanta D. Leonor - 5, 70, 139, 186, 187  
 infante D. Diogo - 202  
 infante D. Fernando - 95, 105, 126,  
 139, 142, 146, 147, 148, 150, 151,  
 152, 153, 190, 194, 199, 202, 203,  
 207, 263, 314, 315, 316  
 infante D. Henrique - 6, 21, 97, 101,  
 105, 123, 124, 126, 129, 130, 131,  
 132, 134, 135, 136, 139, 140, 141,  
 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151,  
 152, 153, 156, 157, 162, 163, 166,  
 167, 168, 170, 171, 172, 174, 175,  
 176, 177, 179, 182, 183, 184, 189, 190,  
 191, 192, 194, 195, 196, 199, 201,  
 202, 206, 225, 226, 315, 316, 317  
 infante D. João - 105, 129, 140, 147,  
 151, 152, 202  
 infante D. Luís - 95  
 infante D. Pedro - 104, 105, 123, 124,  
 130, 139, 140, 141, 145, 146, 152,  
 153, 163, 168, 175, 176, 184, 241  
 Inocência VIII - 232  
 Isabel de Castela - 247
- J**
- Jaime Afreixo - 21  
 Jaime Cortesão - 134, 139, 140, 256  
 Jean Cabot - 256  
 Joana de Nápoles - 114  
 João Afonso - 6, 59, 61, 113, 121,  
 226, 234, 319  
 João Afonso de Aveiro - 234, 235, 259  
 João Afonso do Estreito - 255, 256  
 João Afonso Telo - 59, 61  
 João Álvares Pereira - 61  
 João Bernardes - 168, 258  
 João Clanowe - 85  
 João Coelho - 258  
 João da Costa - 258  
 João da Nova - 277  
 João das Regras - 81, 82, 313  
 João de Alvelos - 258

João de Amores - 128  
 João de Arruda - 258  
 João de Barros - 155, 165, 174, 176, 203, 254  
 João de Karkeby - 88  
 João de Lencastre - 55  
 João de Morales - 128  
 João de Santarém - 203, 204  
 João de Santiago - 238  
 João de Teive - 189  
 João de Wenlyngburgh - 88  
 João Dias - 168  
 João Fernandes - 176, 177, 178, 259  
 João Fernandes Labrador - 256  
 João Focim - 56, 59, 60  
 João Fogaça - 239  
 João Francisco - 258  
 João Gomes da Silva - 73, 117  
 João Gonçalves Zarco - 127, 128, 129, 181, 184  
 João I de Castela - 60  
 João II de Castela - 115  
 João Infante - 238  
 João Ramalho - 73  
 João Rodrigues - 68, 70, 79, 226, 242, 258  
 João Rodrigues da Guarda - 68  
 João Rodrigues de Colares - 258  
 João Rodrigues de Sá - 79  
 João Rodrigues Gante - 226  
 João Vasques Farinha - 190  
 João Vaz Corte-Real - 6, 209, 210, 247  
 João, de Durham - 88  
 Joaquim Veríssimo Serrão - 146, 188, 189, 190, 214  
 Jorge Borges de Macedo - 95  
 Jorge Corrêa - 220  
 Jorge Gonçalves - 185  
 Jorge Reinel - 131, 315  
 Jorge Semedo de Matos - 234, 238  
 José António Rodrigues Pereira - 1, 4, 9, 11, 14, 16, 19, 20, 22, 24, 39, 58, 63, 65, 67, 75, 101, 102, 108, 125, 138, 166, 188, 198, 221, 223, 230, 235, 263, 281, 283, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 321, 322  
 José Malhoa - 183, 271, 272, 276, 317, 320, 321  
 José Manuel Cabrita - 4, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 21, 24, 51, 58, 59, 63, 76, 77, 78, 101, 102, 108, 125, 138, 187, 188, 221, 230, 279, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 321  
 José Virgílio Pissarra - 4, 93, 113, 323

**L**

Lançarote (de Lagos) - 5, 54, 56, 59, 66, 168, 169, 170, 171, 172, 174, 176, 180  
 Lançarote Pessanha - 51, 54, 56, 57, 58, 59, 66, 67  
 Lázaro Luís - 196, 318  
 Lopo Gonçalves - 204  
 Lourenço Anes Fogaça - 80, 85, 86  
 Lourenço Martins - 65  
 Lourenço Mendes - 68, 70  
 Luigi Monti - 37, 312  
 Luís Albuquerque - 176  
 Luís de Albuquerque - 133, 135, 158, 164, 175, 189, 194, 210, 277  
 Luís de Cadamosto - 183, 192, 194, 197, 204  
 Luís Esteves - 256, 260  
 Luís Scarampi - 190  
 Luís XI - 215

## **M**

Mafaldo - 179  
Manuel Pessanha - 5, 20, 44, 45, 54  
Manuel Pessanha (II) - 67, 68, 70  
Martim Vaz - 171  
Martim Vicente - 168  
Martim Vieira - 150  
Martin Behaim - 239  
Martin de Saavedra Costaneira - 258  
Martinho V - 97, 104  
Martins Barata - 16, 311  
Maymun - 17  
Mem Palha - 220  
Mem Rodrigues de Vasconcelos - 73  
Mestre de Avis - 5, 21, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 73, 75, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 92, 283, 313, 314  
Mousssem Ergas - 258  
Muhammad - 15, 17, 209, 242  
Mulei Said - 126  
Mulei Xequê - 209, 241, 242  
Mulei Yakub - 125  
Mundy de Dartmouth - 123

## **N**

Nana Kwamena Ansah - 227  
Nicolau Coelho - 264  
Nicolau Lanckmann - 187  
Nuno Antunes de Góis - 190  
Nuno Fernandes Cogominho - 43, 44  
Nuno Martins de Góis - 55  
Nuno Tristão - 5, 158, 160, 161, 162, 165, 166, 167, 176, 184, 185, 317

## **O**

Ordonho I - 23

## **P**

Palenço - 182  
Papa Eugénio IV - 163

Paulo da Gama - 264, 273, 274  
Paulo David Vicente - 4, 127, 143, 155, 199, 323  
Paulo II - 244  
Pedro Álvares Cabral - 268, 277, 280  
Pedro de Sintra - 194, 195  
Pedro de Tayde - 212, 213  
Pedro Dias - 238  
Pedro Vaz da Cunha - 240  
Pero Afã da Ribeira - 72, 83  
Pêro da Covilhã - 238  
Pero de Aiala - 251  
Pero de Alcáçova - 208  
Pêro de Alenquer - 226, 227, 238, 246, 264, 270, 274  
Pêro de Ataíde - 204, 205, 212, 213  
Pero de Barcelos - 256  
Pero de Évora - 226  
Pero de Sintra - 194, 226  
Pero Dias - 251  
Pero Escobar - 203, 204, 246  
Pero Falcão - 185  
Pêro Lourenço - 73  
Pero Vasquez de la Frontera - 189, 255  
Pero Vaz da Cunha - 240  
Picanço - 182  
Preste João das Índias - 134, 135, 223, 225  
Príncipe D. Afonso - 261, 263

## **R**

Raúl Sousa Machado - 134, 156, 161, 181, 315, 316, 317  
Ricardo de Alberbury - 85  
Ricardo II - 80, 86, 89  
Ricardo Ronhale - 85  
Roberto Machim - 128  
Rodrigo Álvares - 168

Rodrigo Eanes de Travassos - 182  
Roque Gameiro - 34, 81, 83, 173,  
257, 312, 313, 317, 319  
Rui de Oliveira - 226  
Rui de Pina - 97, 104, 146, 148, 151,  
199, 200, 202, 206, 208, 212, 215,  
222, 235, 251  
Rui de Sequeira - 204  
Rui de Sousa - 244, 246, 251  
Rui Dias - 258  
Rui Gonçalves da Câmara - 204  
Rui Lourenço - 73  
Rui Pereira - 68, 70, 73, 74, 75  
Rui Sande - 250  
Rui Vaz Pereira - 221  
Ruy Diaz de Vega - 116, 117, 118, 123  
Ruy Freire de Andrade - 61

**S**

S. Vicente - 25, 26, 299  
Salah ben Salah - 124, 151  
Sanches de Tovar - 60, 61, 67, 72, 79  
Santo Agostinho - 26, 229, 318, 319  
Saturnino Monteiro - 25, 206, 207,  
211, 213, 215, 216, 217, 218, 219  
Sebastião Lopes - 227, 318  
Sigurd - 17  
Simão de Burley - 88  
Soeiro da Costa - 203  
Soeiro Mendes de Évora - 183

**T**

T. O. Marcondes de Souza - 185  
Tancredo de Moraes - 72, 313  
Thomas - 28  
Tito Livio - 166  
Tomás Daniel - 65  
Toscanelli - 256  
Tristão Vaz Teixeira - 129

**V**

Valarte - 185  
Vasco da Gama - 6, 254, 260, 264,  
265, 266, 267, 268, 269, 270, 271,  
272, 273, 274, 275, 276, 277, 278,  
279, 280, 320, 321  
Vasco Fernandes - 150, 232  
Vasco Fernandes Coutinho - 150  
Vasco Martins de Melo - 68  
Vasco Peres de Camões - 67  
Vasco Vicente - 89  
Vicente Dias - 185, 197, 198  
Vicente Eanes - 260  
Vicente Simões - 208  
Vimara Peres - 23  
Vitorino Magalhães Godinho - 145,  
151, 176

**Y**

Yacub al Mansour - 199  
Yusuf III - 116

**Z**

Zurita - 113, 118

## Índice Toponímico

### A

- Adegete - 165  
África - 21, 22, 97, 110, 121, 126, 128, 129, 135, 137, 141, 143, 146, 172, 176, 177, 190, 196, 197, 199, 200, 201, 203, 216, 222, 223, 225, 227, 228, 240, 246, 260, 262, 284  
Alcácer Ceguer - 10, 15, 17, 18, 20, 22, 38, 40, 147, 148, 199, 200, 201, 208, 209, 221, 241, 245  
Alcácer do Sal - 10, 15, 17, 18, 20, 38, 40, 283  
Alcácer Quibir - 209, 236, 243  
Alcáçovas - 98, 99, 100, 202, 220, 223, 226, 250, 251, 258  
Alcanises - 43  
Alcobaça - 13  
Alcoutim - 58  
Alemanha - 147, 164, 186, 188  
Alenquer - 67, 113, 246  
Alentejo - 60, 79, 96, 123  
Alexandre Bay - 233  
Alfarrobeira - 105, 108, 126  
Algarve - 12, 15, 18, 25, 26, 29, 30, 33, 35, 39, 40, 41, 50, 57, 58, 60, 61, 62, 67, 86, 93, 109, 122, 123, 140, 151, 180, 183, 184, 189, 226, 256  
Algeciras - 56, 122, 124  
Algés - 10  
Aljubarrota - 21, 73, 81, 82, 83, 85, 92, 283  
Aljustrel - 41  
Almada - 10, 27, 35, 68, 69, 73, 75  
Almeirim - 146  
Almeria - 17  
Alvor - 10, 39  
América do Norte - 280  
Anafé - 202, 235  
Andaluzia - 50, 56, 57, 60, 61, 98, 205, 211, 215, 216, 217, 219, 258  
Angediva - 278, 279  
Angeiras - 12  
Angra - 136, 161, 233, 238, 270, 273  
Angra das Voltas - 238  
Angra de João de Lisboa - 233  
Angra de São Brás - 270  
Angra dos Cavaleiros - 161  
Angra dos Ilhéus - 238  
Angra dos Ruiivos - 136  
Angra dos Vaqueiros - 238  
Antilha - 255  
Antilhas - 247, 280, 284  
Aragão - 60, 100, 106, 113, 114, 115, 116, 139, 153, 190, 210, 216, 247, 252  
Arenilha - 28  
Arguim - 165, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 182, 183, 196, 197, 203, 226, 240, 256  
arquipélago de Cabo Verde - 192, 194  
Arronches - 210  
Arzila - 13, 22, 147, 148, 153, 201, 207, 208, 209, 236, 241, 242, 244  
Ásia - 155, 172, 206, 248, 249, 256  
Atouguia - 68  
Azamor - 150, 208, 219  
Azenhas do Mar - 22
- ### B
- Badajoz - 40  
Baía de Santa Helena - 268, 270

Baiona - 71, 89  
 Baixas de São Rafael - 271  
 Beira - 58, 123  
 Beira Alta - 58  
 Beja - 66, 97, 100, 105, 220, 263  
 Benamerim - 117, 118  
 Benim - 234, 259  
 Berberia - 118, 235, 245  
 Bergen - 28  
 Betanças - 71  
 Bezeguiche - 177  
 Biscaia - 30, 56, 57, 98, 111, 211  
 Bosque de Santa Maria - 194  
 Braga - 17, 55, 67, 70  
 Brasil - 141, 183, 185, 186, 254, 266,  
 267, 268, 280, 281, 284, 285  
 Bretanha - 29, 32, 106, 122, 205  
 Bruges - 20, 28, 115, 145, 283  
 Buarcos - 10, 13, 71  
**C**  
 cabo das Palmas - 204  
 cabo Bojador - 112, 132, 135, 136,  
 137, 138, 140, 141, 155, 161, 184,  
 186, 188, 197, 217, 219, 221, 274  
 cabo Branco - 162, 165, 171, 174,  
 176, 177, 179, 182, 197  
 cabo Clear - 255  
 Cabo da Boa Esperança - 22, 234, 237,  
 239, 254, 264, 268, 269, 285, 286  
 Cabo da Roca - 10, 13, 17  
 cabo das Palmas - 204  
 Cabo das Tormentas - 237, 239  
 cabo das Três Pontas - 203, 204  
 cabo de Gué - 204  
 cabo de S. Vicente - 50, 212  
 cabo de Santa Catarina 204, 229,  
 231, 232  
 Cabo de Santa Maria - 70, 97, 136, 188,  
 212, 213, 231, 232, 233  
 cabo de Santana - 194  
 Cabo de Santo Agostinho - 268  
 Cabo de São Roque - 268, 280  
 Cabo de São Vicente - 90, 172, 213,  
 215, 218  
 Cabo do Lobo - 232, 233  
 cabo do Padrão - 233  
 cabo dos Mastros - 181, 184  
 Cabo Espichel - 25, 36, 37, 38, 206  
 Cabo Frio - 281  
 cabo Lopes - 204  
 cabo Mensurado - 204  
 cabo Mesurado 194  
 cabo Não - 138, 195  
 Cabo Negro - 233  
 Cabo Verde - 131, 177, 184, 192, 196,  
 203, 217, 220, 246, 253, 254, 256, 258,  
 268, 273  
 Cacilhas - 74  
 Cádiz - 10, 13, 15, 56, 213  
 Calais - 116  
 Calecute - 271, 272, 273, 278  
 Camarões - 204  
 Canal da Mancha - 90  
 Canaveses - 54  
 Canidelo - 54  
 Cape Cross - 233  
 Carlisle - 88  
 Casablanca - 202  
 Cascais - 12, 26, 54, 73, 82, 89  
 Castela - 21, 30, 40, 41, 50, 51, 53, 54,  
 55, 56, 57, 59, 60, 65, 66, 67, 68, 70,  
 72, 75, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86,  
 89, 90, 93, 94, 95, 96, 97, 99, 100,  
 101, 102, 103, 105, 106, 115, 116,

117, 120, 121, 126, 130, 132, 147,  
153, 205, 210, 211, 212, 213, 214,  
215, 216, 217, 220, 223, 247, 250,  
252, 253, 258, 261  
Castro Marim - 10  
Cata-Que-Farás - 69  
cataratas de Ielala - 233  
Cerradinha - 9  
Ceuta - 21, 25, 36, 54, 94, 99, 101,  
103, 105, 111, 113, 116, 117, 118,  
119, 120, 121, 122, 124, 126, 127,  
129, 130, 134, 139, 140, 141, 143,  
144, 145, 146, 147, 148, 151, 152,  
153, 164, 179, 186, 190, 199, 201,  
207, 208, 209, 212, 215, 241, 245  
Chaves - 43  
Cidade Rodrigo - 56  
Cochim - 108  
Coimbra - 12, 27, 37, 38, 55, 70, 71,  
81, 85, 92, 113, 121, 127, 148, 186,  
209, 289  
Comice - 245  
Condado Portucalense - 17  
Congo - 231, 232, 233, 246, 260  
Conímbriga - 12  
Constantinopla - 190, 191, 241  
Córsega - 187  
Corunha - 55, 71  
costa do Marfim - 204  
costa do Ouro - 204  
Costa da Malagueta - 203, 204  
Costa do Ouro - 226  
Costa dos Escravos - 204

## **D**

D. Pedro I - 65  
Dartmouth - 123

## **E**

Entre Douro - 54  
Equador - 22, 203, 221, 230, 254,  
268, 283  
Espanha - 93, 94, 128, 216, 223, 245  
estreito de Gibraltar - 17, 20, 36,  
91, 117, 120, 124, 126, 144, 196, 199,  
207, 211, 245  
Estreito de Gibraltar - 36, 50, 91,  
122, 215  
Europa - 9, 13, 18, 20, 28, 53, 91, 93,  
100, 102, 111, 113, 117, 134, 145,  
190, 223, 250, 274, 276, 283, 285,  
287  
Évora - 71, 104, 107, 123, 145, 150,  
183, 210

## **F**

Faro - 10, 18, 41, 122, 123, 283  
Ferrol - 71  
Fez - 99, 118, 121, 124, 125, 126, 143,  
144, 149, 150, 200, 207, 208, 209,  
221, 225, 241, 242, 243, 244, 245  
Flandres - 20, 58, 69, 111, 115, 122,  
123, 146, 147, 213, 283  
Florença - 97, 187  
França - 26, 30, 31, 32, 54, 106, 114,  
116, 128, 148, 190, 205, 212, 213,  
214, 215  
Funchal - 127, 255

## **G**

Gabão - 204, 229  
Galiza - 13, 15, 16, 17, 18, 55, 65,  
66, 70, 71, 111, 122  
Gana - 204  
Gasconha - 30  
Génova - 90, 187, 211, 247  
Gete - 165

Goa - 108, 328  
 Golfo da Guiné - 203, 221, 229, 231, 258  
 golfo do Benim - 204  
 Goreia - 177, 181, 185  
 Granada - 56, 113, 115, 116, 118, 120, 121, 125, 216, 247  
 Great Fish River - 238  
 Gronelândia - 210, 256  
 Guadalete - 254  
 Guarda - 68, 70, 88, 210  
 Guimarães - 17, 282  
 Guiné - 99, 129, 130, 132, 136, 141, 156, 157, 162, 167, 172, 174, 179, 182, 184, 190, 191, 192, 205, 206, 215, 217, 220, 223, 226, 227, 228, 234, 257, 258, 260, 262, 268  
 Guiné-Bissau - 184, 194  
**H**  
 Holanda - 113, 114, 115  
 Huelva - 62  
**I**  
 ilha Antília - 255  
 ilha da Berlenga - 10  
 ilha da Cruz - 238  
 ilha da Madeira - 21, 127, 128, 129, 130, 131, 136, 138, 177, 180, 192, 197, 202, 220, 254, 255, 256, 274  
 ilha da Palma - 177, 192  
 Ilha da Trindade - 155, 281  
 Ilha das Flores - 188, 189, 255  
 Ilha das Garças - 166, 168, 176, 182  
 ilha das Sete Cidades - 254, 255, 256  
 Ilha de Ano Bom - 231, 233  
 Ilha de Cuba - 246, 250  
 Ilha de Fernando de Noronha - 153, 155, 254, 281  
 Ilha de Maiorca - 186  
 ilha de Marajó - 280  
 Ilha de Moçambique - 270  
 Ilha de Naar - 168, 175  
 Ilha de Palma - 182, 184  
 Ilha de Porto Santo - 21, 127, 129, 136  
 Ilha de San Salvador - 250  
 Ilha de Santa Luzia - 194  
 ilha de Santa Maria - 133, 247, 250  
 ilha de Santana - 281  
 Ilha de Santiago - 16, 17, 32, 40, 41, 44, 79, 80, 85, 86, 95, 96, 97, 105, 160, 168, 185, 187, 192, 195, 246, 268, 270  
 Ilha de Santo Antão - 195  
 Ilha de São Mateus - 155, 254  
 ilha de São Miguel - 133, 141, 204  
 Ilha de São Nicolau - 194  
 Ilha de São Tomé - 204, 256  
 Ilha de São Vicente - 98, 99, 195, 329  
 Ilha de Tider - 169, 170, 171, 178, 179, 180, 181  
 Ilha do Corvo - 189, 255  
 ilha do Príncipe - 30, 86, 201, 204, 224, 239, 252  
 ilha Formosa - 204  
 Ilha Gomeira - 182  
 Ilha Hispaniola - 250  
 ilha Terceira - 255, 256  
 Ilhas Berlengas 72  
 Ilhas Britânicas 110, 113  
 Ilhas Canárias - 20, 44, 51, 52, 97, 98, 112, 130, 131, 132, 136, 182, 184, 205, 216, 218, 221, 226, 246, 250, 257, 268, 283  
 ilhas de Cabo Verde - 251, 253, 257, 280

Ilhas dos Açores - 130, 131, 132, 133, 138, 141, 188, 189, 204, 220, 250, 251, 254, 255, 256, 273, 274  
 ilhas Laquedivas - 271  
 Ilhas Maldivas - 271  
 Ílhavo - 9, 10, 282  
 Índia - 22, 100, 183, 196, 206, 223, 225, 234, 238, 239, 247, 253, 261, 262, 263, 264, 265, 268, 269, 270, 272, 273, 274, 276, 277, 279, 282, 285, 287  
 Inglaterra - 20, 29, 30, 31, 32, 54, 55, 58, 61, 75, 80, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 107, 111, 114, 122, 146, 153, 256, 283  
 Irlanda - 30, 255  
 Itália - 106  
 Ixola Otinticha - 185  
**K**  
 Kwada - 278  
**L**  
 Labrador - 256  
 Lagos - 10, 54, 113, 116, 122, 168, 171, 174, 180, 191, 196, 197, 199, 204, 208, 212, 215, 222, 258  
 Lamego - 17  
 Larache - 209, 242, 244  
 Leão - 23, 86, 89, 93, 103, 186, 252  
 Leiria - 10, 18, 147, 152  
 Libéria - 194, 204  
 Líbia - 136  
 Lisboa - 9, 10, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 44, 50, 51, 54, 56, 58, 59, 60, 61, 63, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 82, 83, 84, 85, 89, 91, 93, 94, 95, 96, 99, 101, 104, 107, 108, 109, 111, 113,

Livorno - 187  
 Londres - 28, 29, 30, 32, 85, 88, 89, 111, 117  
 Lorvão - 12  
 Lubeque - 28  
**M**  
 Macaronésia - 111  
 Machico - 128  
 Madrid - 65, 75, 90, 94, 99, 103, 251  
 Magrebe - 13, 118, 121, 122, 244  
 Málaga - 117, 118, 120, 124  
 Mamora - 125, 202, 244  
 Mar Báltico - 28, 110, 111  
 Mar do Norte - 28, 91, 114  
 mar dos Sargaços - 132  
 Mar Mediterrâneo - 10, 13, 18, 28, 50, 69, 90, 91, 111, 116, 190, 206, 211, 225, 274, 276  
 Maranhão - 280  
 Marraquexe - 125, 149  
 Marrocos - 13, 109, 122, 123, 125, 126, 143, 144, 145, 146, 149, 151, 185, 199, 201, 203, 205, 207, 208, 209, 219, 223, 225, 241, 243, 244, 256, 257, 260, 261, 286, 328, 330  
 Marselha - 187  
 Mauritània - 215, 217  
 Médio Oriente - 110, 236  
 Melinde - 271  
 Mértola - 10, 12, 18, 20  
 Metelino - 190  
 Mina - 203, 204, 220, 221, 222, 226, 227, 229, 232, 233, 239, 241, 246, 256, 258, 268  
 Minho - 28, 54, 55, 123  
 Mombaça - 271, 277  
 Monsaraz - 68

Montemor - 13, 16, 18, 70, 215, 264  
Mossel Bay - 238

## **N**

Navarra - 113, 116, 206, 296  
Navas de Tolosa - 40  
Navidad - 250  
Neda - 71  
Nice - 187  
Norte da Europa - 223  
Norte de África - 191, 219, 221, 236,  
241, 283, 286  
Novgorod - 28

## **O**

Óbidos - 13  
Oceano Atlântico - 15, 18, 21, 22, 44,  
50, 98, 100, 101, 111, 126, 127, 139,  
155, 176, 188, 203, 206, 210, 215,  
217, 219, 220, 225, 227, 236, 237,  
239, 253, 254, 255, 256, 260, 261,  
268, 270, 273, 274, 276, 280, 281,  
283  
Oceano Índico - 22, 100, 224, 225,  
229, 232, 234, 236, 237, 238, 239,  
254, 255, 260, 270, 271, 273, 276,  
279, 283, 286  
Odemira - 54  
Oeiras - 10, 68

## **P**

País de Gales - 30  
Palmela - 240  
Palos de la Frontera - 247  
Pará - 280  
Pate - 279  
Pedra da Galé - 137  
Penacova - 12  
Penajoia - 17  
Penedos de São Pedro - 268

Península Ibérica - 9, 10, 12, 13, 16,  
17, 18, 33, 44, 53, 55, 89, 93, 100,  
111, 120, 199

Pessegueiro - 9

Pisa - 187

Plymouth - 80

ponta do Padrão - 238, 246

Porchester - 28

Portimão - 10

Porto - 10, 18, 21, 23, 27, 29, 30, 31,  
33, 35, 36, 44, 53, 54, 55, 58, 61, 63,  
67, 68, 70, 71, 80, 87, 99, 107, 108,  
122, 123, 127, 128, 140, 146, 148,  
152, 199, 201, 206, 207, 208, 227,  
256, 268, 328

Porto da Cruz - 69

Porto da Galé - 158, 162

Porto de Grimaud - 187

Porto de Mós - 37, 38

Porto de Santa Maria - 258

porto do Cavaleiro - 161

Porto Rei - 18

Portsmouth - 28

Portugal - 9, 17, 18, 21, 23, 24, 25,  
28, 29, 30, 32, 34, 36, 43, 44, 50, 55,  
58, 59, 60, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 87,  
88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97,  
98, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 106,  
107, 111, 113, 114, 115, 116, 117,  
119, 120, 122, 125, 126, 129, 130,  
132, 140, 143, 144, 145, 146, 149,  
151, 152, 153, 156, 160, 162, 164,  
168, 172, 175, 185, 188, 189, 191,  
194, 197, 198, 201, 203, 204, 205,  
206, 207, 208, 209, 210, 212, 215,  
216, 217, 219, 220, 224, 226, 232,  
233, 234, 235, 239, 240, 241, 242,

244, 245, 246, 247, 248, 249, 250,  
253, 254, 258, 259, 260, 262, 263,  
272, 276, 278, 280, 281, 283, 285,  
286, 287, 293, 328, 329

Póvoa de Varzim - 10

Povos - 172, 235

## **Q**

Quelimane - 270

Quiaios - 10

Quiloa - 271

Quitéria - 9

## **R**

Região do Natal - 187, 250, 270

Restelo - 65, 72, 73, 81, 223, 261, 264

Ribeira - 67, 69, 72, 73, 78, 79, 89

rio Amazonas - 280

Rio Arade - 16, 18

Rio Ave - 17

rio Benim - 234

Rio Benim - 259

Rio Dão - 12

rio de Soeiro - 203

Rio do Infante - 238

Rio do Ouro - 137, 139, 140, 164, 175,  
185, 258, 259

Rio dos Barbacins - 185

Rio dos Bons Sinais - 270

Rio Douro - 17, 18, 80, 123, 255

Rio Formoso - 234

rio Gabão - 204

Rio Gâmbia - 184, 185, 194, 197, 239,  
258, 259, 260

Rio Guadalquivir - 36, 50, 56, 57, 58

Rio Guadiana - 18, 20, 40, 41, 120, 121

Rio Lis - 18

Rio Lucos - 242

Rio Minho - 18, 54

Rio Mocaçim - 242

Rio Mondego - 9, 10, 12, 16, 18

Rio Níger - 259

rio Ose - 234

Rio Ose - 259

Rio Padrão - 233

Rio Sado - 9, 176, 181, 192, 240

Rio Tejo - 9, 10, 15, 35, 36, 41, 59,  
63, 65, 68, 69, 71, 72, 73, 75, 79, 80,  
82, 89, 90, 108, 113, 116, 123, 148,  
186, 268, 273

Rio Vouga - 9, 18

Rio Zaire - 229, 231, 233, 238, 246,  
259, 328

Roma - 10, 12, 23, 190, 201, 226

Rossilhão - 191

## **S**

S. Julião - 81

Saara - 228, 259

Sacavém - 73, 113, 117

Safim - 208, 221

Sagres - 10, 188, 193, 194

Salé - 13, 202

Saltes - 60, 61, 62, 67

Sama - 204

San Lucar de Barrameda - 57

San Sebastian de la Gomera - 250

Santa Catarina - 65, 78, 81, 229

Santa Olaia - 10

Santarém - 10, 15, 27, 59, 83, 97

Santiago de Compostela - 16, 17, 44,  
187

Santos - 3, 68, 69, 145, 206

São Jorge da Mina - 22, 183, 222,  
223, 226, 227, 228, 231, 239, 260,  
268, 284

São Martinho do Porto - 37, 38

- Sardenha - 191  
 Saxónia - 28  
 Senegal - 172, 194, 215, 217, 239, 240, 259  
 serra de Santa Apolónia - 203  
 Serra Leoa - 21, 172, 188, 194, 195, 268  
 Serra Parda - 229, 233, 238  
 Sesimbra - 10, 38  
 Setúbal - 10, 15, 36, 54, 80, 179, 216, 240  
 Sevilha - 12, 13, 15, 17, 36, 41, 50, 51, 56, 57, 60, 61, 63, 69, 83, 103, 115, 192, 217, 218, 250  
 Sicília - 113, 114, 115, 116, 117, 119  
 Silves - 10, 13, 18, 20, 40, 41, 132, 283  
 Sines - 9, 25, 54, 185  
 Sintra - 10, 17, 41, 68, 132, 195  
 Sofala - 260  
 Soure - 18  
 Suz - 204
- T**
- Tafilaete - 149  
 Tânger - 22, 120, 126, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 152, 153, 199, 201, 207, 208, 209, 241, 244, 245  
 Targa - 245  
 Tavira - 10, 57, 153, 182, 242, 243, 244
- Terra Nova - 22, 189, 210, 255, 256, 257, 283, 284, 285  
 Terra Santa - 17, 35, 40, 215  
 Tetuão - 148, 149, 209, 245  
 Toledo - 41, 202, 220, 223  
 Tordesilhas - 100, 251, 252, 253, 261, 280, 281  
 Torres Vedras - 79, 113  
 Trás-os-Montes - 56, 123  
 Tróia - 12
- V**
- Valência - 116, 186  
 Valparaíso - 250  
 Velez - 149  
 Veneza - 107, 116, 274, 276  
 Vermoim - 17  
 Vila Franca - 235  
 Vila Graciosa - 241, 243, 244, 260, 261  
 Vila Real - 104, 105, 122
- W**
- Westminster - 89  
 Windsor - 85, 86, 88, 89, 103
- X**
- Xexuão - 209
- Z**
- Zamora - 210  
 Zanzibar - 271

## Índice de Figuras

- Navio fenício. Os fenícios foram o primeiro povo marítimo mediterrânico a estabelecer entrepostos comerciais e pontos de apoio na actual costa de Portugal continental. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.....9
- Navio de guerra romano. Foi com estes navios que Roma assegurou o controlo do Mediterrâneo e dos seus acessos. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.....10
- Locais de colonização fenícia e romana. Desenho de Rodrigues Pereira e José Manuel Cabrita.....11
- Navio mercante romano. Roma conquistou e colonizou a península ibérica entre os séculos I a.C. Os seus navios de comércio terão também utilizado os portos hoje portugueses durante esse alargado período de ocupação. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.....12
- Navio muçulmano do século XII. Dominando a península ibérica entre os séculos VII e XIV os muçulmanos desenvolveram o seu poder naval também na costa atlântica para fazer face aos ataques dos normandos. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.....13
- Mapa dos Portos e ancoradouros muçulmanos dos sec VIII a X. Desenho de Rodrigues Pereira e José Manuel Cabrita.....14
- Navio normando. Estes longos, rápidos e leves navios formavam esquadras numerosas que semeavam o pavor entre as populações da orla costeira da Europa Ocidental. Oriundos da Escandinávia, os normandos ou vikings viajaram até ao Mediterrâneo, estabelecendo-se, durante um período dilatado em Cádiz. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.....15
- Lisboa no tempo dos muçulmanos foi assaltada e saqueada várias vezes por normandos até ao Século XII. Quadro de Martins Barata. Museu de Lisboa, Inv. MC.PIN.0157.....16
- Montemor-o-Velho foi um importante entreposto marítimo no Rio Mondego e local de origem de muitas peregrinações, por via marítima, a Santiago de Compostela. Foto de Rodrigues Pereira.....16
- Silves era, no período da reconquista, um dos mais importantes portos da costa atlântica da Península Ibérica, considerado por alguns autores como superior a Lisboa. Foto de Rodrigues Pereira.....19
- Mértola era, na Idade Média, o principal porto da bacia do Rio Guadiana, defendido na foz, pelo castelo de Castro Marim. Foto de Rodrigues Pereira.....19
- Castelo de Castro Marim. O seu antigo castelo defendia o acesso ao porto

|   |    |
|---|----|
| de Mértola. Foto de Rodrigues Pereira.....  | 20 |
| - Coca. Tipo de navio medieval utilizado a partir do Século XIII, e oriundo do Norte da Europa. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.....   | 21 |
| - Evolução da costa de Portugal continental. O território continental português apresenta uma costa com pequenos rios e baías que, no início do Reino de Portugal, serviram de abrigo às actividades marítimas, mas que hoje, (assinalados a itálico) já não são utilizados para esse fim. Esta capacidade de navegação fluvial tinha como origem, não só o menor assoreamento dos rios como também a menor dimensão dos navios da época. Desenho de Rodrigues Pereira e José Manuel Cabrita..... | 24 |
| - O Cerco de Lisboa em 1147. Quadro de Roque Gameiro em Quadros da História de Portugal, Gradiva, 2010.....   | 34 |
| - Batalha Naval do Cabo Espichel, travada em 15 de Julho de 1180, é a primeira batalha naval da Marinha Portuguesa. Quadro de Luigi Monti. Museu de Marinha. Inv. PN-I-4.....   | 37 |
| - Chegada a Lisboa de D. Fuas Roupinho, após a Batalha do Cabo Espichel, onde foi recebido em triunfo. Gravura dos Anais da História Militar.....   | 38 |
| - Testemunho de gratidão da população a D. Fuas Roupinho. Gravura. © Arquivo Histórico Militar. Inv. PT AHM-FE-10-A3-MD-3.....  | 39 |
| - O Rei D. Dinis. Este monarca foi o estratega do desenvolvimento da actividade marítima portuguesa que se irá desenvolver nos séculos seguintes. Quadro de Henrique Ferreira, Centro Cultural Casapiano.....   | 42 |
| - Galé Portuguesa do Século XIV. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita baseado numa gravura da Crónica de D. João I, de Fernão Lopes.....  | 51 |
| - As Ilhas Canárias ou Afortunadas são visitadas por navegadores portugueses em 1336 e 1341. Carta anónima do último quartel do Século XV (c. 1471). Biblioteca Estense, Modena, cota A.5c.....   | 52 |
| - Bloqueio de Sevilha pela esquadra portuguesa de 1369-70. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita baseado em Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa, de Armando da Silva Saturnino Monteiro.....   | 58 |
| - Navio do Século XIII. Neste tipo de navios iniciaram os portugueses a sua actividade marítima, estabelecendo contactos comerciais com a Flandres e a Inglaterra. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.....  | 59 |
| - Batalha Naval de Saltes. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita adaptado de Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa, de Armando da Silva Saturnino Monteiro.....  | 63 |
| - A Batalha de Atoleiros a 6 de Abril de 1384 foi uma importante vitória  |    |

|  |    |
|--|----|
| portuguesa na crise dinástica de 1383-85. Paineis de azulejos do Museu Militar de Lisboa.....  | 66 |
| - Besteiro da Vintena do Mar. 1383. Coleções Philae. Foto de Rodrigues Pereira.....  | 67 |
| - Batalha Naval do Tejo travada em 18 de Julho de 1384. A esquadra portuguesa força a entrada no Rio Tejo, bloqueada pelos castelhanos, fazendo chegar à cidade cercada, armas, mantimentos e homens de armas. Desenho do Comandante Álvaro Hogan in História da Marinha Portuguesa (1140-1385) de Tancredo de Morais, edição do Clube Militar Naval, 1940.....                | 72 |
| - Batalha Naval do Tejo. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita baseado em Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa de Armando da Silva Saturnino Monteiro.....   | 74 |
| - Ataque aos navios portugueses. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita baseado em Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa de Armando da Silva Saturnino Monteiro.....   | 76 |
| - Ataque das galés castelhanas aos navios portugueses fundeados junto à margem. Quadro de Sousa Lopes. Museu Militar de Lisboa.....  | 78 |
| - Cortes de 1385. João das Regras fez aprovar nestas Cortes a escolha do Mestre de Avis como Rei de Portugal, dando início à Dinastia de Avis. Aguarela de Roque Gameiro. Quadros da História de Portugal, Gradiva, 2010.....  | 81 |
| - A Batalha de Aljubarrota, foi a vitória decisiva que manteve a independência de Portugal face às pretensões do Rei de Castela, e evitou novo cerco à capital, onde já se encontrava a esquadra castelhana. Aguarela de Roque Gameiro. Quadros da História de Portugal, Gradiva, 2010.....  | 83 |
| - D. Nuno Álvares Pereira, o Condestável do Reino nomeado pelo Mestre de Avis foi o grande estratega das vitórias militares contra Castela. Óleo sobre tela de Luís Freire. Museu Militar de Lisboa.....   | 84 |
| - Monarca inglês numa gravura da época. Crónica de D. João I de Fernão Lopes. Fac-simile do Códice existente na Biblioteca Nacional de Madrid.....   | 90 |
| - D. João I. O Mestre de Avis, foi aclamado Rei de Portugal nas cortes de Coimbra e confirmado pela força das armas na Batalha de Aljubarrota. Óleo sobre madeira, Museu Nacional de Arte Antiga, Inv. 2006 PINT.....  | 92 |
| - As armas de D. João I, fundador da Casa de Avis, num códice realizado para o Infante D. Fernando, filho de D. Manuel. Com os reis de Avis, Portugal tornou-se numa potência de interesses globais, desempenhando um papel determinante no processo de configuração do planeta e de mitigação das insularidades. LOPES, Fernão, Crónica del-rei D. João Primeiro de Portugal, |    |

|   |     |
|---|-----|
| post. 1507, Biblioteca Nacional de Espanha, Madrid, Mss. Vitr.25-8, frontispício.....   | 95  |
| - O mosaico social português em meados do Século XV. A expansão ofereceu oportunidades a todos os grupos sociais, o que motivou uma aprovação generalizada da política ultramarina. Nuno Gonçalves (atrib.). Painéis de São Vicente, 3º quartel do Século XV. Museu Nacional de Arte Antiga, inv. 1361-1366 PINT.....   | 98  |
| -No primeiro quartel do Século XV, os portugueses iniciaram um processo sistemático de exploração e colonização do espaço Atlântico. Desenho de Rodrigues Pereira/José Manuel Cabrita.....  | 101 |
| - A Europa cerca de 1400. Desenho de Rodrigues Pereira/José Manuel Cabrita.....   | 102 |
| - Rotas Marítimas Portuguesas dos Séculos XIII a XV. Desenho de Rodrigues Pereira e José Manuel Cabrita.....  | 108 |
| - Carta náutica de Zuane Pizzigano, de 1424. Exemplo da cartografia europeia do primeiro quartel do Século XV. Museu de Marinha.....  | 109 |
| - Nau Portuguesa de meados do Século XV, já com três mastros. Prato hispano-árabe, Málaga, meados do Século XV. © Vitoria and Albert Museum, Londres, Inv. 486-1864 - 000.....  | 117 |
| - A cidade de Ceuta foi tomada de assalto e conquistada por uma força portuguesa de 250 navios e 50.000 soldados que desembarcou e tomou a cidade numa exemplar operação anfíbia onde não foram descurados factores como o reconhecimento prévio do local, o planeamento cuidado da operação e a surpresa da mesma. In Civitatis Orbis Terrarum de Georg Braun e Francisco Hogenberg, Colónia, 1562. © Biblioteca Nacional de Portugal, Inv C.A. 139V.....                                      | 119 |
| - A Bandeira de Ceuta num dos manuscritos da Crónica da Tomada de Ceuta [título simplificado] de Gomes Eanes de Zurara escrita entre 1449 e 1550, com aditamentos até 1460, é a narrativa mais importante sobre a expedição. © ANTT, crónicas, 9.....   | 120 |
| - Praças portuguesas em Marrocos. Ao longo de um século Portugal conquistou algumas importantes posições costeiras em Marrocos. O zénite do expansionismo português foi atingido em 1514, quando circunstâncias muito especiais fizeram acreditar na conquista do Reino de Marraquexe. O desastre de Mamora em 1515, a emergência de novas ameaças a norte e a crónica esqualidez dos efectivos portugueses enterraram de vez o projecto. Desenho de Rodrigues Pereira/José Manuel Cabrita..... | 125 |

- Combate entre cavaleiros cristãos e muçulmanos. Inicialmente resultado da transposição do conflito peninsular entre Portugal e Castela para o espaço ultramarino, a expansão portuguesa no Norte de África - em concreto a ideia desenvolvida da conquista de Fez -, tornou-se num desígnio nacional. No norte de África nasceu a expansão e foi sepultado o Portugal de Avis; e com ele uma grandeza que nenhuma época lograria recuperar. Simon Bening e Francisco da Holanda, Genealogia do Infante D. Fernando, ca. 1530-1534, © British Library, additional Ms. 12531, fl.4 (pormenor).....125
- Atlas Catalão (pormenor) de Abraão Cresques, c.1375. © Biblioteca Nacional de Portugal.....129
- Visitadas pelos portugueses desde o Século XIV, as Ilhas Canárias foram alvo de sucessivas expedições militares ordenadas pelo Infante D. Henrique para as tentar ocupar. Ao contrário das restantes ilhas atlânticas – Madeira, Açores e Cabo Verde – estas ilhas tinham população autóctone. Pormenor da carta de Jorge Reinel c.1540. Biblioteca Barone Ricasoli – Firidolfi, Firenze. Cópia existente no Museu de Marinha.....131
- As ilhas dos Açores foram referenciadas pela primeira vez na carta de Gabriel de Valsecha de 1439. Cópia do original da Biblioteca Nacional da Catalunha existente no Museu de Marinha.....133
- A barca foi o navio utilizado nas primeiras viagens de descobrimento. Aguarela do comandante Sousa Machado. Museu de Marinha.....134
- Gil Eanes, o navegador que dobrou, pela primeira vez, o cabo Bojador, em 1434. Óleo de Carlos Ramires. Museu de Marinha.....137
- As primeiras viagens de descobrimento. levaram os portugueses a explorar a costa africana para Sul do cabo Não e, simultaneamente, descobrir e ocupar as ilhas dos arquipélagos da Madeira (1419-1420) e dos Açores (1427-1452) antes de ultrapassar o Cabo Bojador (1434) então o limite dos conhecimentos geográficos. Desenho de Rodrigues Pereira e José Manuel Cabrita.....138
- D. Duarte, o primogénito da Ínclita Geração, governou o Reino de 1435 a 1438. O seu nome ficaria ligado ao desastre da expedição a Tânger e à morte no cativeiro de seu irmão D. Fernando. Quadro de Henrique Ferreira no Centro Cultural Casapiano.....142
- Tânger. A cidade foi atacada pelos portugueses em 1437 numa mal preparada operação que resultou num grave revés militar; para poderem reembarcar, os portugueses foram forçados a deixar prisioneiro o Infante D. Fernando, irmão mais novo do monarca D. Duarte e do Infante D. Henrique. In Civitavis

|   |     |
|---|-----|
| Orbis Terrarum, de Georg Braun e Francisco Hogenberg, 1562. © Biblioteca Nacional de Lisboa, Inv. C.A. 139V.....  | 147 |
| - Infante D. Fernando, quando prisioneiro dos muçulmanos. Aguarela de Alberto de Souza. © Arquivo Histórico Militar. Inv.PT AHM.....  | 152 |
| - O barinel foi, além da barca, outra das embarcações utilizadas pelos portugueses nos primeiros descobrimentos na costa africana; era também utilizada como embarcação de comércio. Aguarela do comandante Sousa Machado. Museu de Marinha.....  | 156 |
| - Carta da costa ocidental africana de Pedro Reinel c. 1485. Cópia do original dos Archives Départementales de la Gironde, Bordeaux, existente no Museu de Marinha.....   | 159 |
| - Com o desenvolvimento dos descobrimentos, alguns navegadores são armados cavaleiros nos territórios recém-descobertos. História da Expansão Portuguesa.....   | 160 |
| - A caravela foi o navio utilizado pelos portugueses nas suas viagens para Sul do Cabo Bojador e que, a partir de 1441 é feita por pequenos ou grandes frotas com finalidades comerciais. Era a busca do ouro e dos escravos. Aguarela do comandante Sousa Machado. Museu de Marinha.....   | 161 |
| - Retrato da negra Catarina, Albercht Durer, 1521. Testa di Giovane Mora, Gabinetto dei Disegni e delle Stampe degli Uffizi, Inv. GDSU n. 1060 E.....   | 165 |
| - Capitão de caravela, 1453. Coleções Philae. Foto de Rodrigues Pereira.....  | 166 |
| - Nuno Tristão, navegador português do período henriquino a quem se atribui a descoberta da Guiné. Museu de Marinha.....  | 167 |
| - Nesta fase dos descobrimentos as viagens eram feitas, por vezes, com vários que assim procuravam melhorar os resultados comerciais das viagens, pela entejuda na exploração dos novos territórios. Aguarela de Roque Gameiro. Museu de Marinha.....                                       | 173 |
| - As caravelas foram os navios que simbolizavam a descoberta da costa africana e das suas vias fluviais. Aguarela do comandante Sousa Machado. Museu de Marinha.....  | 181 |
| - O Infante D. Henrique continuava no Algarve a dirigir os avanços dos descobrimentos, longe das intrigas da Corte. Quadro de José Malhoa. Museu Militar de Lisboa.....   | 183 |
| - Pormenor da carta de André Bianco de 1448 com a polémica inscrição que poderá referir-se ao Brasil. É a primeira representação cartográfica dos descobrimentos portugueses para Sul do Cabo Bojador. Cópia do original da Biblioteca Ambrosiana, Milão existente no Museu de Marinha..... | 186 |

- Rota da esquadra portuguesa. Desenho de José Manuel Cabrita adaptado de Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa de Armando da Silva Saturnino Monteiro, vol 1, p. 102.....187
- Os descobrimentos henriquinos (1418-1460) levaram à descoberta de uma vasta área da costa africana e do Oceano Atlântico. Para Sul atingiu-se a Serra Leoa (latitude 8° Norte) cerca de 1400 milhas a Sul do Cabo Bojador e 2.200 da Ponta de Sagres; para Oeste atingiram-se as ilhas dos Açores, com Santa Maria a 800 milhas de Lisboa e as Flores a 1.050 milhas. Desenho de Rodrigues Pereira e José Manuel Cabrita.....188
- No Algarve, o Infante D. Henrique recebia as informações trazidas pelos seus navegadores sobre o avanço para Sul do conhecimento de novos territórios. Quadro de Elisa Felismino. Biblioteca Central de Marinha.....189
- A cidade de Constantinopla. In Civitatis Orbis Terrarum, de Georg Braun e Francisco Hogenberg, Colonia, 1562. © Biblioteca Nacional de Portugal, Inv. C.A. 139V.....191
- Diogo Gomes era um dos navegadores em quem o Infante D. Henrique mais confiava. Museu de Marinha.....192
- Alegoria à Escola de Sagres. A chamada Escola de Sagres foi apenas um centro de estudos onde se reuniam a ciência dos astrónomos e cartógrafos com a experiência e prática dos capitães e mestres dos navios. Fresco do Museu de Marinha.....193
- Pedro da Sintra atingiu a Serra Leoa naquela que seria a última descoberta dos navegadores do Infante, falecido logo a seguir. Museu de Marinha....195
- As ilhas de Cabo Verde foram descobertas pelos navegadores portugueses entre 1458 e 1462. Atlas de Lázaro Luís. © Academia das Ciências de Lisboa.. 196
- D. Afonso V, o Africano. Este monarca alterou a política portuguesa, passando a prioridade nacional para as conquistas no Norte de África. Quadro Henrique Ferreira, Centro Cultural Casapiano.....200
- Brasão de Fernão Gomes. Livro do Armeiro-Mor. Casa Real, Cartório da Nobreza, liv. 19. PT/TT/CR/D-A/001/19. Imagem cedida pelo Arquivo Nacional da Torre do Tombo.....204
- Arzila foi tomada pelos portugueses em 1471 numa operação comandada pelo próprio Rei. Como consequência da conquista desta praça, a cidade de Tânger foi abandonada pela sua população; caída, finalmente, na posse dos portugueses, foi possível recuperar o corpo do Infante Santo. In Civitatis Orbis Terrarum, de Georg Braun e Francisco Hogenberg, Colónia, 1562. © Biblioteca Nacional de Portugal, Inv. C.A. 139V.....208

- Praça de Azamor em Marrocos. Aguarela de Alberto Souza. © Arquivo Histórico Militar. Inv.PT AHM.....219
- Os descobrimentos efectuados sob o contrato de Fernão Gomes levaram os portugueses a ultrapassar o Equador, a terra onde os homens não tinham sombra. Desenho de Rodrigues Pereira/José Manuel Cabrita.....221
- D. João II, o Príncipe Perfeito governou o Reino desde 1481 até 1495. Então Portugal desenvolveu a sua vertente marítima atingindo a passagem para o Oceano Índico. Cópia do original no Konsthistorishes Museum de Viena, Áustria. Museu de Marinha.....224
- O Forte de São Jorge da Mina, mandado construir por D. João II, tornou-se no centro do comércio português no Golfo da Guiné e a primeira fortaleza europeia na África sub-saariana. Pormenor da cópia da Carta de Cantino (1502) existente no Museu de Marinha.....227
- As Viagens de Diogo Cão entre 1482 e 1486 permitiram conhecer a costa africana entre o Cabo de Santa Catarina (2° S) no actual Gabão, até à Serra Parda (22° 30' S) na actual Namíbia, bem como a bacia do Rio Zaire. Colocação do padrão de Santo Agostinho em território da actual Namíbia, marcando o avanço dos descobrimentos portugueses. A chegada ao Índico estava próxima. Óleo de Elisa Felismino. Museu de Marinha.....229
- Cópia dos padrões de Santo Agostinho e do Cabo Padrão, colocados por Diogo Cão, respectivamente, no Cabo de Santa Maria, a sul de Benguela e na costa da actual Namíbia. Museu de Marinha..... 232
- João Afonso de Aveiro. Estátua do navegador na cidade de Aveiro. Foto de Rodrigues Pereira.....235
- Bartolomeu Dias. Com uma pequena frota de duas caravelas atinge a ligação entre os oceanos Atlântico e Índico a que deu o nome de Cabo das Tormentas e que D. João II alteraria para Cabo da Boa Esperança, que ainda hoje mantém. Quadro de Carlos Ramires. Museu de Marinha.....237
- Cristóvão Colombo, que aprendera em Portugal as modernas técnicas de navegação, realiza ao serviço dos Reis Católicos, uma viagem para Ocidente tentando atingir a Índia antes dos portugueses. Atingiria as Antilhas supondo estar no Japão (Cipango). Cópia do original do Museu Naval de Génova. Museu de Marinha.....247
- A rota de Colombo ou Colon aproveitou os alísios na viagem de ida e os ventos de Oeste no regresso, tal como ele aprendera em Portugal. Neste mapa estão também desenhadas as representações do continente americano e da Ásia por cartógrafos do Século XV, como Martellus (1489),

|   |     |
|---|-----|
| Martim Behaim (1492) ou La Cosa (1500). Desenho do Almirante Gago Coutinho em <i>Náutica dos Descobrimentos</i> .....   | 248 |
| - Ratificação do Tratado de Tordesilhas feito com D. João II, assinada por D. Isabel e D. Fernando, reis de Castela, Leão e Aragão, e por seu filho, o Príncipe D. João. Gavetas, Gav. 27, mç. 2, nº 24. PT/TT/GAG/17/2/24. Imagem cedida pelo Arquivo Nacional da Torre do Tombo.....  | 252 |
| - Assinatura do Tratado de Tordesilhas. Óleo sobre tela de António Menendez (1972). O Tratado de Tordesilhas, assinado em 7 de Junho de 1494, atribuía a Portugal todos os territórios descobertos ou a descobrir a Leste do meridiano que passa 370 léguas (cerca de 1.200 milhas) a Oeste das Ilhas de Cabo Verde. Museu de Marinha.....  | 253 |
| - O desenvolvimento do comércio marítimo impõe o aumento da capacidade dos navios, surgindo as caravelas de três mastros com maior capacidade de transporte. Aguarela de Roque Gameiro. <i>História da Expansão Portuguesa</i> , Gradiva, 2010.....   | 257 |
| - Numa manobra temerária os navios portugueses subiram o Rio Zaire cerca de 150 quilómetros até às Cataratas de Ielala onde ainda existem os vestígios dessa presença dos navios lusos. A Pedra de Ielala é um importante monumento relativo às viagens de exploração portuguesa no continente africano, 400 anos antes de quaisquer outros exploradores europeus. Réplica existente no Museu de Marinha..... | 259 |
| - As divergências internas quanto à expansão para o Oriente são salientadas por Camões no episódio do Velho do Restelo que ali representa os defensores do desenvolvimento do império em Marrocos em oposição à expansão atlântica e oriental defendida pelos monarcas e pelos comerciantes. Quadro de Columbano Bordalo Pinheiro. Museu Militar de Lisboa.....   | 261 |
| - D. Manuel I, Rei de Portugal e dos Algarves de Aquém e além-mar em África, senhor da Guiné e da conquista, comércio e navegação da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia. No seu reinado Portugal atingiria o auge da expansão territorial e comercial. Cópia do original do Riksmuseum, Amesterdão. Museu de Marinha.....  | 262 |
| - A esquadra que sob o comando de Vasco da Gama largou de Lisboa em 7 de Julho de 1497 levava como missão encontrar o caminho marítimo para a Índia depois de ter sido encontrada a passagem entre os dois oceanos. Era constituída pelas naus São Gabriel e São Rafael, a caravela Bérrio e uma nau de mantimentos. <i>Livro das Armadas</i> . © Academia das Ciências de Lisboa.....                        | 265 |
| - A Viagem de Vasco da Gama seguiu a Volta do Largo pelo Brasil   |     |

|   |     |
|---|-----|
| contornando os alísios de Sueste. Desenho do Almirante Gago Coutinho in Náutica dos Descobrimentos.....   | 266 |
| - Vasco da Gama ultrapassa o Cabo da Boa Esperança, na sua viagem para a Índia. Quadro de Condeixa. Museu Militar de Lisboa.....  | 269 |
| - Em Melinde os portugueses conseguem um piloto experiente para conduzir os navios através do Índico. Quadro de José Malhoa. Museu Militar de Lisboa.....   | 271 |
| - Após a sua chegada a Calecut, Vasco da Gama recebe a visita a bordo do Catual, representante do soberano local, o Samorim. Quadro de José Malhoa. Museu Militar de Lisboa.....  | 272 |
| - Calecute. Livro Segundo das Lendas da Índia, por Gaspar Correia. Códices e documentos de proveniência desconhecida, nº 41. PT/TT/CF/041. Imagem cedida pelo Arquivo Nacional da Torre do Tombo.....   | 273 |
| - Arcanjo S. Rafael. Imagem que terá viajado até à Índia a bordo da nau São Rafael. Museu de Marinha.....   | 274 |
| - Vasco da Gama realizou a viagem que permitiu ligar as civilizações europeia e asiática iniciando o que Toynbee chamou a Era Pós Gâmica. Quadro de autor desconhecido. Imagem cedida pelo ANTT.....  | 275 |
| - Luís de Camões, em Os Lusíadas, narra os principais episódios da história dos portugueses mas a sua descrição é centrada na viagem de Vasco da Gama. Segundo Toynbee esta viagem inicia uma nova era na História Universal. Quadro de José Malhoa Museu Militar de Lisboa.....  | 276 |
| - Nau São Gabriel, capitânea da esquadra de Vasco da Gama e onde este embarcou. Desenho conjectural de José Manuel Cabrita.....   | 279 |
| - Duarte Pacheco Pereira. Coleções Philae. Foto de Rodrigues Pereira.....   | 281 |
| - Os navios portugueses do Século XVI eram construídos de forma a suportarem os rigores da viagem para a Índia. A sua robustez seria também posta à prova nos combates que os portugueses travaram no Oriente. Desenho de Artur Guimarães. © Museu Marítimo de Ílhavo, foto de Romeu Bio, Inv. MMI.00058.Des.....         | 282 |
| - Carta de Cantino. Este planisfério anónimo é, sem dúvida, a mais famosa carta portuguesa do início do Século XVI. Desenhada em Setembro ou Outubro de 1502, nela estão representadas as recentes descobertas geográficas como o Brasil, a Terra Nova, as Antilhas e a Flórida. Cópia existente no Museu de Marinha..... | 284 |
| - Lisboa no início do Século XVI. © Museu de Lisboa, Inv. MC. GRA.0429.....   | 286 |

## BIOGRAFIAS

### **José António Rodrigues Pereira**

Nasceu em Lisboa a 7 de Junho de 1948, entrou para a Escola Naval em 1966 e reformou-se em 2010 no posto de Capitão-de-mar-e-guerra. Esteve embarcado em vários navios da Armada, designadamente nas corvetas *Jacinto Cândido* (Moçambique 1973-75) e *Afonso de Cerqueira* (Timor 1975-76) e no navio de apoio *São Miguel* (Golfo Pérsico 1990-91). Comandou o navio-patrolha *Zaire* (1979-82) e o navio-escola *Polar* (1986-89) e desempenhou, entre outros, os cargos de Capitão do Porto de Aveiro (1995-98) e Director do Museu de Marinha (2006-2010).

Frequentou o Curso Conducente ao Mestrado em Estratégia no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (1988-90).

Prestou serviço na Direcção-Geral de Política de Defesa Nacional (1991-95), foi chefe do Gabinete do Superintendente dos Serviços do Pessoal (1998-2000), e secretário da Comissão Cultural da Marinha (2000-2005). Foi professor da Escola Naval (1982-1990 e 2006-2010), do Instituto de Estudos Superiores Militares (2006-2010), da Universidade Autónoma de Lisboa (2006-2011) e do Instituto Superior de Ciências da Informação e da Administração (2006-2012).

Académico Emérito da Academia de Marinha e Académico Honorário da Academia Portuguesa da História é membro efectivo do Conselho Científico da Comissão Portuguesa de História Militar.

Realizou numerosas conferências em Portugal e no estrangeiro, de que se destacam a *Universidade Mohamed V* em Marrocos (1993), o Congresso do ICOMAM no Rio de Janeiro (2008), o *Instituto Histórico Geográfico do Rio de Janeiro* (2008), o *Museu Marítimo de Macau* (2008), o *Museu Naval de Sacramento* no Uruguai (2009), a *Universidade de Ghent* na Bélgica (2011), o *Centro de Língua Portuguesa de Goa* (2014).

Para além de mais de uma centena de artigos, publicou *Wenceslau de Moraes* (Edições Culturais de Marinha, 2004), *Campanhas Navais, 1793-1823* (Tribuna da História, 2004-2005), *As Fortalezas Marítimas da Figueira da Foz* (Câmara Municipal da Figueira da Foz, 2005), *Grandes Batalhas Navais Portuguesas* (Esfera dos Livros, 2009, 2013, 2019), *Marinha Portuguesa Nove Séculos de História* (Edições Culturais de Marinha, 2010), *Batalha Naval do Cabo de São Vicente* (Tribuna da História, 2011), *Grandes Naufrágios Portugueses* (Esfera dos Livros, 2013), *Da Armada Real para a Marinha Imperial* (Edições

Culturais de Marinha, 2018), *14.10.1918: O Derradeiro Combate do Augusto de Castilho* (Edições Culturais de Marinha, 2018) e *Homens do Mar* (A Esfera dos Livros, 2019). Tem para publicação *Portugal at Sea, Nine Centuries of Maritime History*.

### **José V. Pissarra**

Nasceu em Lisboa em 1971. Licenciado em História, Mestre em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa e Doutoramento em História dos Descobrimentos e da Expansão pela Universidade de Lisboa. Investigador Integrado do Centro de História da Universidade de Lisboa (CH-UL) e membro efectivo da Academia de Marinha, Lisboa.

Especializado em História Naval na Idade Moderna, com particular interesse pelo caso português, é autor de uma considerável bibliografia sobre o tema, incluindo a participação em algumas das mais importantes obras colectivas publicadas nos últimos anos, como *The Oxford Encyclopedia of Maritime History* (2007) e o *Dicionário da Expansão Portuguesa* (2016); é também co-autor da presente *História da Marinha Portuguesa* desde 2013. A sua tese de Doutoramento sobre o galeão português foi galardoada com o Prémio Defesa Nacional em 2016.

### **Gonçalo Couceiro Feio**

Natural de Lisboa, é doutorado em História pela Universidade de Lisboa, investigador no Centro de História da mesma Universidade em cuja Faculdade de Letras, no programa de doutoramento, co-leccionou as cadeiras de História das Relações Afro-Portuguesas, Séculos XV e XVI, História Militar da Antiguidade I e II, e História da Expansão e dos Descobrimentos. É tutor na Universidade Aberta e autor de diversos artigos e estudos sobre história militar. É membro da Associação Ibérica de História Militar e membro correspondente do Conselho Científico da Comissão Portuguesa de História Militar.

Foi agraciado com o Prémio Defesa Nacional 2018, com a obra *A Guerra no Renascimento. O ensino e a aprendizagem militares em Portugal e no Império – De D. Manuel I a Filipe II*.

### **Paulo David Vicente**

Nasceu em Lisboa em 1976. Licenciou-se em História na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa em 1998.

Mestre em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa pela mesma Universidade (2008) com uma tese intitulada *A Violência na Cronística sobre Marrocos nos Séculos XV-XVI: Representações e Vivências*, publicada em 2009.

Trabalhou na Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses entre 1999 e 2002; no Instituto “David Lopes” de Estudos Árabes e Islâmicos da Universidade de Lisboa, entre 2003 e 2008 e no Centro de História da Universidade de Lisboa, entre 2003 e 2004, sendo ainda investigador associado do CHUL.

Foi bolseiro da Fundação para a Ciência e Tecnologia, encontrando-se a ultimar a sua tese de Doutoramento intitulada *A Violência e as suas Representações nos espaços luso-marroquinos (séculos XV-XVII)*, orientado pelos Professores Doutores José da Silva Horta e Maria Augusta Lima Cruz.

Lecionou na Universidade Nova de Lisboa e é atualmente professor do Ensino Secundário.

