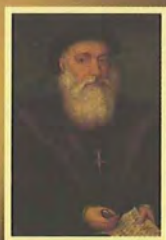


LUÍS ADÃO DA FONSECA



VASCO
DA GAMA

O HOMEM, A VIAGEM, A ÉPOCA



EXPO'98

O presente volume procura apresentar a figura de Vasco da Gama. Referência fundamental da aventura marítima portuguesa na transição da Idade Média para os tempos modernos, é sobretudo conhecido pela viagem inaugural da Carreira da Índia.

O livro começa por desenhar um amplo fresco biográfico do almirante, procurando situá-lo no contexto das suas origens familiares e do meio social da Ordem Militar de Santiago, em que nasce e cresce. Analisa depois, com especial atenção, as duas grandes viagens ao Índico, a de 1497-1499 e a de 1502-1503, seus momentos e características mais significativas. Debruça-se, finalmente, sobre os principais problemas da época, destacando as implicações ideológicas, políticas e diplomáticas da descoberta do caminho marítimo para a Índia, bem como sobre a posição que, em cada circunstância, terá sido assumida por Vasco da Gama.

Entre o Oriente imaginado antes da viagem e o Índico com que realmente os Portugueses se defrontam, entre os diversos grupos de pressão em Portugal e o sistema de relações internacionais em que o reino na altura se insere, entre as novidades descobertas e o encontro/desencontro de culturas e civilizações que Vasco da Gama protagoniza, sobressai a dimensão humana do homem que, com a sua vida, dá nome e rosto a uma época de fundamental importância na história universal.

LUÍS ADÃO DA FONSECA

VASCO
DA GAMA

Ο ΗΘΕΝ, Α ΒΙΑΓΕΝ, Α ΕΡΟΣΑ



UMA EDIÇÃO DO COMISSARIADO DA EXPOSIÇÃO MUNDIAL DE LISBOA DE 1998

COMISSÁRIO-GERAL
JOSÉ DE MELO TORRES CAMPOS

1997, LUÍS ADÃO DA FONSECA E PARQUE EXPO 98, S. A.

DIRECÇÃO DE EDIÇÃO
DULCE REIS

DESIGN
LUÍS FILIPE CUNHA

COORDENAÇÃO DE EDIÇÃO
ANDREA CARDOSO

REVISÃO DE TEXTO
FERNANDO MILHEIRO
RUI PORTULEZ

PAGINAÇÃO
FOTOCOMPOGRÁFICA, LDA.

PRODUÇÃO
DIOGO DOS SANTOS

ASSISTENTE DE PRODUÇÃO
ALEXANDRE COSTA

IMPRESSÃO E ACABAMENTO
SIG - LDA.

TIRAGEM
5000 EXEMPLARES

ISBN
972-8396-99-6

DEPÓSITO LEGAL
125 390/98

PARQUE EXPO 98, S. A.
AVENIDA MARECHAL GOMES DA COSTA, 37 O 1800 LISBOA

O HOMEM

PERFIL PSICOLÓGICO

Vasco da Gama é homem «de meia estatura, um pouco en-
volto em carne, cavaleiro de sua pessoa, ousado em cometer
qualquer feito, no mandar áspero e muito para temer em
sua paixão, sofredor de trabalhos e grande executor no castigo de
qualquer culpa por bem da justiça». Assim o descreve o cronista
João de Barros, seu contemporâneo, referindo-se ao homem ma-
duro, seguro da posição adquirida na sequência da viagem de 1497-
-1499, na qual *descobriu* o caminho marítimo para a Índia. Aliás,
esta evocação é feita logo a seguir à referência ao seu falecimento,
pouco depois da chegada do almirante ao Oriente, em 1524.

O perfil psicológico retratado nestas palavras — maturidade, as-
pereza no mandar, determinação apaixonada — não deve estar lon-
ge da verdade. Outro cronista, Gaspar Correia, que também co-
nheceu o personagem em Cochim na fase final da sua vida, recorre
a termos diferentes, mas o perfil apresentado é semelhante: «Mui-
to isento e súbito com paixão, mui assomado e mui temido e acata-
do, mui prudente e entendido em todas as coisas.» Para Faria e
Sousa, era «de estatura mediana, um pouco gordo, incendiado de
cor». Frei Luís de Sousa, nos *Anais de D. João III*, comenta que
era «homem muito activo e amigo da justiça»; e acrescenta que, na
sua última estada na Índia, «procedia [...] com a sua veemência
natural e sem dar hora de repouso a seu espírito».

Como escreve, no século XVI, Garcia de Resende:

[...] *vimos o Conde Almirante
com tantos medos diante
non recear, senon ir
tee as Indias descobrir
quanto quis levou avante.*

Era, indiscutivelmente, homem destemido, dotado de assinalável sangue-frio, com reais qualidades de comando. A tradição cronística conta que, na sua última viagem à Índia, em 1524, já próximo da costa indiana, depois do naufrágio de vários navios e com numerosos doentes a bordo, perante a súbita e inesperada agitação das águas, a tripulação, exausta, teria manifestado sinais de grande angústia e terror. Então, Vasco da Gama — lê-se em João de Barros — teria gritado, com imediatos efeitos na pacificação geral dos espíritos: «Amigos, prazer e alegria! O mar treme de nós! Não hajais medo, que isto é tremor da terra.» Mais tarde, na pena de Faria e Sousa, as palavras serão ligeiramente modificadas: «Eia amigos, eia, alegrai-vos, não temais, porque o mar está tremendo de medo de sentir-vos sobre si.» O próprio Camões, em *Os Lusíadas*, refere este episódio:

*Vereis este que agora, pressuroso,
Por tantos medos o Indo vai buscando.
Tremar dele Neptuno, de medroso,
Sem vento suas águas encrespando.
Oh! Caso nunca visto e milagroso,
Que trema e ferva o mar, em calma estando!
Oh! Gente forte e de altos pensamentos,
Que também dela hão medo os elementos!*

O discurso comemorativo contemporâneo, desejoso de recolher episódios que definam o personagem, repeti-lo-á mais de uma vez.

OS GAMA DO ALENTEJO

Quem é, então, o homem que os cronistas do tempo descrevem com estes rasgos?

O nome e o apelido não são invulgares no Portugal do século xv. É certo que algumas vezes se tentou ir buscar raízes anteriores para o apelido, mas, no caso presente, seria desajustado entrar neste tipo de análises. Fico, assim, pela consideração da família Gama na centúria de Quatrocentos. E começo pela apresentação do que os documentos permitem averiguar.

LIGAÇÕES À ORDEM DE AVIS

Seria uma família com ligações à Ordem de Avis. Por exemplo, está documentada a existência de um Lopo Esteves da Gama, comendador da Alcáçova de Elvas, desta Ordem Militar, pelo menos entre 1405 e 1415; o qual, por sua vez, seria filho do anterior comendador da mesma Alcáçova, de nome Estêvão Lopes da Gama.

No princípio do século xv é frequente encontrar o apelido nesta região. Com o mesmo nome — Estêvão — e com os mesmos apelidos — Lopes da Gama —, está referenciado, em 1422, um corregedor do Entre Tejo e Odiana; é possível que se trate da mesma pessoa. No início da centúria, há ainda um clérigo, Gonçalo Esteves da Gama, cujas cinco filhas são legitimadas pelo rei D. João I. É natural que sejam todos parentes.

LIGAÇÕES A ELVAS E A OLIVENÇA

A leitura da documentação da época sugere que a família teria ligações a Évora e a Olivença. Há notícia de um Vasco da Gama, escudeiro das casas dos reis D. Duarte e D. Afonso V, vizinho de Elvas. Este, em 24 de Março de 1474, recebe carta de mercê de direitos de coutada numa herdade junto do rio Guadiana, em Alca-

mim de Maljar, na qual o monarca *Africano* lhe confirma privilégios anteriores. Aliás, estes mesmos direitos vão-lhe ser novamente confirmados em 5 de Fevereiro de 1482. Mais tarde, receberá bens em Olivença. Morre antes de 6 de Janeiro de 1497, data em que os direitos da referida herdade são confirmados aos herdeiros. Por esta razão, sabe-se não ser este o descobridor do caminho marítimo para a Índia.

Em Elvas, vive em meados do século um tal Aires da Gama, cavaleiro da casa do duque de Viseu. Em Outubro de 1475 é nomeado juiz dos mouros e judeus de Elvas. E, em finais da centúria (em 1496), um Lopo da Gama, juiz das sisas de Olivença, é confirmado no cargo pelo rei D. Manuel; talvez seja o mesmo que, pouco tempo depois, aparece referido como almoxarife da Ordem de Cristo.

Na verdade, não é fácil encontrar um fio condutor no seio da família. Acontece que, em determinados momentos, coincidem idênticos apelido e nome em terras muito próximas. Por exemplo, na vila de Olivença, vive pelas mesmas alturas um outro Vasco da Gama. É o segundo a aparecer. Cavaleiro, em 14 de Agosto de 1484, é nomeado pelo rei D. João II alcaide das sacas desta vila e seu termo. Não é homem calmo nem funcionário exemplar: comete vários abusos aduaneiros na fronteira e chega a insultar um juiz. Por tais faltas, obtém, no ano de 1490, o perdão régio. Mas, apesar deste comportamento pouco próprio, logra manter a sua posição, uma vez que a nomeação viria a ser posteriormente confirmada por D. Manuel, em 13 de Fevereiro de 1496. Já tinha falecido, sem herdeiros, em 28 de Maio de 1523, data em que é nomeado o seu substituto. Também este não é o descobridor do caminho marítimo para a Índia.

Na mesma época, vive igualmente em Olivença um Vasco da Gama que, em Fevereiro de 1496, recebe do rei uma terra para aí construir umas casas, em agradecimento pelos serviços prestados ao monarca. É o terceiro da série.

Há ainda um quarto, referido na documentação com os mes-

mos nome e apelido, vizinho de Évora, de que foi alcaide; D. João II cita-o em diploma de 27 de Junho de 1486, esclarecendo que já tinha falecido há anos. E outros exemplos poderiam ser dados.

Como se vê, é muito difícil, no estado actual dos conhecimentos, identificar e distinguir com rigor cada um destes *Vascos da Gama*. Na realidade, o apelido seria frequente naquela região do Alto Alentejo fronteiriço.

PRESEÇA DA FAMÍLIA EM CASTELA

Neste *mare magnum* dos *Gamas* alentejanos, destaca-se a certa altura um conjunto de diplomas, aos quais a bibliografia tem concedido merecido relevo.

Em finais de 1478, um Vasco da Gama recebe — juntamente com Fernando de Lemos — um salvo-conduto de Isabel, a *Católica* para ir de Portugal a Tânger, atravessando Castela. É certamente o mesmo personagem que aparece como testemunha na escritura do casamento da filha do conde de Olivença (na altura governador de Tânger) com D. Álvaro, filho do duque de Bragança. A escritura é assinada em Tânger, em 18 de Setembro de 1479. Aí, o dito Fernando de Lemos aparece como procurador do noivo (fora nomeado em 8 de Janeiro do mesmo ano). Seria, portanto, com tal objectivo que o dito Vasco da Gama teria acompanhado Fernando de Lemos a Tânger, e a cuja viagem faz referência o salvo-conduto de 1478.

Não se sabe se este homem seria algum dos quatro até agora referenciados, ou se se trataria de um quinto, a juntar à série de *Vascos da Gama*. No entanto, o diploma tem certa importância, na medida em que, a partir daqui, é possível encontrar um nexo que ligue vários destes homens com o apelido Gama.

Por exemplo, na citada escritura, feita em Tânger em Setembro de 1479, além da testemunha Vasco da Gama aparece também uma outra, Afonso da Gama. É possível que se trate do mesmo Afonso

da Gama que, anos antes, em 15 de Setembro de 1473, fora nomeado alcaide de uma fortaleza.

Dentro da mesma linha, poder-se-á, então, identificar o Vasco da Gama que aparece na escritura assinada em Tânger com o outro, cavaleiro da casa real, que se notabiliza ao serviço das campanhas militares de D. Afonso V em Castela. Com efeito, em 1 de Outubro de 1475, estando o rei em Arévalo, é-lhe concedida uma mercê de 8000 reais brancos, válida a partir do início de Janeiro do ano seguinte. Julgo que este último Vasco da Gama constitui um elo fundamental. Será legítimo associá-lo com algum dos que anteriormente foram referidos?

À primeira vista, é difícil responder, considerando que todos são contemporâneos. Na verdade, estão em jogo três *Vascos* da Gama. Recordo o primeiro a ser citado: o escudeiro vizinho de Elvas, que recebe a mercê em Alcamim de Maljar, que aparece, pela primeira vez na documentação, em 1474; morre antes de Janeiro de 1497. Há, depois, o alcaide das sacas de Olivença; nomeado para estas funções em 1484, morre antes de Maio de 1523. Finalmente, referiu-se o alcaide e vizinho de Évora, do qual apenas se sabe ter morrido antes de 1486.

Em termos cronológicos, aparentemente, qualquer um destes três pode ter sido o que participa nas campanhas militares em 1475, e que em 1479 figura como testemunha na escritura matrimonial assinada em Tânger.

A bibliografia tem procurado ir mais longe. Alguns autores optaram pelo alcaide das sacas, mas Luciano Cordeiro, o historiador que melhor estudou este imbróglio genealógico, apresenta argumentos suficientes para se negar qualquer identificação, tanto com o alcaide das sacas de Olivença, como com o escudeiro vizinho de Elvas.

Em face do exposto, é altura de começar a organizar alguns elementos, concordantes entre si. Todos estes *Gamas* vivem num universo semelhante, e todos se situam numa determinada área geográfica do Portugal de então. Há, além disso, um momento em que vários aparecem na documentação ligados a uma mesma empresa: as campanhas militares em Castela de D. Afonso V, levadas a cabo em defesa da herança dinástica de sua sobrinha, a *Beltraneja*, as quais terminarão no desastre de Toro. Estamos em meados da década dos anos 70, e nessa campanha está documentada a presença de três cavaleiros com o apelido Gama: Vasco, Estêvão e Aires. É opinião maioritária dos autores que estamos perante o avô, o pai e um dos tios do descobridor da Índia.

Estão ligados aos filhos do infante D. Fernando, o irmão do rei D. Afonso V, falecido em 1470, e pai de três filhos com indiscutível relevância no Portugal de então: Dona Leonor, rainha de Portugal pelo casamento com D. João II; D. Diogo — que lhe sucede no ducado de Viseu, e que será pessoalmente assassinado pelo monarca seu cunhado; e o rei D. Manuel. Nas fontes, os dois irmãos são expressamente referidos como membros da casa do duque D. Diogo. Mas, tudo leva a pensar que, a despeito deste vínculo, se teriam mantido fiéis ao rei, na triste conjura de 1484.

Luciano Cordeiro inclina-se para um processo de reconhecimento familiar, de muito difícil confirmação em alguns pontos. Segundo ele, o Vasco da Gama da missão a Tânger de 1479 é o mesmo da campanha de Castela, referido numa mercê de Outubro de 1475. Seria o pai de Estêvão e de Aires, e teria falecido pouco tempo depois (como tal é já referido num diploma de meados de 1480). Era homem ligado a Elvas: anteriormente, participou nas Cortes de 1455 como seu procurador, e exerceu entre 1463 e 1467 as funções de juiz ordinário na mesma povoação. Se até aqui não é difícil aceitar esta linha identificadora, o mesmo não acontece rela-

tivamente à hipótese, formulada pelo autor, de que o personagem em questão teria sido o alcaide de Évora (já referido), e que teria sido nomeado para o cargo depois da campanha de Castela.

De facto, nem sempre a bibliografia é clara. Por exemplo, frequentes vezes, este Vasco da Gama é identificado com o vizinho de Olivença. Deve ser o resultado da confusão com o outro Vasco da Gama — já citado — que foi nomeado alcaide das sacas. Num ou noutro estudo, afirma-se que casou com Teresa da Silva; se tal casamento teve lugar, só pode ter sido com o referido alcaide das sacas, e não com o Gama da missão a Tânger. Na verdade, no estado actual dos conhecimentos é impossível encontrar apoio documental seguro para identificar a mulher deste Vasco da Gama, ou seja, a avó do primeiro descobridor do caminho marítimo para a Índia.

De qualquer modo, temos já alguns elementos com certa fiabilidade. A partir daí, pode desenhar-se um primeiro perfil: ao longo da segunda metade do século xv, a família Gama, com inserção geográfica no Alto Alentejo, está distribuída entre Olivença, Elvas e, eventualmente, Évora; desde inícios do século xv, está ligada à Ordem Militar de Avis; em meados da segunda metade da centúria, distingue-se no serviço régio, em Castela e em Marrocos. Um deles, de nome Vasco, do ramo de Elvas, terá mesmo adquirido — juntamente com dois filhos (Estêvão e Aires) — relativa notoriedade, comprovada nas mercês régias que lhes são concedidas. Estes dois últimos estão vinculados à casa senhorial do duque de Viseu, D. Diogo.

○ PAÍ DO NAVEGADOR

Este Vasco da Gama teve quatro filhos: Estêvão, Aires, Jorge (ou João, de acordo com alguns) e Paulo. Fazem parte da geração dos Gama que abandonam a ligação tradicional da família à Ordem de Avis, e se transferem para a Ordem de Santiago. Neste aspecto, outra coisa não fazem senão acompanhar — eventualmente anteci-

pando — um processo de aproximação institucional entre as duas Ordens que vai terminar, em finais do século xv, no governo comum de D. Jorge, filho de D. João II. Paulo, o mais novo, terá casado com a filha de um comendador de Santiago, e o mais velho, Estêvão, é cavaleiro da mesma Ordem, alcaide de Sines e comendador do Cercal, e criado do infante D. Fernando. Compreende-se que tal tenha acontecido, uma vez que o dito infante, desde os anos 40 até Setembro de 1470 (data em que morreu), foi governador da Ordem de Santiago. Nestas circunstâncias, Estêvão, muito provavelmente, terá ingressado na milícia antes desta data.

Infelizmente, não terminam aqui as dificuldades de identificação. Na mesma altura, aparece nas fontes um outro Estêvão da Gama, capitão do castelo de Arguim e alcaide-mor de Silves. É filho de Aires da Gama, o irmão de Estêvão da Gama, o alcaide de Sines. É, portanto, sobrinho deste último, ou seja, primo do descobridor do caminho marítimo. Daí que se tenham confundido os dois, e atribuído ao pai do almirante da Índia a alcaidaria da vila algarvia.

Do Estêvão da Gama, que foi alcaide de Sines e comendador santiaguista do Cercal, pouco mais se conhece do que uma série de mercês recebidas nestes anos. Teria ido, em data não determinada, reconhecer Anafé e, de acordo com a tradição, teria chegado a participar na batalha de Tânger de 1471. No regresso de Marrocos, recebe, em 22 de Outubro desse ano, uma mercê de 7000 reais de tença. Neste diploma é já referido como cavaleiro de Santiago. Alguns estudos, compreensivelmente desejosos de retroprojectar no pai uma notoriedade que dignifique o apelido, admitem que esta mercê tenha sido dada pelos serviços prestados na colheita de informações em território africano; mas não existe qualquer fundamento sério para admitir esta explicação. É provável que a mercê em causa lhe tenha sido dada unicamente pela participação na conquista de Tânger.

Posteriormente, a 17 de Outubro de 1475, Estêvão da Gama — referido como cavaleiro da casa do duque de Viseu — recebe um

acrescentamento de 3000 reais brancos à tença de 7000 reais que já tem, válido a partir de Janeiro do ano seguinte, por serviços prestados.

Em resumo pode-se afirmar que este cavaleiro de Santiago, na década dos anos 70, do século xv, protagoniza uma rápida ascensão junto do rei, ao mesmo tempo que se notabiliza por feitos militares, em Castela e, eventualmente, em Marrocos; é possível que tais feitos estejam na raiz da referida ascensão. Teria mesmo exercido as funções de vedor da casa de D. Afonso V. Volta a ser agraciado em 18 de Abril de 1479, quando D. Afonso V lhe concede o rendimento do serviço real, pago por dois judeus, vizinhos de Santiago do Cacém, mercê que D. João II confirmará em 6 de Março de 1484.

Pouco tempo antes, em meados de 1478, Estêvão da Gama recebe duas doações do príncipe D. João, futuro D. João II, governador da Ordem de Santiago, onde se esclarece um pouco o seu estatuto: no primeiro diploma, de 22 de Maio, diz-se que Estêvão da Gama é alcaide-mor da vila de Sines, da Ordem de Santiago, «que agora de nos tinha de nolla leixar por outra satisfação que lhe fazemos de que ele foi contente»; e, no segundo diploma, de 9 de Junho, diz-se que ele é alcaide de Sines e comendador do Cercal, que tem prestado vários serviços ao príncipe e à Ordem, pelo que lhe concede a vila de Sines como comenda de Santiago, com as rendas que especifica, parte das quais não receberá porque lhe é dada uma tença de 10 000 reais brancos anuais, procedentes das rendas da mesa mestral da Ordem.

Os serviços em causa são completamente desconhecidos. Muito provavelmente inserem-se num processo de promoção interna dentro da milícia à qual não seria estranha a ligação de alguns membros da Ordem ao futuro D. João II, na altura responsável máximo pelo seu governo. Seria interessante conhecer melhor as circunstâncias em que se inserem estas mercês. Trata-se de um aspecto fundamental para a compreensão do papel que tiveram as ordens

militares — e, entre elas, Santiago —, na difícil conjuntura política do último quartel do século xv. Mas, acerca desta questão, conhece-se, infelizmente, muito pouco...

Poderá ter sido nesta altura — finais dos anos 70 — que Estêvão da Gama é nomeado alcaide e comendador, uma vez que o seu nome consta da lista dos participantes no capítulo geral que então tem lugar.

Sabe-se ainda que Estêvão da Gama possui, em data desconhecida, as saboarias de Estremoz e Sousel. Foram herdadas, primeiro, pelo seu filho Paulo e, depois, pelo outro filho, Aires.

Comentando estes diplomas, Luciano Cordeiro escreve: «Entre as datas 1476-1478, destes dois referidos documentos, outros mais felizes do que nós poderão encontrar os que seguramente nomearam o atrevido explorador de Anafé, o intrépido soldado de Tânger, da campanha de Castela, comendador do Cercal, alcaide de Colos e capitão e alcaide-mor de Sines.» Enquanto tais diplomas não forem encontrados, estes apontamentos podem fornecer o ponto de partida para vislumbrar o perfil de Estêvão da Gama.

Seria um dos membros mais relevantes da Ordem. Pela confirmação da mercê de 1484, sabe-se que ainda está vivo neste ano. Tem-se considerado que esta confirmação por parte de D. João II (quando se prepara já a conspiração contra o rei, que há-de abortar, em Agosto, com a bem conhecida tragédia familiar do assassinato do duque D. Diogo — irmão da rainha — pela própria mão do monarca) constitui indício claro de que, a despeito da ligação de Estêvão da Gama à casa do duque de Viseu, este permanece fiel à causa real. Nada o prova; pode mesmo acontecer que esta mercê tenha sido, na fase em que os acontecimentos se agravam, um instrumento para captar fidelidades... Na realidade, apenas se sabem duas coisas: que, em 6 de Março de 1484, é confirmada a Estêvão da Gama a doação do rendimento do serviço real pago por dois judeus, vizinhos de Santiago do Cacém, e que, a partir de então, ele desaparece da documentação.

Este último ponto tem certo interesse, na medida em que, há muitos anos, foi defendido pelo visconde de Sanches de Baena que Estêvão teria, nessa conjuntura, sofrido os efeitos punitivos da sua adesão ao grupo anti-D. João II. Não existe qualquer fundamento para afiançar tal hipótese, embora seja muito estranho que, precisamente nesta altura, tanto ele como o irmão Aires tenham deixado de ser referidos nas fontes. Voltarei a esta questão.

Já se procuraram acrescentar elementos biográficos complementares. Escreveu-se, por exemplo, que Estêvão da Gama, após a morte do infante D. Fernando, continua ao serviço da viúva, Dona Beatriz, e que participa activamente nas negociações luso-castelhanas decorrentes do Tratado de Alcáçovas. Certos autores fazem-no mesmo passar ao serviço de D. Manuel, ou referem-no como vedor da rainha viúva Dona Leonor. Na realidade, não existem fundamentos seguros para afirmações deste tipo.

A questão não é secundária, dado que uma certa tradição cronística afirma ter sido Estêvão da Gama o nome escolhido para chefiar a armada descobridora da Índia em 1497, o que só não se concretizou por ele ter, entretanto, falecido. São óbvias as dificuldades levantadas por uma tal informação. O espaço de tempo que medeia entre o desaparecimento de Estêvão da Gama da documentação (1484) e a sua hipotética escolha para a frota descobridora (1496 ou 1497) é de tal maneira grande — mais de uma década — que se torna mais plausível admitir que o pai de Vasco da Gama tenha falecido pouco tempo depois de 1484.

Aliás, tal eventualidade levanta sérias dificuldades. É completamente absurdo admitir que a escolha tivesse sido feita antes da viagem de Bartolomeu Dias. Mas, mesmo admitindo que tal hipótese fosse verdadeira, isso implicaria que ele ainda estivesse vivo em meados dos anos 90, o que, não sendo impossível, em face do silêncio das fontes, me parece pouco provável. Por isso, inclino-me mais para o seu falecimento no decorrer da segunda metade dos anos 80.

A MÃE DO DESCOBRIDOR

Estêvão da Gama casa com Isabel Sodré, filha de João de Resende e de Maria Sodré (alguns autores apelidam-na equivocadamente de Maria da Silva).   uma família ligada ao duque D. Diogo e à Ordem Militar de Cristo. Maria Sodré   irmã de um tal Duarte Sodré (comendador da Cardiga e Santa Clara do Juncal da Ordem de Cristo, alcaide de Gouveia e de Tomar — nomeado para o cargo em 1474 — e vedor do referido duque). Tem-se a sensa o que os Gama, situados na órbita do infante D. Fernando (e, através dele, ligados à Ordem de Santiago), mant m simultaneamente liga es ao duque D. Diogo seu filho, também ele governador da Ordem de Cristo, praticando uma estratégia matrimonial abrangente, que lhes assegure solidariedades em ambas as milícias...

Os Sodré são uma família de origem inglesa, vinda para Portugal no tempo das campanhas fernandinas do conde de Cambridge, em meados da segunda metade do século XIV. Dos demais irmãos de Isabel Sodré, a história de Portugal regista ainda os nomes de Brás e Vicente, que acompanham o sobrinho na sua segunda viagem ao Oriente, e aí morrem em circunstâncias trágicas.

Do matrim nio de Estêvão da Gama com Isabel Sodré nascem, segundo se l  na generalidade da bibliografia: Paulo da Gama, Aires da Gama, Vasco da Gama, Teresa da Gama.   esta a família próxima do descobridor do caminho marítimo para a  ndia. De Paulo, de Aires e de Vasco, voltarei a falar, porque têm o seu nome ligado à presença portuguesa na  ndia. Teresa casa com Lopo Mendes de Vasconcelos.

A JUVENTUDE DO DESCOBRIDOR

Não se sabe quando nasce Vasco da Gama. Tradicionalmente, admite-se que terá nascido em 1469, em Sines. A tradi o aponta como lugar de nascimento umas casas situadas em frente da horta

chamada da *Barroca* ou de *D. Vasco*. O nome da horta identificaria, segundo a mesma tradição, o proprietário; seria esta a razão explicativa do nome.

É possível que a tradição tenha algum fundamento. Em 1516, numa visita realizada pela Ordem de Santiago à vila de Sines, regista-se que a Igreja de São Salvador da dita vila, entre as propriedades anexas à respectiva fábrica, possui uma horta situada — e cito o texto da época — na «Barroca do mar..., a qual horta ora trazia D. Vasco da Gama». É óbvio que esta hipótese, a ser aceite, implica que o pai, Estêvão da Gama, já exerça as funções de alcaide de Sines no final dos anos 60, o que não é impossível. Como há pouco comentei, é provável que ele tenha ingressado na Ordem de Santiago antes de Setembro de 1470. Mas, só investigações mais amplas poderão esclarecer completamente esta questão, se é que algum dia o chega a ser. De qualquer modo, há um facto que se pode considerar perfeitamente documentado: as referidas casas e horta estão directamente ligadas à família.

São escassíssimas as notícias que chegaram até ao nosso tempo a respeito de Vasco da Gama nos anos anteriores a 1497.

Filho de quem é, terá recebido, muito jovem ainda, o hábito de Santiago. Mas, como era então frequente no seio da Ordem, só professaria mais tarde.

Um dos poucos acontecimentos documentados, que se conhecem sobre a sua juventude, diz respeito à lista de matrículas de Ordens relativa aos anos de 1480 a 1483, existente num códice do Cabido da Sé de Évora. Aí, na lista de nomes relativos a 1480, aparece o seu nome, juntamente com o de outros familiares.

Segundo se pode ler na documentação, no domingo, dia 5 de Novembro de 1480, em Sines, o bispo de Safim, com autorização do prelado eborense, confere ordens e promove os seguintes à *prima tonsura*: Vasco da Gama, filho ilegítimo de Estêvão da Gama, solteiro, e de mulher solteira cujo nome se não indica; Paulo da Gama, João Sodré e Vasco da Gama, os três filhos legítimos de Es-

têvão da Gama e de Isabel Sodré, residentes em Sines; e, mais abaixo, aparece também o nome de Vicente Sodré, filho legítimo de João Sodré e de Isabel Serrã, residentes em Lisboa, e de Pedro da Gama, outro filho legítimo de Estêvão da Gama e de Isabel Sodré.

Tudo leva a crer que, nesta fonte, cada um dos irmãos é indicado por ordem decrescente de idades. Confirma-se, deste modo, a tradição cronística de que o mais velho é Paulo da Gama. Sucedem-lhe — segundo a citada fonte eborense — João, Vasco e Pedro. Posteriormente, nascerá ainda um outro filho, Aires. Como se vê, não têm fundamento as notícias, veiculadas por alguns autores, de que seriam só quatro irmãos, ou de que Vasco seria, já o segundo, já o quarto filho. De facto, é o terceiro de uma série de seis irmãos, cuja relação exacta pode assim ser determinada; são cinco rapazes e uma rapariga (Teresa, já referida).

A apresentação conjunta dos quatro irmãos não significa necessariamente que o pai tenha pensado orientá-los para a carreira eclesiástica. Embora se não conheçam os registos de ordenações nos anos imediatamente posteriores a 1483 (só voltam a aparecer para o ano de 1532), nada permite pensar que qualquer deles tenha recebido ordens menores. Sendo assim, é possível que a decisão de Estêvão da Gama perseguisse interesses meramente utilitários: a esperança de que os filhos viessem a receber um benefício eclesiástico.

A este respeito, permito-me ainda chamar a atenção para um último aspecto que, a meu ver, tem interesse: esta notícia fornece uma indicação complementar sobre a provável data de nascimento de Vasco da Gama. Então, a *prima tonsura* poderia ser conferida — e, com frequência, era — a crianças muito novas, à volta dos dez ou pouco mais anos de idade. Nestas circunstâncias, se a ordenação de Vasco da Gama foi em 1480, ele pode ter nascido nos finais da década dos anos 60, o que se aproxima da data tradicionalmente apontada — 1469.

Assim sendo, quando parte de Lisboa para a Índia, em 1497, tem à volta de 28 anos. Mas poderia ter alguns anos mais e estar já na casa dos trinta.

Do meio-irmão do futuro almirante, nascido ainda antes do casamento do pai de ambos, e que também aparece citado no mesmo registo de ordenações — e como ele também Vasco de nome —, não se tem qualquer outra notícia. Pela conjugação de datas, é muito difícil que seja o Vasco da Gama que recebe um salvo-conduto do rei D. Afonso V em 24 de Novembro de 1478. Segundo creio, na hipótese mais provável de se tratar de pessoas diferentes, teremos de acrescentar um outro Vasco da Gama aos que já foram referidos. Mas, é prudente deixar de parte este filho de Estêvão da Gama, para não complicar ainda mais o emaranhado familiar.

PERFIL DA FAMÍLIA

Chega-se, assim, a um momento em que importa tentar organizar minimamente as informações já aferidas. Se é legítimo ter esperança que os estudos actualmente em elaboração sobre as ordens militares venham a possibilitar, a médio prazo, informações mais fidedignas, importa reconhecer que, neste momento, faltam muitas informações. Por isso, mais se não pode fazer do que apresentar algumas hipóteses congruentes, na tentativa de desenhar um perfil aproximado da situação pessoal e das ligações familiares herdadas pelo descobridor do caminho marítimo para a Índia.

O apelido Gama encontra-se no Alto Alentejo, desde os inícios do século xv, ligado à Ordem Militar de Avis. Em meados da segunda metade da centúria, quando o apelido aparece entre Elvas e Olivença, há um ramo da família que, ao mesmo tempo que participa nas campanhas militares de D. Afonso V em Castela, aparece ligado ao infante D. Fernando e à Ordem de Santiago; é o caso de Estêvão da Gama. Mas há um outro ramo que, através de D. Diogo, o filho do mesmo infante, se liga à Ordem de Cristo; é o caso de Lopo da Gama, de Olivença, que exerce as funções de almoxarife desta Ordem. Todos os Gama, alentejanos, devem ser parentes.

É significativo que Estêvão da Gama, cavaleiro de Santiago, se una matrimonialmente à família dos Sodrê, que tem ligações à Ordem de Cristo.

Estêvão da Gama é, como já se disse, o pai de Vasco da Gama. Este, nascido provavelmente nos últimos anos da década de 60, cresce num ambiente familiar típico das ordens militares de então: a família é oriunda da Ordem de Avis, o pai é comendador de Santiago, um tio materno (Duarte Sodrê) é comendador da Ordem de Cristo. Apesar de estar ligada ao duque de Viseu, a estirpe — situada no meio desta rede contraditória de fidelidades — terá sobrevivido aos momentos difíceis que caracterizaram a vida da Ordem de Santiago em meados dos anos 80 (nomeadamente ao trágico conflito entre o rei D. João II e o cunhado D. Diogo). Mas, pelo que é possível averiguar, ter-se-á mantido fiel à monarquia, apesar de, como se vê, ter alguns laços estreitos com o duque de Viseu.

De qualquer modo, e a despeito das vicissitudes futuras de Vasco da Gama — as quais terei ocasião de referir mais adiante —, o apelido continua a manter ligações à Ordem de Santiago. Por exemplo, em princípios do século XVI, um certo João da Gama, fidalgo da casa do governador da milícia, D. Jorge, é vedor da sua fazenda. Trata-se de um parente próximo: é o terceiro filho do primeiro Vasco da Gama (o avô), ou seja, é tio direito do próprio descobridor da Índia. E está documentado, além deste, um escrivão da mesma Ordem, com idêntico nome e apelido — João da Gama.

Como se vê, em toda aquela geração familiar, é frequente o ingresso dos Gama na Ordem de Santiago...

A MISSÃO DE 1492

A biografia de Vasco da Gama, nos primeiros tempos da sua vida, está, como se vê, cheia de nebulosas, sendo muito difícil chegar a outras conclusões. O primeiro evento da sua vida, com relativa importância, a estar perfeitamente documentado, data de 1492.

Mas, mesmo assim, os juízos e as interpretações que sobre este evento têm sido feitos pouco têm ajudado a clarificar a juventude do futuro almirante da Índia. De **que** se trata então?

Conta o cronista Garcia de Resende que, nesse ano de 1492, tendo sido apresada uma caravela vinda da Mina por corsários franceses, o rei de Portugal decide retaliar, ordenando que fossem tomadas as mercadorias de dez naus francesas que se encontravam no porto de Lisboa, e que se fizesse o mesmo em embarcações da mesma nacionalidade que estivessem no Porto, em Aveiro, em Setúbal e no Algarve. Em relação a estas últimas escreve: «E mandou logo a grande pressa com grandes provisões e poderes a Setúbal e ao Reino do Algarve Vasco da Gama, fidalgo da sua casa, que depois foi conde da Vidigueira e almirante das Índias, homem de que ele confiava, e servia em armadas e cousas do mar, a fazer outro tanto a todas as que lá estivessem, o que fez com muita brevidade.»

É uma informação que revela, da parte do monarca, uma certa confiança nas qualidades do futuro descobridor da rota da Índia. Alguma bibliografia, à falta de outros elementos mais sólidos que expliquem a posterior escolha para o comando da armada de 1497, tem procurado encontrar nesta nomeação a *prova* definitiva da experiência e do currículo marítimo que teriam estado na base da sua nomeação pelo rei D. Manuel.

No entanto, não creio que este encargo de 1492 permita, por si, extrair grandes conclusões. Entre outras razões, porque, sendo Vasco da Gama um *homem* da Ordem de Santiago, filho de quem é, não é estranho que tenha sido escolhido para levar a cabo uma acção de carácter meramente confiscatório em terra da milícia, como é Setúbal, e no Algarve, onde a mesma possui significativos interesses. Com efeito, nada permite inferir desta nomeação que Vasco da Gama, na execução da determinação real, tenha tido qualquer actividade marítima digna de relevo.

Aliás, se se considerarem os três únicos dados concretos conhecidos — o ataque francês, a acção de retaliação de que Vasco da Gama

é incumbido, e a circunstância deste estar familiarmente ligado a Sines — e se, por sua vez, se relacionarem tais dados com outras informações que nos dizem ter sido esta vila atacada de vez em quando pelo corso francês (assim acontecerá, por exemplo, em 1511), a nomeação é compreensível.

Aliás, não repugna admitir que o futuro almirante das Índias tenha estado de alguma forma relacionado com actividades anticorsárias. Mas, tratando-se apenas de uma possibilidade, nada o prova. Com efeito, não existe qualquer fundamento para transformar essa eventualidade em qualquer actividade marítima concreta. Neste contexto, limito-me a reconhecer que, naquelas circunstâncias, a nomeação de Vasco da Gama pode ter correspondido a algo então frequente: para os cavaleiros de Santiago a actividade marítima não constitui uma actividade inusual, antes pelo contrário.

A este respeito, é conveniente ter presente que Sines, embora constitua um pólo de importância claramente minoritária no conjunto dos portos portugueses afectados pelo corso francês, faz parte de um conjunto de vilas marítimas da Ordem de Santiago (v. g., com Sesimbra, Setúbal e Alcácer do Sal) ao qual a questão do corso não é indiferente. É, pelo menos, o que se conclui das investigações feitas por Ana Maria Pereira Ferreira para a primeira metade do século XVI. Por exemplo, numa convenção, assinada em 1522 entre o rei de Portugal D. João III e o imperador Carlos V, sobre a organização de uma esquadra de protecção das costas da Península Ibérica, diz-se logo no início que uma armada lusitana de 20 navios *latinos*, de 25 a 30 toneladas cada um, guardaria a costa portuguesa. As embarcações, segundo o mesmo texto, seriam distribuídas pelos seguintes portos: Cascais, Atouguia, Caminha, Lagos, Vila Nova e Sesimbra ou Sines, porque — lê-se no texto da convenção — «estes eram os lugares aos quais costumavam chegar os navios armados e os que também os navios portugueses e castelhanos deviam atacar necessariamente».

Na sua *Crónica de D. Manuel*, Damião de Góis diz que Vasco

da Gama, em Janeiro de 1497, quando é escolhido pelo monarca para capitanear a armada de descobrimento da Índia, «é homem solteiro e de idade para sofrer os trabalhos de uma tal viagem». E o cronista João de Barros afirma também que, nesta data, é solteiro. Ou seja, pelo que se conhece do perfil da família — ligada a Santiago e, desde há duas gerações pelo menos, muito próxima do rei —, a nomeação de um jovem cavaleiro da Ordem para executar as medidas de retaliação, em 1492, surge-nos assim como algo perfeitamente natural. E, sejamos justos, uma tal nomeação não teria, na altura, um especial significado. Aliás, julgo que a referência posterior que lhe é feita na crónica só se justifica porque, escrevendo Garcia de Resende anos depois, ressalta o facto, influenciado pela importância que, posteriormente, Vasco da Gama tem na sociedade portuguesa.

Além disto, pouco mais se sabe. Muito provavelmente, o pai já tinha falecido, como antes referi. Nesse ano de 1492, viveria o futuro almirante em Setúbal. Sabemos, por um diploma de 22 de Dezembro, que se envolve numa escaramuça com o alcaide e juízes dessa vila, porque, ao regressar de noite a casa embuçado, é pelo dito alcaide tido como um malfeitor nocturno. Mas, o assunto é rapidamente superado.

VASCO DA GAMA, COMENDADOR DE SANTIAGO

O primeiro acontecimento verdadeiramente importante da sua vida verificar-se-á, pouco tempo depois, em 1495. Em 17 de Dezembro deste ano, D. Jorge, o filho do rei D. João II e governador da Ordem de Santiago, agracia Vasco da Gama, fidalgo da casa real e cavaleiro da dita Ordem, com as comendas santiaguistas de Mouguelas e de Chouparia. São duas comendas com uma certa importância, sendo por exemplo referidas como comendas autónomas dos orçamentos da milícia da época; por exemplo, o orçamento de 1491 refere a comenda de Chouparia associada à de Podentes e também de Mouguelas. Das duas — tanto quanto se sabe —, é a primeira que se encontra melhor documentada. Em meados do sé-

culo xv, a Chouparia já aparece associada a Podentes; foram seus comendadores Vasco Gomes de Parada e Álvaro Lopes. Em 1494, possivelmente já estaria vaga, pelo que é sujeita a uma inquirição. É também numerosa a documentação posterior que a ela se refere.

Embora a concessão das comendas a Vasco da Gama tenha sido ocasionalmente possibilitada pelo falecimento do anterior comendador de ambas, parece haver uma intencionalidade atrás destas mercês; no entanto, é muito difícil demonstrar em que sentido tal intencionalidade se inseriria na recente mudança da conjuntura política. Mais uma vez, torna-se necessário aguardar outras investigações sobre a Ordem nestes anos para se poder avançar com hipóteses complementares.

É certo que D. João II falecera poucos meses antes e o rei D. Manuel acaba de subir ao trono. Haverá alguma relação entre a mudança de monarca e as mercês concedidas a Vasco da Gama? E recorro, a este propósito, a hipótese aventada de explicar o súbito desaparecimento do pai — Estêvão da Gama — pelo seu eventual envolvimento na crise de 1484. Nestes exactos termos, e no estado actual dos conhecimentos, tal hipótese é insustentável. Já tive oportunidade de o referir.

De qualquer modo, este período de uma década, durante o qual o apelido *Gama* está ausente da documentação da Ordem de Santiago, pode constituir matéria para reflexão. Qual terá sido o seu verdadeiro significado? Poderá querer dizer que a família — volto a recordar, ligada a Santiago e também ligada aos filhos do infante D. Fernando —, independentemente da posição concreta que teria tomado em 1484, teria adquirido uma posição mais favorável com a subida de D. Manuel ao trono? Se esta hipótese apresenta alguma verosimilhança — como creio —, é de admitir que à melhoria de situação não tenha sido alheia a *antiga* ligação familiar à Ordem de Cristo através do duque D. Diogo, irmão de D. Manuel, e seu antecessor à frente desta Ordem...

É óbvio que colocar a questão nestes termos implica perguntar

pelo significado da subida ao trono de D. Manuel, situando-a no contexto do debate político que vem dividindo a sociedade portuguesa desde meados do século xv. E, mais concretamente, importa perguntar pelas implicações deste evento na actuação política das ordens militares, especialmente a de Cristo e de Santiago, como forças de pressão com inegável importância na altura.

É sabido como, após o falecimento de D. João II, D. Jorge, o governador da Ordem de Santiago, de um lado, e D. Manuel, o monarca recém-subido ao trono, de outro lado, representam, cada um, um projecto diferente. Mas nem sempre é fácil distinguir os campos. Por exemplo, é evidente que de D. Manuel não estão ausentes as sombras do irmão e do pai. No seu tempo, entre este último (o infante D. Fernando) e D. Afonso V, não fora pequena a divergência estratégica. Neste contexto, como situar D. Jorge? Em determinada altura, parece pretender assumir uma certa herança do *Príncipe Perfeito*; terá mantido sempre a mesma posição? São questões importantes para a compreensão da época, às quais é difícil responder.

Poderá tudo isto conduzir-nos a pensar que, perante a subida ao trono de D. Manuel, e em face de uma eventual promoção dos Gama, D. Jorge procura aproximá-lo da sua pessoa, utilizando para isso a concessão de comendas — usual prática de *comprar* fidelidades dentro das ordens militares? É uma hipótese dificilmente comprovável, em face do estado actual dos conhecimentos, mas que apresenta, não obstante, o aliciente de se inserir numa grelha de interpretação que, no que a Vasco da Gama se refere, explica muita coisa. Pelo menos, apresenta uma vantagem: não é mais possível olhar para a concessão das comendas em 1495, assim como para a posterior nomeação como capitão-mor da armada da Índia, como se de acontecimentos isolados se tratassem, desgarrados do debate e da luta política que, em matéria de estratégia marítima e de projecção externa, ao longo de todos estes anos, atravessa a sociedade portuguesa.

Gostaria ainda de comentar um outro pormenor. Anos mais tarde, quando Vasco da Gama recebe ordem para deixar Sines, em Março de 1507, D. Jorge aproveita a oportunidade para imediatamente determinar (em 9 de Junho) que a comenda de Chouparia seja dada a outro cavaleiro de Santiago, Francisco de Lemos. O argumento que utiliza é claramente forçado: a comenda em causa está vaga pela passagem do almirante para a Ordem de Cristo. Mas, tanto quanto se sabe, Vasco da Gama teria passado para a Ordem de Cristo nas vésperas da partida para a Índia, em 1497, pelo que é evidente que o argumento vale como pretexto...

Como se vê, no seio da Ordem, há, ao longo destes anos finais do século, toda uma estratégia de motivações e de decisões, cujo exacto significado não se chega a perceber. Mas, pelo menos, algo ressalta na superfície dos acontecimentos: desde que o pai desaparece dos documentos (por falecimento? por discordâncias com a orientação praticada?), a ligação de Vasco da Gama à Ordem de Santiago nunca é linear nem contínua: recebe duas comendas em 1495, como se verá, é-lhe prometida a vila de Sines em 1499, a situação não se resolve durante anos, e, finalmente — pelo menos, em termos oficiais —, é expulso da vila em 1507...

Voltarei a considerar estes momentos posteriores à doação das comendas de Mouguelas e de Chouparia, mas não quero deixar de sublinhar que, apesar de todas estas vicissitudes, sabemos hoje que Vasco da Gama continua sempre, ao longo da sua vida, ligado a Santiago e, mais concretamente, a Sines. E, com Vasco da Gama, toda a sua família.

Para fundamentar esta afirmação, apresento vários exemplos. Em visitas feitas a Sines pela Ordem de Santiago, anos depois, os inquiridores registam, entre muitas outras coisas, o seguinte: em 1517, havia na Igreja de São Salvador de Sines, entre outros objectos, «uma vestimenta de chamalote azul com savastro de chamalote carmesim, toda comprida», dada por Isabel Sodré, a mãe de Vasco da Gama; outra vestimenta dada por D. Aires da Gama; outra, dada

por Isabel Sodré; e um vestido da Virgem, dado por Aires da Gama. Além disso, a Ermida de Nossa Senhora das Salas tinha anexa uma horta e uma ermida nova, mandada fazer por Vasco da Gama. E nela havia — pormenor significativo — dois frontais: um, «de pano de Calecute, pintado com uns cordões de ouro», outro, «de pano da Índia, pintado». No termo da vila, havia a Ermida de São Geraldo, que Vasco da Gama mandara construir. Diz ainda o mesmo texto que Vasco da Gama «traz uma horta na barroca do mar, de que paga trinta reais para a fábrica» da Igreja de São Salvador de Sines, que possui uma terra perto do reguengo de São Sebastião; e o almirante tem, a meias com o cunhado Lopo Mendes de Vasconcelos, um moinho. Em 1533, sendo comendador de Sines Jorge Furtado de Mendonça, este informa que na Igreja de São Salvador havia uma vestimenta nova, muito boa, que fora oferecida por Vasco da Gama.

É forçoso concluir que estas notícias são claramente insatisfatórias. Mas, em função dos dados actualmente disponíveis, pouco se pode avançar. Creio, no entanto, que é importante ter presente a continuidade da ligação de Vasco da Gama à Ordem Militar à qual pertenceu na juventude, e da qual foi inclusive comendador. Mesmo quando, pela força das circunstâncias, se vê obrigado a abandoná-la, mantém um vínculo a Sines e às propriedades familiares, que é interessante registar. Talvez um dia se venha a encontrar uma explicação convincente para esta atitude. Possivelmente, obedece a razões mais profundas do que a mera ligação afectiva poderá querer indiciar...

RAZÕES APRESENTADAS PARA A ESCOLHA DO CAPITÃO-MAIOR

Na linha desta insuficiência das fontes, são igualmente escassas as notícias documentadas a respeito das circunstâncias em que tem lugar a nomeação de Vasco da Gama para capitanear a armada que, em 1497, parte para o Índico. Ou seja, muito pouco sabemos sobre as razões da sua escolha para comandar a expedição.

Tradicionalmente, alguma historiografia tem tentado defender que tal escolha corresponde à opção por alguém com provas dadas no domínio militar e marítimo. Há mais de um século, por exemplo, Teixeira de Aragão, escreveu que Vasco da Gama era, na altura da sua nomeação, «homem notável pela sua prudência e bravura, mui lido nos cosmógrafos e nas matemáticas, e bom navegador, de que também havia dado provas nas suas viagens à Guiné». Infelizmente, a avaliar pelas provas documentais conhecidas, nada mais longe da verdade.

Segundo Garcia de Resende a decisão teria sido tomada ainda em tempo de D. João II. Na *Crónica de D. João II*, lê-se que a armada com destino à Índia, sob o comando de Vasco da Gama, estava já preparada para partir, «com os regimentos feitos», ainda no tempo do *Príncipe Perfeito*, o que não chegou a acontecer devido ao falecimento do monarca. João de Barros e Damião de Góis, aliás, afirmam que a escolha de Vasco da Gama se deve ao facto do pai, Estêvão da Gama (o escolhido por D. João II), ter entretanto falecido. Fernão Lopes de Castanheda veicula uma versão diferente, mas inconsistente: o primeiro a ser escolhido teria sido Paulo da Gama — o irmão mais velho, que o acompanhou na viagem de 1497-1499, tendo falecido no regresso; mas este, argumentando com a sua doença, teria indicado o nome de Vasco.

A EXPANSÃO MARÍTIMA COMO TEMA DE DEBATE

João de Barros relata, aliás, mais alguns pormenores. D. Manuel, tendo subido ao trono em 27 de Outubro de 1495, imediatamente coloca o problema da empresa indiana. Com esse objectivo, no ano seguinte (algum autor matiza: Dezembro de 1495 ou Janeiro de 1496), estando o rei em Montemor-o-Novo, convoca o seu conselho, onde, escreve: «houve muitos e diferentes votos, e os mais foram que a Índia não se devia descobrir. Porque, além de trazer consigo muitas obrigações por ser estado mui remoto para

poder conquistar e conservar, debilitaria tanto as forças do reino, que ficaria sem as necessárias para a sua conservação. Quanto mais que sendo descoberta, podia cobrar este reino novos competidores, do qual caso já tinham experiência no que se moveu entre el-rei Dom João e el-rei Dom Fernando de Castela, sobre o descobrimento das Antilhas, chegando a tanto, que vieram repartir o Mundo em duas partes iguais, para o poder descobrir e conquistar.»

No entanto, ao lado das opiniões negativas — que, no fundo, defendem a manutenção do *status quo* oceânico acordado dois anos antes no Tratado de Tordesilhas, sem explorar as possibilidades abertas pelas cláusulas do referido acordo —, acaba por se impor uma corrente oposta. Esta última apelava à herança *descobridora* do infante D. Henrique e do pai de D. Manuel, o infante D. Fernando, argumentando que Deus «daria os meios que convinham a bem do estado do reino». É por esta orientação que o monarca se inclina.

Normalmente, considera-se ter sido esta última corrente a que, em perfeita continuidade, vai posteriormente apoiar o rei em toda a sua política no Oriente, na sua versão mais radical. As informações das crónicas assim o induzem, o que me parece correcto. No entanto, já não vejo tão claramente o sentido a atribuir aos argumentos utilizados. Com efeito, recorrer — como faz D. Manuel — à herança do infante D. Henrique e, sobretudo, do pai (o infante D. Fernando), representa, em certa medida, continuar a política de expansão marítima, tal como fora herdada de D. João II, mas obedecendo a um pensamento estratégico um pouco diferente. Por isso, o monarca remete para o pai e para o tio, e nem sequer refere o cunhado... No dia em que se conheça melhor o que representa em Portugal, durante o século xv, a dialéctica de enfrentamento entre os *dois modos* de entender a expansão marítima, talvez se compreenda mais adequadamente o que, na realidade, terá estado em causa naquela discussão.

Na verdade, ao longo do século xv, embora com diferentes ex-

pressões conjunturais e *ideológicas*, sobressaem, na sociedade portuguesa, duas grandes correntes de opinião sobre esta matéria: por um lado, estão aqueles que, sobretudo com D. João II, a consideram instrumento privilegiado de intervenção do poder monárquico; e, por outro lado, estão os outros que, mais dependentes das concepções de determinados sectores ligados às ordens militares, a consideram como um espaço onde a afirmação senhorial tradicional se conjuga com a ideologia, já caduca, da cruzada. Em ambos os casos, a diferente estratégia política e militar implica um pensamento divergente sobre a expressão económica que cada uma dessas estratégias encerra.

Quer isto dizer, que, na decisão de enviar uma frota para a Índia, D. Manuel opta por um caminho que reúne, simultaneamente, vários componentes. E, como muitas vezes acontece, as grandes opções encerram facetas nem sempre coerentes entre si. Em termos políticos, não há dúvida que D. Manuel assume uma decisão em perfeita continuidade com o projecto desenvolvido pelo antecessor, D. João II (independentemente da discussão sobre os exactos termos em que este último deixara a preparação do mesmo). Neste sentido, os que se opõem ao projecto manuelino mostram ter plena consciência do que está em jogo, quando argumentam com os problemas vividos durante as negociações de Tordesilhas.

Mas, em termos da argumentação estratégica implícita na justificação apresentada, D. Manuel recorre, como se viu, à herança anterior ao mesmo D. João II, isto é, recorre à herança do pai e do tio-avô, governadores da Ordem de Cristo. Nesse momento — Vasco da Gama nem sequer partiu ainda —, ninguém sabe exactamente o que vai ser a Índia, de modo que as razões que pesam de um e outro lado são as da experiência comum, possibilitada pelas navegações dos anos 70 e 80.

Assim, neste contexto, compreende-se que o rei (até poucos meses antes governador da Ordem de Cristo) tenha ido chamar um comendador de Santiago..., familiarmente ligado à casa senhorial

do irmão. Haveria em Portugal muita gente que reunisse ambas as circunstâncias? Terá sido a nomeação de Vasco da Gama o resultado de uma solução de compromisso?

Ao considerar as razões que levam o monarca a optar por Vasco da Gama, Sanjay Subrahmanyam admite a possibilidade de que a escolha de um «obscuro Gama» possa ter «precisamente ocorrido por não querer D. Manuel apostar ainda uma grande parte do seu próprio prestígio no empreendimento». Não creio que seja legítima esta hipótese: nem os Gama são tão *obscuros*, nem, após décadas de explorações atlânticas, com tanto êxito e fracasso, se faz depender o prestígio real da notoriedade social do responsável pela expedição. Nem Diogo Cão nem Bartolomeu Dias, para já não falar dos navegadores henriquinos, são oriundos de um estrato social superior. Assim, parece-me mais plausível a hipótese alternativa colocada pelo mesmo autor: «Pode bem ter acontecido que o Gama não fosse uma escolha de D. Manuel, mas sim alguém imposto pela oposição...»

Reconheço que colocar o problema nestes termos, só por si, não explica totalmente a escolha de Vasco da Gama para chefiar a frota que saiu do Tejo em 1497. Tem, no entanto, a vantagem de tornar compreensível o perfil do homem escolhido.

Nomeação como capitão-mor

Regressemos a Vasco da Gama. No ano seguinte — em Janeiro de 1497, estando o rei em Estremoz —, o soberano chama à sua presença Vasco da Gama e os demais capitães nomeados para a expedição (seu irmão Paulo da Gama e Nicolau Coelho), e comunica-lhes a decisão final. Recordo o comentário de Damião de Góis, já citado: «É homem solteiro e de idade para sofrer os trabalhos de uma tal viagem.»

Aliás, as informações das crónicas são, no fundo, coincidentes. Fernão Lopes da Castanheda, na sua *História do Descobrimento &*

Conquista da Índia pelos Portugueses, diz que foi escolhido por ser especialista nas coisas do mar — cito — porque «era experimentado nas cousas do mar em que tinha feito muito serviço a el-Rei Dom João [II]». Jerónimo Osório, na *Vida e Feitos de El-Rei D. Manuel*, afirma que Vasco da Gama era «nobre e mui esforçado varão, de quem fiava muito el-rei». E Gaspar Correia, nas *Lendas da Índia*, observa que D. Manuel o escolheu pela confiança que tinha na sua pessoa, a partir do bom cumprimento que sempre tinha dado ao que se lhe tinha encomendado («homem prudente e de bom saber, e de grande ânimo para todo bom feito»).

A HIPÓTESE DE ARMANDO CORTESÃO

A historiografia contemporânea tem procurado encontrar fundamento para as afirmações dos cronistas, procurando conjugar vários tipos de informações. Assim, nesta procura de uma explicação satisfatória, é conhecida a hipótese formulada, há anos, por Armando Cortesão. O autor recorre às notícias documentais referentes ao biscoito fornecido a navios que partiram de Lisboa em finais do século XV, e procura relacioná-las com a já referida concessão, em Dezembro de 1495, das comendas santiaguistas de Mouguelas e Chouparia a Vasco da Gama.

Acontece que nas cartas de doação destas comendas, D. Jorge afirma que a concessão é feita considerando os muitos serviços que Vasco da Gama, fidalgo da casa real e cavaleiro da Ordem de Santiago fez a D. João II, D. Manuel e a ele, D. Jorge, e que espera continuará a fazer. É uma alusão pouco habitual em D. Jorge; normalmente, só refere os serviços à sua pessoa.

Por sua vez, as crónicas acentuam a juventude, disponibilidade e provas dadas pelo escolhido, ao mesmo tempo que chamam a atenção para a sua experiência marítima.

Na realidade, Armando Cortesão procura articular três tipos de informações distintos, com fundamento diferente e, portanto, com

um peso necessariamente diverso. Vejamos em que medida tal acontece. Há dois tipos de dados que são reais: o biscoito distribuído às armadas e a concessão de comendas a Vasco da Gama. Mas, por outro lado, as informações dos cronistas misturam elementos objectivos óbvios (*homem solteiro e jovem, com idade para poder sofrer os trabalhos de uma tal viagem*) com notícias que podem resultar da retro projecção, *a posteriori*, do que se imagina ter acontecido, porque se sabe o que acontece depois. Este aspecto é tanto mais importante quanto — como é o caso — tais informações são apresentadas sem a correspondente justificação factual (*experimentado nas cousas do mar em que tinha feito muito serviço a el-Rei Dom João, e prudente e de bom saber, e de grande ânimo para todo bom feito*). Finalmente, está presente a *teoria do sigilo*: funciona como elemento fundamental, articulador de todo o conjunto, construindo-se, a partir daí, uma teia interpretativa que assenta no hipotético segredo mantido pela coroa portuguesa em matéria de descobrimentos.

Todas estas circunstâncias ganham força porque o autor pensa que Vasco da Gama teria capitaneado viagens secretas de exploração para além do cabo da Boa Esperança, realizadas antes de 1497, o que explicaria a sua posterior nomeação para comandar a frota. De facto, este raciocínio só é coerente porque pressupõe algo — a realização de viagens de exploração no caminho da Índia por Vasco da Gama antes de Setembro de 1495 (data da morte de D. João II) — que é, simultaneamente, a conclusão a que se pretende chegar. Ou seja, a realização destas viagens explicaria a escolha de Vasco da Gama para capitanear a expedição *oficial* de 1497-1498.

TENTATIVA DE EXPLICAÇÃO

De qualquer modo, esta hipótese — e que, nestes exactos termos, hoje em dia se não pode aceitar — chama a atenção para alguns aspectos que importa justificar ou, pelo menos, situar no con-

texto próprio. O primeiro desses aspectos diz respeito à realização de viagens meridionais entre o regresso de Bartolomeu Dias, em 1488, e a partida de Vasco da Gama, em 1497. O segundo trata das doações de D. Jorge em 1495. E o terceiro reporta-se à justificação para a escolha do futuro almirante, dada pelos cronistas.

Começo pela última: Vasco da Gama teria desempenhado uma actividade marítima anterior a 1497, o que justifica a nomeação. Tem-se observado não haver motivo para isso, uma vez que só está documentado o encargo de 1492, através do qual Vasco da Gama é enviado a Setúbal e ao Algarve. Aliás, a crónica fala de retaliação contra barcos ancorados, e nunca de actividades marítimas.

Isto não quer de modo algum dizer — no meu ponto de vista — que Vasco da Gama, cavaleiro da Ordem de Santiago, não pudesse ter tido uma experiência marítima anterior. Antes pelo contrário, é frequente, na segunda metade do século xv, encontrar capitães que são membros da Ordem ou a ela ligados, e que, numa época posterior da sua vida, deixaram o nome inscrito na gesta atlântica. Limito-me a citar dois exemplos. Recordo a bula *Etsi cuncti* de Calisto III, de 26 de Agosto de 1455, dirigida a um cavaleiro de Santiago, concedendo-lhe indulgência plenária e autorizando-o a guerrear os Mouros com caravelas ou navios, fazendo escravos e re-tendo os seus bens. E remeto para o caso bem conhecido de Bartolomeu Dias. Não pretendo, com estes dois exemplos, sugerir que a eventual experiência de navegação de Vasco da Gama tivesse sido de tipo corsário (como acontece no diploma citado de 1455) ou mercantil na rota do Mediterrâneo Ocidental (como acontece no caso de Bartolomeu Dias). Trata-se apenas de recordar duas evidências: em primeiro lugar, não repugna aceitar que a experiência marítima aduzida por Castanheda corresponda à verdade; e, em segundo lugar, esta experiência, a ter existido, pode nada ter tido a ver nem com o encargo de 1492 nem com as mercês de D. Jorge, concedidas em 1495.

Considero agora o segundo grupo de elementos: a concessão a

Vasco da Gama das comendas santiaguistas de Mouguelas e Chouparia, respectivamente, nos dias 17 e 18 de Dezembro de 1495. Os diplomas em causa dizem que a medida se deve ao falecimento do anterior comendador. Quer isto dizer que a justificação apresentada pode apenas revelar o recurso a um artifício corrente em mercês deste tipo. Assim, pode muito bem ter acontecido que tais benefícios se integrem numa lógica diferente, a da concessão de mercês dentro da Ordem e da política *interna* no seio da mesma, e sobre cujo eventual significado já anteriormente me debrucei.

Em face do exposto, pode-se afirmar o seguinte: a terem-se realizado viagens de exploração nos mares do Sul entre 1488 e 1497 — como me parece plausível —, tais viagens nada devem ter tido a ver com Vasco da Gama. Pelo menos, não há qualquer informação da época que permita colocar esta hipótese. A não ser que surjam novos e insuspeitados elementos, o mais natural é admitir que o rei tenha recorrido a gente mais experimentada. Voltarei a considerar esta questão.

O problema, portanto, tem de ser situado num outro contexto. Salvo melhor opinião, pouco ajuda tentar encontrar forçosamente uma prova documental da ligação entre a nomeação de Vasco da Gama, por um lado, e a existência de uma experiência marítima anterior, por outro lado. Aliás, se é verdade que o futuro almirante teria essa experiência — como alguma tradição cronística dá a entender — por que razão só se considera como válida a que se tenha desenvolvido no Oceano, a caminho da Índia? Explico-me melhor.

É óbvio que terá existido, da parte dos responsáveis portugueses, a preocupação por garantir uma experiência de navegação no Atlântico Sul. Mas essa garantia deve ser procurada noutro lugar; é dada pela presença de Bartolomeu Dias junto da armada, desde Lisboa até Cabo Verde (no capítulo seguinte, no momento próprio, voltarei a este aspecto), e é dada pela circunstância de que, dos quatro pilotos embarcados na armada, pelo menos três são homens com currículo nessa área geográfica: Pêro de Alenquer, pilo-

to da nau *São Gabriel*, participa na viagem de Bartolomeu Dias de 1487-1488, e na que é enviada ao Congo em 1490; Pêro Escolar, piloto da caravela *Bérrio*, participa na segunda viagem de Diogo Cão, e tem o seu nome inscrito nas *Inscrições de Ielala*; e Afonso Gonçalves, piloto da nau de mantimentos, esteve antes na Guiné. Talvez por isso mesmo, Duarte Pacheco Pereira, a propósito desta expedição, não aponta a experiência marítima de Vasco da Gama. E, quando a refere, alude aos pilotos: «E assi foram mandados nesta viagem os principais pilotos e mareantes e mais sabedores na arte da marinharía que se nesta pátria acharam; aos quais foram ordenados tão grandes soldos, com outras mercês, e tão bem pagos, que procederam todolos outros salários que toda a outra gente do mar polas outras províncias costumam haver.»

A meu ver, a razão de ser da escolha de Vasco da Gama, independentemente de este ter tido ou não anterior actividade marítima, deve ser colocada em outro plano. A sua missão é de carácter político. Como escreve Joaquim Veríssimo Serrão, «[q]ue se saiba, pela primeira vez se atribuía o comando de uma expedição a um nobre sem qualquer experiência da vida marítima. Um especial valimento, por Vasco da Gama ser da mesma geração de D. Manuel, há-de ter presidido à escolha para o cumprimento da grande missão, em que se lhe concedia funções de embaixador, pois levava cartas régias para o samorim de Calecute a propor uma aliança política e comercial». Ou seja, o que importa é o grau de confiança que ele tem junto do rei, e o juízo do monarca sobre as suas capacidades para exercer tais funções de forma cabal. Esta circunstância aparece, assim, expressamente referida na crónica de Jerónimo Osório.

O problema de fundo, no que se refere à escolha de Vasco da Gama é, como se comprova, outro. É o problema de se saber se um filho do alcaide de Sines, comendador da Ordem de Santiago, tem ou não o perfil adequado para exercer as funções de capitão-mor da frota.

O recurso a um homem oriundo das ordens militares para uma missão deste tipo não é inédito na história do reino. Um século antes (em 1386), o Mestre da Ordem de Santiago, Fernando Afonso de Albuquerque, assinara em Inglaterra, juntamente com Lourenço Anes Fogaça, chanceler do reino, como embaixadores de D. João I, o Tratado de Windsor. Vasco da Gama não é mestre, mas, na hierarquia da milícia, a dignidade de comendador tem certa representatividade. Talvez Duarte Pacheco Pereira não tenha estado longe deste raciocínio quando, ao referir-se à decisão de D. Manuel, acrescenta ser Vasco da Gama «comendador da Ordem de Santiago e cortesão da sua corte».

Aliás, a nomeação de capitães entre pessoas que não têm conhecimentos náuticos é uma prática que se encontra ainda em tempos posteriores. Como Artur Teodoro de Matos chamou a atenção, em meados do século XVII tenta-se alterar a situação, mas rapidamente se regressa à prática tradicional.

Comprova-se, assim, que no ponto de vista da lógica de D. Manuel — tanto do rei, como do governador da Ordem de Cristo — os rasgos do perfil pessoal de Vasco da Gama apresentam uma certa justificação. Em face dos elementos disponíveis, não se pode ir mais longe.

A ORDEM DE CRÍSTO E A VIAGEM DE 1497-1499

Contam João de Barros e Damião de Góis que, no início de 1497, quando D. Manuel chama à sua presença Vasco da Gama e os demais capitães, e os informa do seu projecto, na sequência do discurso real, o recém-nomeado capitão-mor é investido como cavaleiro da Ordem de Cristo. A oportunidade da medida é compreensível, embora a legalidade da mesma, nesse momento, e tanto quanto se conhece do direito particular das ordens militares, seja um pouco duvidosa.

No que se refere à oportunidade da medida, é conhecido o pa-

pel proeminente desta milícia na expansão marítima desde os tempos do infante D. Henrique. E não se pode esquecer que D. Manuel é, desde antes da sua subida ao trono, governador e administrador desta Ordem Militar. Já o referi. Quer isto dizer que o monarca coloca o projecto, desde o início, no âmbito do que se pode considerar a *missão* da Ordem de Cristo. Conta Gaspar Correia que, mais tarde, Estêvão da Gama, filho do almirante, quando, sendo governador da Índia, entrega a Cristóvão da Gama, seu irmão, uma bandeira de damasco branco, com cruz de Cristo em cetim, declara ter sido a mesma que D. Manuel entregara ao pai.

Aliás, segundo informa João de Barros, no próprio dia da partida, estando todos de joelhos, o «vigário da casa [refere-se ao prior da Ordem] fez em voz alta uma confissão geral, e no fim dela os absolveu na forma das bulas que o infante Dom Henrique tinha havido para aqueles que neste descobrimento e conquista falecessem».

Ou seja, é proclamada a bula de cruzada, garantindo a salvação aos que morram na viagem, em condições iguais aos que, desde as cruzadas do século XI, faleciam na Terra Santa. O cronista refere-se certamente às bulas papais que, desde os inícios do século XV, tinham permanentemente acompanhado a actuação portuguesa em Marrocos e na costa africana (v. g., as bulas de cruzada de 28 de Julho de 1415, de 4 de Abril de 1418, de 8 de Setembro de 1436, de 18 de Fevereiro de 1485, de 19 de Fevereiro de 1491, entre outros diplomas que poderiam ser referidos). Não estamos muito longe da série de bulas de cruzada que acompanham o reinado de D. Manuel, nomeadamente no que se refere à guerra no Norte de África e contra os Turcos. Recordo, a título de exemplo, a bula de 14 de Setembro de 1514, *In Sacra Petri Sede*, que concede indulgência plenária com vários privilégios a todos os que morram nas guerras de África e da Índia.

Regressando à investidura de Vasco da Gama na Ordem de

Cristo, no que se refere à legalidade da medida, o problema é bastante diferente. Trata-se de emitir um juízo sobre a legalidade da transferência de uma ordem militar para outra milícia. Que se saiba, esta possibilidade só posteriormente foi sancionada pelo papa, através da bula *Sincerae devotionis* de Júlio II, de 24 de Janeiro de 1506. Nesta data, é dada autorização para que os cavaleiros das outras ordens militares possam transitar para a milícia de Cristo, tendo licença dos seus prelados, podendo mesmo serem-lhe dadas comendas na nova Ordem.

Mas, em finais do século xv, pode D. Manuel cobrir com a sua autoridade uma tal transferência? Sendo, de facto, um abuso, a medida real pode ser interpretada como uma prática compreensível naquele contexto, embora só posteriormente tenha sido aprovada pela autoridade papal? Pode, pelo contrário, entender-se ter havido uma clara intromissão do poder régio?

O problema é importante. É conhecida, por exemplo, a oposição da Ordem de Santiago às mercês concedidas mais tarde, por D. Manuel, a Vasco da Gama, nomeadamente à doação de Sines. Neste sentido, será possível antecipar a possibilidade da existência de uma reacção negativa por parte do governador D. Jorge, admitindo que tal discordância tenha começado já em 1497, quando o capitão-mor, nas vésperas da partida, é admitido na Ordem de Cristo? Se, assim, efectivamente aconteceu, a falta de sentido de oportunidade, que a bibliografia normalmente atribui a D. Manuel a propósito da concessão de Sines em 1499, deverá ser antecipada para 1497. E, finalmente, se todo este raciocínio não está longe da verdade, a citada bula do papa Júlio II, de 1506, certamente enviada a pedido de D. Manuel, mais do que destinada a prever situações futuras, poderá ter sido solicitada com o propósito de legalizar factos consumados. E, se assim foi, é difícil não pensar no que se passa com Vasco da Gama, em meados de 1497.

De tudo quanto se disse, para já, é possível um breve comentário. Se há pouco, a propósito da Ordem de Santiago, escrevi que,

ao longo destes anos, haverá toda uma estratégia de motivações e de decisões cujo exacto significado não chegamos a perceber inteiramente, juízo similar deve ser formulado a respeito do programa marítimo desenvolvido por D. Manuel nos primeiros tempos do seu reinado. Pelo menos, e no que diz respeito à relação entre a Ordem de Santiago e a monarquia, tem-se a sensação que nem tudo decorreria pelos canais mais pacíficos.

Poderá tudo isto querer dizer que, na interpretação do debate político em Portugal, nos inícios do reinado de D. Manuel, se deverá introduzir paralelamente o papel exercido pelas rivalidades entre as diferentes ordens militares, especialmente, entre Santiago e Cristo? Pela minha parte, considero ser esta uma via interessante a explorar.

A VIAGEM DE 1497-1499

A armada parte de Lisboa a 8 de Julho de 1497. Com vento favorável, dirige-se ao longo da costa marroquina, em direcção ao arquipélago das Canárias e, dali, a Cabo Verde, onde se detém uma semana. Ruma então em direcção sul, na larga travessia oceânica que terminará, três meses mais tarde, na baía de Santa Helena, já perto do cabo da Boa Esperança. Oito dias depois — não sem alguma dificuldade — passa o cabo, entra no oceano Índico e ruma para norte ao longo do canal: ilha de Moçambique, Mombaça e Melinde.

Aí, encontra Vasco da Gama, pela primeira vez desde que entra no Índico, uma boa receptividade. Obtém o concurso de um piloto experimentado na navegação daquelas paragens, tão diferente da que os Portugueses estavam habituados no Atlântico, e, com a monção, dirige-se à Índia, onde chega a 18 de Maio de 1498. No dia 20 fundeia perto de Calecute.

Na cidade, grande entreposto do comércio oriental, os portugueses vão estar mais de três meses. Inicialmente bem recebidos, as

dificuldades de comunicação entre culturas tão diferentes e, sobretudo, a oposição e intriga dos mercadores muçulmanos, vão envenenar as relações de Vasco da Gama com o samorim local. Regressam então a Portugal em finais de Agosto.

A travessia do Índico em direcção a África será longa e trabalhosa. Quando, três meses depois, aportam novamente a Melinde, a tripulação está dizimada pela doença, pelo grande número de mortos, pelas dificuldades da viagem. Partindo daqui a 11 de Janeiro de 1499, rumam por águas já conhecidas, em direcção ao Cabo, que dobram a 20 de Fevereiro. O retorno atlântico é relativamente rápido e já sem dificuldades de maior; em finais de Abril estão na Guiné e, entre Julho e Agosto, os sobreviventes chegam a Lisboa.

BENEFÍCIOS CONCEDIDOS

A satisfação de D. Manuel é enorme. Entusiasmado, concede ao capitão-mor da armada vários benefícios e honras.

A primeira mercê aparecerá poucos meses depois: em 24 de Dezembro de 1499, o rei promete doar-lhe a vila de Sines, embora reconheça que é necessário obter a concordância da Ordem e do papa. Lê-se no diploma régio: «A quantos este nosso alvará virem, que havendo nós respeito aos merecimentos de Vasco da Gama, fidalgo da nossa casa, e aos muitos serviços que nos tem feitos no descobrimento das Índias, nós lhe temos outorgado de lhe dar e fazer doação e mercê da vila de Sines [...]. E por ser da Ordem de Santiago, ante que se lhe faça sua carta em forma, havemos primeiro de dar satisfação dela à dita Ordem, depois de nos vier dispensa do Santo Padre para se poder escaimbar com outra vila da coroa do reino. E assim havemos de dar satisfação a Dom Luís de Noronha, alcaide-mor da dita vila da dita alcaidaria...»

Como se vê, não se trata de uma verdadeira doação; é, antes, uma promessa de doação, condicionada a sua execução à dispensa papal, bem como à concordância da Ordem e do comendador de

Sines. Naquelas circunstâncias, se se admitir que as distâncias que separam o convento de Palmela de Vasco da Gama remontam já às circunstâncias em que este parte para a Índia em 1497, será difícil encontrar um benefício mais limitado nas suas possibilidades de execução.

Que se terá passado? É possível que, no entusiasmo da chegada, o capitão-mor tenha pressionado o rei nesse sentido? É natural, dada a ligação de Vasco da Gama à vila, de que seu pai fora alcaide, onde teria passado grande parte da juventude. Não se pode saber ao certo. De qualquer maneira, a promessa constitui uma clara precipitação da parte do soberano, uma vez que Sines pertence à Ordem de Santiago e D. Luís de Noronha é, na altura, seu alcaide e comendador.

Para além de outras razões que possam ter existido, a família dos Noronha tem, na altura, grande influência no interior da milícia. D. Sancho Noronha, conde de Odemira, filho do conde de Noroña e Gijon, bastardo do rei Henrique II de Castela, e de Dona Isabel, bastarda do rei D. Fernando de Portugal, tinha sido uma das figuras mais relevantes da sociedade portuguesa dos reinados de D. Duarte e de D. Afonso V. Recorde-se que ele fora comendador-mor da Ordem de Santiago. Falecido em Maio de 1471, teve dois filhos naturais, D. Luís de Noronha e D. Henrique de Noronha.

Por outro lado, outro homem com o mesmo apelido, D. Pedro de Noronha, mordomo-mor de D. João II, comendador de Canha e de Cabrela, exerceu as funções de comendador-mor nos reinados de D. Afonso V, D. João II e D. Manuel. Esteve presente no 8.º capítulo da Ordem, celebrado em 1484. No ano seguinte, parte para Roma, na embaixada ao papa Inocêncio VIII, acompanhando o Doutor Vasco Fernandes de Lucena. Substitui-o no cargo D. Henrique de Noronha, o filho do conde de Odemira já citado, também comendador de Canha (aparece já no 9.º capítulo, celebrado em 1508). E o seu irmão Luís é, na altura, comendador de Sines.

Compreende-se, assim, que a doação nunca se tenha concretizado. Na realidade, dá origem a problemas entre Vasco da Gama e D. Luís de Noronha, gerando um clima de oposição que rapidamente se estende aos respectivos criados. É o que se pode avaliar por uma escaramuça que, entre estes, tem lugar em Sines, pouco tempo depois da doação, na qual fica ferido um escravo de D. Luís; Álvaro Afonso, um criado de Vasco da Gama, que com ele tinha ido à Índia, e morador na dita vila, atinge-o com a espada, do qual resultam ferimentos no ombro e no braço do dito escravo.

Como se comprova, a promessa da doação de Sines, nas vésperas do Natal de 1499, não pode — em caso algum — constituir uma medida inocente. D. Manuel certamente conhece a oposição que a Ordem de Santiago irá manifestar, e o carácter condicional do diploma confirma plenamente esta suposição. A não ser que as distâncias e as discordâncias já se manifestassem com toda a evidência, e que, neste caso, a promessa de doação a Vasco da Gama tenha constituído um elemento mais nessa guerra surda que atravessa os anos iniciais do reinado do *Venturoso*.

A este propósito, é difícil não pensar nas informações cronísticas sobre a discordância de alguns sectores à viagem de Vasco da Gama em 1497. Querera isto dizer que teriam nascido, no seio da Ordem de Santiago, algumas dessas vozes discordantes? Se assim é, a nomeação de Vasco da Gama, em 1497, terá correspondido ao desejo de ir buscar alguém, dentro da Ordem, mais aberto ao projecto manuelino, e, simultaneamente — talvez pelas suas ligações familiares à de Cristo — da confiança do monarca. Sendo assim, ganha agora maior consistência a pergunta há pouco formulada: Haveria, em Portugal, muita gente que reunisse tais circunstâncias?

Seja qual for a resposta, é difícil não pensar que, em finais de 1499, Vasco da Gama, com o apoio real, estaria em conflito aberto dentro da própria Ordem Militar da qual era oriundo.

Poucos dias depois, a 10 de Janeiro de 1500, D. Manuel concede a Vasco da Gama o título de Dom, extensivo ao seu irmão mais

novo Aires e a sua irmã Teresa, assim como a todos os respectivos descendentes. No mesmo diploma, é-lhe também concedida uma tença anual de 300 000 reais, obtidos a partir dos seguintes rendimentos: 60 000 das dízimas novas do pescado de Sines e de Vila Nova de Milfontes; 130 000 das dízimas antigas de Sines; 40 000 das sisas de Santiago de Cacém; e 70 000 de outras proveniências. Como se vê, Vasco da Gama — em termos de rendas — continua ligado à Ordem de Santiago, ou seja, D. Manuel continua a insistir no reforço da sua posição dentro da milícia. Concede-lhe, igualmente, autorização para cada ano trazer da Índia 200 cruzados em mercadorias, e vendê-las em Portugal sem pagar direitos, com excepção da vintena para a Ordem de Cristo.

TÍTULO DE ALMIRANTE

Todas estas mercês constituem benefícios complementares do que constitui a decisão fundamental do diploma: a concessão do título de almirante do Mar da Índia, com todas as honras, proeminências, liberdades, poder, jurisdição, rendas, foros e direitos que estipula o Regimento do Almirantado do reino.

Estas concessões são renovadas por D. Manuel, em 10 de Janeiro de 1502, corrigindo-se apenas a forma de pagamento dos 70 000 reais. Anos mais tarde, em 7 de Junho de 1523, D. João III confirmará esta carta de 1502. Uma doação complementar de D. Manuel, de 2 de Maio de 1502, será igualmente confirmada por D. João III, em 5 de Junho de 1523. Ainda dentro do mesmo assunto, a mercê de Janeiro de 1500 é referida numa carta manuelina de 7 de Fevereiro do mesmo ano.

Entre nós, é velho o título de almirante. Pela primeira vez, aparece na documentação em 1288. Nuno Fernandes Cogominho terá sido o primeiro a deter o título (já nos inícios do século XIV), e foi certamente o seu sucessor, o genovês Manuel Pessanha, quem deu maior expressão a estas funções. Com a excepção de um breve

período durante a crise nacional de finais de Trezentos, a dignidade manter-se-á até ao reinado de D. Afonso V na família dos Pesanhas.

E que significado teria este velho título, no início do século XVI? Nas *Ordenações Afonsinas*, no seu livro primeiro, no título 54, a propósito «Do Almirante, e do que pertence a seu ofício», lê-se que ele deve ser, e cito: «Cabeldel ou guiador de todos aqueles que vão em galés ou navios por fazerem guerra sobre mar, e têm tão grande poder na frota como se El-Rei aí de presente fosse.» Os detentores do título devem ter, segundo o mesmo texto, quatro características: serem conhecedores das coisas do mar e dos seus ventos, comandantes de numerosos navios e marinheiros, esforçados («se não dêem a tardança nem a preguiça as cousas que devem»), e, finalmente, diligentes.

Certamente, no reinado de D. Manuel, algumas das disposições indicadas nas *Ordenações* não seriam já objecto de exacto cumprimento. Aliás, poucos anos antes, em 1471, tinha sido promulgado pelo monarca um acórdão a este respeito. No entanto, a responsabilização do cargo em tudo o que diz respeito ao mar, o sublinhar a força da autoridade do cargo, bem como a referência ao corpo administrativo a ele sujeito, constituem indícios seguros da dimensão do poder que o rei concede a Vasco da Gama.

Desta forma passa a haver dois almirantados em Portugal: o tradicional, do Atlântico, agora na linhagem dos Castros, e o novo, da Índia, na pessoa do descobridor do caminho marítimo. Para além da diversidade dos títulos, pode-se vislumbrar, na duplicação, a consciência de que, a partir da viagem de 1497-1499, o horizonte marítimo e estratégico de Portugal conhece muito mais do que uma mera extensão oceânica; o Índico não é só o que está *para além* do Atlântico..., é *outro* Oceano..., pelo que a monarquia portuguesa, reconhecendo esta diferenciação qualitativa, cria um outro almirantado.

Aliás, não é por acaso que D. Manuel se apressa em conceder

esta mercê. Para além do natural desejo de gratificar Vasco da Gama pelo feito cometido, existe um propósito mais profundo na medida régia. A meu ver, há um objectivo claro; e o horizonte de tal objectivo deve ser situado em Castela, nas paralelas mercês com que os *Reis Católicos*, anos antes, tinham agraciado Cristóvão Colombo. Também este, em 1492, recebera dos monarcas vizinhos o mesmo título de Dom e idêntica dignidade de *Almirante* (com a diferença que os recebera antes da partida para o oceano ocidental). A intencionalidade é clara: na igualdade do título e no paralelismo da dignidade (*Almirante do Mar Oceano*, no caso de Colombo, *Almirante do Mar da Índia*, no caso de Gama), ressalta a recordação do sentido da partição de Tordesilhas, sublinha-se quanto a monarquia portuguesa, no Oriente, exerce uma autoridade em tudo paralela à da monarquia castelhana, no Ocidente. Na realidade, ambos os títulos e ambas as dignidades escondem, na sua semelhança, a profunda distância que afasta o mar português do castelhano... Em rigor, ambos os mares estão próximos: só estão separados pelo meridiano situado a 370 léguas a poente de Cabo Verde. Mas, em termos políticos, estão muito longe um do outro.

Aliás, o próprio diploma em que se concedem tais títulos explicita o sentido da *gesta* que o justifica. Recordando a acção de D. Afonso V e de D. João II, D. Manuel retroprojecta a descoberta do caminho da Índia até ao infante D. Henrique, e considera-se seu herdeiro e continuador («sendo pelo infante Dom Henrique, meu tio, começado o descobrimento da terra da Guiné, na era de mil e quatrocentos e trinta e três, com tenção e desejo de pela costa da dita terra da Guiné se haver de descobrir e achar a Índia»); e, aponta a seguir, como finalidades da empresa, os benefícios materiais e a missão religiosa («com propósito de a estes reinos se seguir grande fama e proveito das muitas riquezas que nela há», assim como para que «a fé de Nosso Senhor por mais partes fosse espalhada e seu nome conhecido»). Na verdade, na perspectiva do rei de Portugal, estão aqui sublinhadas as razões da importância

do feito: a legitimidade da continuidade monárquica, os interesses económicos e a dilatação da Cristandade...

Mais uma vez, não se podem ler estas justificações sem recordar os argumentos aduzidos por D. Manuel no conselho real onde se estudou o projecto de enviar uma frota à Índia. As razões então utilizadas pelo rei não são muito diferentes da justificação apresentada neste diploma de concessão do título de almirante a Vasco da Gama. E, se então, os opositores do plano do monarca argumentavam com a dolorosa experiência que conduzira ao Tratado de Tordesilhas, o teor deste último diploma revela que o *espírito de Tordesilhas* (na sua dimensão de coordenada referencial da política portuguesa de então) continua a dominar e a condicionar as decisões...

Provavelmente, certos sectores — não tendo percebido o sentido da mercê manuelina — não a aceitam com muito bons olhos, bem como a consequente equiparação de ambas as dignidades; pelo menos, assim teria acontecido com a família dos Azevedo. Mais tarde, num diploma de D. João III, de 2 de Janeiro de 1544, far-se-á expressa referência à — cito — «dúvida e debate que se moveu acerca do Almirantado da Índia».

CERIMÓNIA DA INVESTIDURA

A investidura só terá lugar mais tarde, nas vésperas da sua segunda partida para a Índia — a acreditar na informação que Alberto Cantino escreve ao duque de Ferrara, em carta enviada desde Lisboa, a 30 de Janeiro de 1502 —, e onde acrescenta que a cerimónia teve lugar nesse mesmo dia, na *Igreja maior* de Lisboa. Vale a pena rever o que se passou, de acordo com a referida carta: «Primeiramente, assistiram todos a uma sumptuosa missa. Depois que esta acabou, D. Vasco, vestido com uma capa de cetim carmesim, à francesa, forrada de arminho, com gorro e gibão correspondente à capa, adornado com uma cadeia de ouro, dirigiu-se ao lugar onde estava o rei, à volta do qual se encontrava toda a corte.»

Atente-se no vestuário do almirante. A comparação não é minha, mas é interessante recordar os versos com que Camões descreve o vestuário de Vasco da Gama quando este visita o rei de Melinde...

*Vestido o Gama vem ao modo hispano.
Mas francesa era a roupa que vestia
De cetim da Adriática Veneza,
Carmesi, cor que a gente tanto preza.*

E continua a descrição de Cantino: «Vem então alguém que fez uma oração exaltando a excelência e virtude do senhor rei, e tanto disse que em tudo o fez superior à glória de Alexandre Magno. E, depois, voltando-se para o Almirante, dirigiu-lhe muitas palavras em louvor seu e de seus antepassados falecidos, manifestando-lhe como pela sua inteligência e audácia tinha descoberto toda esta parte da Índia. Terminada a oração, compareceu um arauto com um livro na mão [tratava-se provavelmente dos Evangelhos], e fez jurar ao citado D. Vasco perpétua fidelidade ao rei e a seus descendentes. Tendo isto sido feito, ajoelhou-se diante do rei, e este tirou um anel do dedo e meteu-no no do Almirante. Depois, continuando este ajoelhado, desembainhou uma espada, deu-lha para a mão direita e o estandarte para a mão esquerda. Feito isto, [Vasco da Gama] levantou-se, beijou a mão ao rei, no que foi seguido por todos os cavaleiros e senhores da corte, congratulando-se por toda a honra e lustre que aumentasse o da sua Coroa. O mesmo fez o embaixador de Veneza. E, assim, com brilhantíssima música, acabou esta festa.»

CASAMENTO E FILHOS

Entre 1500 e 1501, Vasco da Gama casa com Catarina de Ataíde, filha de Álvaro de Ataíde, alcaide do Alvor, e de Maria da Silva,

de quem tem sete filhos: Francisco da Gama, 2.º conde da Vidigueira e estribeiro-mor do rei D. João III, D. Estêvão da Gama, D. Pedro da Silva, D. Paulo da Gama, D. Cristóvão da Gama, D. Álvaro de Ataíde e Isabel de Ataíde, que casa com o filho do conde de Linhares, Inácio de Noronha.

Tem-se dito que este casamento constitui uma promoção social. Antes do seu regresso da Índia, seria certamente. Duvido que o seja agora, depois das mercês que recebe do rei. De qualquer maneira, é uma ligação importante, sobretudo pelo lado da família materna da mulher. A sogra, Maria da Silva, é irmã de Beatriz da Silva, casada com o conde de Abrantes, D. Lopo de Almeida, filho do vendedor da Fazenda, Diogo Fernandes de Almeida. Assim, Catarina de Ataíde, mulher de Vasco da Gama, é prima direita dos Almeida: do 2.º conde (D. João Lopes de Almeida), do bispo de Coimbra (D. Jorge de Almeida), do comendador-mor de Avis (D. Pedro da Silva), do prior do Crato (D. Diogo Fernandes de Almeida) e de D. Francisco de Almeida, que será vice-rei da Índia. Com o tempo, é possível que a hostilidade desta família a D. Manuel tenha influenciado as posições de Vasco da Gama...

GAMAS NO ORIENTE

Entretanto, os Gama — através do almirante e do que ele representa no seu tempo — vão sofrer nos anos seguintes uma profunda mutação. De facto, depois da viagem à Índia de 1497-1499, nada vai ser igual, sendo crescente a sua ligação ao Oriente. Alguns exemplos:

O seu irmão Paulo acompanha-o na viagem inaugural de 1497-1499; morre no regresso, nos Açores. Um outro irmão, Aires, embarca para a Índia, em Abril de 1511, na armada de D. Garcia de Noronha, como capitão da nau *Piedade*, na qual terá regressado a Portugal em meados de 1512. É nomeado capitão de Cananor em Fevereiro de 1518. Casa com uma filha de Pedro Castelo Branco e

de Mécia da Fonseca, da qual tem António da Gama, que serve na Índia durante o governo de Estêvão da Gama, seu primo. Dois tios, irmãos da mãe, Brás e Vicente, como já disse, acompanham Vasco da Gama na viagem de 1502, e não regressam a Portugal. Há ainda um primo (filho de Aires da Gama, irmão do seu pai), igualmente de nome Estêvão da Gama, de que já se falou, e que serve na Índia.

Na geração seguinte, não faltarão os apelidos Gama ligados à Índia, a começar pelos próprios filhos do almirante. Estêvão da Gama, que vai com o pai em 1524, capitão-mor do mar da Índia; volta em 1532 como capitão de Malaca, e mais tarde será governador da Índia. Pedro da Silva viaja para a Índia como capitão da nau *Rainha* em 1537, e volta em 1547 como capitão da nau *São Tomé*. Paulo será capitão de Malaca. Cristóvão da Gama parte para a Índia em 1532, é capitão de Malaca, e participa no socorro ao Preste João; morre na Etiópia. Álvaro de Ataíde, vai para a Índia em 1541. Para já não falar de outras gerações de familiares, que aí exercerão múltiplas funções.

OUTRAS MERCÊS

A 22 de Fevereiro de 1501, é-lhe concedida nova tença de 1000 cruzados de ouro. É possível que o rei o tenha querido indemnizar pelos atrasos verificados na concretização da mercê da vila de Sines, prometida em finais de Dezembro de 1499, considerando que D. Manuel, em carta de 25 de Setembro deste mesmo ano fala do padrão de cruzados de ouro de tença pela vila de Sines doada a Vasco da Gama. Isto é, continua o braço de ferro entre o rei e a Ordem de Santiago; a renovação das mercês concedidas a Vasco da Gama é apenas uma expressão do conflito.

Deve ter sido por esta altura que Vasco da Gama é nomeado capitão-mor das armadas que são enviadas para a Índia. Como adiante referirei, é mais um elemento a confirmar a existência de um conflito não sanado.

Logo a seguir, em 5 de Outubro de 1501, o monarca faz mercê a Dona Catarina de Ataíde, mulher de Vasco da Gama, da tença de 50 000 reais que seu irmão, Nuno Fernandes de Ataíde, comprara ao prior-mor da Ordem de Avis, D. Pedro da Silva, para dar à sua irmã. Esta mercê será, mais tarde, confirmada por D. João III, em 7 de Junho de 1523.

Em finais do ano de 1501, a 19 de Novembro, o rei D. Manuel manda a Gonçalo de Freitas, tesoureiro-mor da Casa de Ceuta, que pague a Vasco da Gama a quantidade de trigo que indica, no valor de 28 800 reais, por conta dos 70 000 que ele tinha de receber, devendo os restantes 41 200 receber da Casa da Mina.

VIAGEM DE PEDRO ÁLVARES CABRAL

Nesta altura, já partira há meses de Lisboa a segunda armada enviada à Índia, sob o comando de Pedro Álvares Cabral. Este parte de Lisboa no início de Março de 1500. Comanda uma frota de treze navios; são cerca de 1200/1300 homens (alguns autores chegam até 1500). É conhecido o itinerário da armada. No caminho, aporta pela primeira vez à costa brasileira, e ruma em seguida em direcção ao cabo da Boa Esperança, onde a frota sofre os efeitos de um violentíssimo temporal, tendo-se perdido quatro navios (entre eles, o de Bartolomeu Dias que, morre, assim, no cabo por ele descoberto, anos antes). A frota sobe, então, ao longo do canal de Moçambique.

Pedro Álvares Cabral chega a Calecute a 13 de Setembro. Aí, repete-se a situação já vivida por Vasco da Gama na sua primeira viagem: depois dos primeiros contactos, aparentemente positivos e animadores, o desejo lusitano de um bom relacionamento (visível, por exemplo, na mensagem de D. Manuel entregue ao samorim) não é recebido da melhor maneira. Este cede, assim, às pressões dos mercadores muçulmanos locais, no sentido de manter uma atitude hostil aos Portugueses. Para isso, logram fazer subir o preço

da mercadoria, criando as maiores dificuldades ao feitor português. É inevitável o desencadear do conflito, de onde resulta a morte do referido feitor, Aires Correia. Perante o fracasso, Cabral parte em direcção a Cochim, onde a frota portuguesa, bem recebida, tem finalmente a oportunidade de adquirir uma significativa quantidade de pimenta. Regressa a Portugal em finais de Janeiro de 1501. Em finais de Julho, aporta a Lisboa.

OBJECTIVOS DA VIAGEM DE CABRAL

Em termos gerais, qual é o balanço que se pode fazer desta expedição? Numa perspectiva imediata — e no que ao Oriente diz respeito — a viagem de Cabral não consegue resultados palpáveis: não se consegue estabelecer a paz com Calecute, não se consegue organizar nessa cidade uma feitoria, nem se estabelecem relações estáveis com os cristãos do Malabar. Pelo contrário, confirmaram-se as piores notícias que Vasco da Gama teria trazido da Índia — a dimensão e a importância da presença muçulmana na área, e a dificuldade em organizar um sistema que não esteja assente numa impositiva força militar. Para além disso, os desejos portugueses de encontrar no samorim de Calecute um aliado *natural* devem então ter sido definitivamente abandonados. Como se vê — exceptuando a chegada a terra de Santa Cruz —, em termos políticos e de estratégia comercial, esta viagem não apresenta um balanço muito positivo.

O italiano Girolamo Sernigi, numa das suas cartas, escritas de Lisboa em 1499, faz uma referência aos preparativos da viagem de Cabral, explicitando nestes termos os planos do rei D. Manuel: «O nosso rei de Portugal está muito interessado nestas coisas [refere-se aos negócios da Índia], tendo imediatamente ordenado que se aprontassem quatro navios, além de duas caravelas, bem armadas, para largarem em Janeiro com muitas mercadorias. Se o rei de Calecute não permitir aos Portugueses comerciarem nestes países, o

capitão destes navios leva instruções para aprisionar quantos barcos nativos puder.»

Quer isto dizer que, logo após o regresso de Cabral, a monarquia se vê obrigada a repensar a orientação estratégica a seguir. Estamos no início do Verão de 1501. De facto, as decisões fulcrais serão tomadas em menos de seis meses. No final do ano, o mais tardar nos inícios de Janeiro de 1502, as grandes opções estão tomadas, e não sem alguns confrontos.

VIAGEM DE JOÃO DA NOVA

Entretanto, ainda Cabral não tinha chegado a Lisboa, em Março de 1501, parte para a Índia João da Nova. Constitui a terceira frota a demandar o Índico. É interessante notar que nesta armada os particulares e os florentinos participam de forma especialmente activa; talvez se deva precisamente a esta *inspiração* italiana, uma das suas características mais significativas (a exploração geográfico-comercial). Uma das embarcações foi armada pelo irmão do duque de Bragança, D. Álvaro, e outra por Bartolomeu Marchioni. Tal acontece pela primeira vez na rota da Índia; o que se compreende, dada a *juventude* da rota. Na rota atlântica da Guiné, havia muitos anos que tal prática era suficientemente conhecida...

Este aspecto é, a meu ver, importante na medida em que revela como confluem, na decisão política de enviar uma armada, os interesses imediatos do comércio ligado ao Oriente e as motivações alimentadas pelo imaginário tradicional sobre o Índico. Com razão Manuel Nunes Dias, primeiro, e Geneviève Bouchon, depois, consideram a frota de João da Nova sobretudo como uma «patrulha de reconhecimento, encarregada de reunir as informações técnicas e de aprofundizar as informações» obtidas. Que informações teriam sido? Muito provavelmente, seriam as notícias do Oriente, trazidas por Vasco da Gama, e que em parte significativa teriam sido transmitidas aos portugueses por um judeu que lá encontraram e que

transportaram para Lisboa, o qual, uma vez baptizado, ficou conhecido por Gaspar da Gama, ou da Índia. Por isso, não tem sentido tentar definir a ida de João da Nova, ou como uma viagem de descoberta, ou como viagem comercial; a viagem participaria de ambas as dimensões.

Hoje em dia, a bibliografia mais recente tende a considerar estes aspectos como prioritários, embora procure também chamar a atenção para outros objectivos complementares, cujo exacto conteúdo, infelizmente, não é do nosso conhecimento. Mas não repugna aceitar que, a tais objectivos complementares não tivesse sido alheia a recomendação de reconhecer escalas e costas, entre elas, possivelmente, a brasileira e a oriental africana. É mesmo provável que, em última análise, olhassem até Ceilão. Há, em abono desta hipótese, um comentário esclarecedor do florentino Bartolomeu Marchioni, em Junho de 1501: «Diz-se que os portugueses têm notícias da ilha da Taprobana, e que esperam lá ir dentro de pouco tempo...»

A frota é constituída por quatro embarcações. Na viagem de ida, teria descoberto a ilha da Ascensão. Em Cananor, João da Nova funda uma feitoria, e, à semelhança do que acontecera com as armadas anteriores, protagoniza enfrentamentos navais com os barcos de Calecute. Volta a Portugal em Dezembro desse ano (no regresso, descobre a ilha de Santa Helena), aportando a Lisboa em Setembro de 1502.

VÍAGEM DE VASCO DA GAMA EM 1502

A segunda ida de Vasco da Gama à Índia em 1502 deve ser situada neste contexto. É opinião corrente entre os cronistas quinhentistas estar inicialmente previsto que o comando da quarta armada enviada à Índia seria entregue a Pedro Álvares Cabral. Conta Gaspar Correia que isso só não veio a acontecer porque Vasco da Gama, no último momento, se opõe e força a sua própria nomea-

ção. Na realidade, não existe qualquer informação documental contemporânea que fundamente esta versão. Que se teria, então, passado?

Em boa verdade, não teria sido esta a primeira vez que, sobre os acontecimentos, é alterada a nomeação da chefia da expedição. Assim acontecera, com efeito, com os próprios Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral quando da armada de 1500; D. Manuel pensou primeiro na pessoa de Cabral, foi depois colocada a hipótese de Gama e, finalmente, tomou-se a decisão definitiva de devolver a chefia ao próprio Pedro Álvares.

É possível que a alteração do comando tenha tido a ver com o debate que, no decorrer do segundo semestre de 1501, se terá desenrolado nos círculos próximos da monarquia. Em face das informações dadas por Pedro Álvares Cabral, não sem grandes discussões, toma-se a decisão de que próxima armada assumia uma dimensão predominantemente militar. Assim, Alberto Cantino, na já citada carta enviada desde Lisboa ao duque de Ferrara, e escrita nas vésperas da partida de Vasco da Gama para a Índia em 1502, informa que o objectivo da armada é «guardar e defender a boca do mar Vermelho, para que as naus do sultão não possam vir de Meca a Calecute carregar especiaria». Ou seja, com a viagem de Gama procura-se bloquear a entrada do citado mar e cortar a navegação muçulmana do comércio das especiarias.

Efectivamente, os observadores e diplomatas italianos fazem um diagnóstico adequado, quando sublinham as exigências diplomáticas e militares tendo em vista o acesso dos Portugueses às grandes linhas do comércio índico. Neste contexto, não repugna aceitar que a mudança de comando tenha sido o resultado da alteração de estratégia que, entretanto, se teria acabado por impor. Neste sentido, talvez Gaspar Correia tenha razão, quando fala da pressão desenvolvida, à última hora, por Vasco da Gama; apenas, provavelmente, tal pressão teria incidido, tanto na definição dos objectivos, quanto na pessoa do capitão-mor. Importa não esquecer que, neste mo-

mento, o almirante tem um peso muito significativo nas decisões relativas ao Índico. Talvez, por isso, o problema que surge não é só o da autonomia de comandos, nomeadamente em relação aos barcos chefiados por Vicente Sodré, o tio de Vasco da Gama que D. Manuel encarrega de missão própria na Índia. Sabe-se que Cabral não teria aceitado a organização da frota nestes termos. Quer isto dizer que a substituição do comando ultrapassa a dimensão pessoal: é a própria estrutura organizativa da frota — e, logo, os seus objetivos estratégicos — que estão em causa.

Ou então, pode-se também aventar uma outra hipótese, que não é, aliás, contraditória com a anterior. Não tendo decorrido da melhor forma a preparação da armada (já referi que tudo é decidido em menos de seis meses), e num clima político que se não caracteriza pelo consenso, D. Manuel terá, à última hora, optado por dividir a autoridade na frota. Na prática, como se verá, cria três comandos. E terá sido isso que Pedro Álvares Cabral não aceita: Vicente Sodré e Estêvão da Gama — os outros dois comandantes — são parentes próximos de Vasco da Gama... possivelmente terão sido impostos por ele. E terá sido esta imposição de nomes — mais do que os comandos paralelos — o que terá levado ao afastamento de Cabral. E Vasco da Gama terá, então, sido *forçado* a aceitar. De qualquer forma, o problema, como se vê, acaba por resultar da discussão política e estratégica desse segundo semestre de 1501...

É conhecida a minuta de uma carta de D. Manuel, aparentemente muito estranha, mas que confirma a luta de bastidores que terá antecedido a nomeação de Vasco da Gama. Não está datada, mas será, provavelmente, de finais de 1501. Nesse texto, o rei concede a Vasco da Gama a mercê e o privilégio de ser capitão-mor de qualquer armada que parta para a Índia, quando este quiser. Diz o seguinte: «... de todas as armadas que em sua [de Vasco da Gama] vida mandarmos fazer e foram feitas para as ditas partes da Índia, ora sejam para trato de mercadoria ora para com elas se haver de fazer guerra, ele possa tomar e tome a capitania-mor delas para nas tais armadas em pessoa haver de ir e nelas nos servir...»

Com razão escrevem Machado e Campos que a «forma verdadeiramente singular como acaba esta carta, sem data e sem testemunho de ninguém, parece mostrar que foi documento forjado pelo monarca, de acordo com Vasco da Gama, para pôr Álvares Cabral perante este dilema: aceitar a imposição referente a Vicente Sodré ou então ceder a Vasco da Gama o novo cargo de capitão-mor em face do direito que aquela carta conferia».

A data deste diploma — que situo por finais de 1501 — foi obtida por aproximação. Mas, tem-se conhecimento de uma referência, apenas a uma carta de Diogo Lopes de Sequeira, escrita da Mina em 1503, onde se lê — cito: «Menuta do alvara de dom Vasco da Gama da capitania das armadas da Yndia que podera tomar — a ij dias doytubro de 1501.» Sendo assim, pode-se adiantar a data da resolução do contencioso sobre a chefia da armada, antecipando-a para finais do Verão deste ano.

Seja qual tenha sido a data, é um facto que Vasco da Gama impõe a participação de uma maioria qualificada de familiares seus, entre os comandos da frota. Dos outros dois comandantes, um é seu tio (Vicente Sodré) e o outro é seu primo (Estêvão da Gama). Além destes, entre os capitães de navio, Brás Sodré é irmão de Vicente, ou seja, também tio de Vasco da Gama, Lopo Mendes de Vasconcelos é seu cunhado, e Pedro de Ataíde seria possivelmente parente da mulher. Além destes, Pedro Afonso de Aguiar e João Lopes Perestrelo possuem apelidos típicos da Ordem de Santiago. Lopo Dias é provavelmente o mesmo que, em 7 de Novembro de 1519, referido como criado de Vasco da Gama, aparece como testemunha do escambo feito entre o almirante e o duque de Bragança (já se admitiu a hipótese de que seria parente próximo de Bartolomeu Dias).

Uma investigação prosopográfica profunda sobre todos os nomes que embarcam na armada de 1502 muito provavelmente revelará que Vasco da Gama, na escolha dos capitães, opta prioritariamente por parentes seus ou por gente da Ordem de Santiago. Mas a amostra apresentada já é significativa.

Compreendem-se agora, ainda melhor, as razões do enfrentamento com Pedro Álvares Cabral. As crónicas referem o nome de Vicente Sodré, mas este seria apenas o caso mais grave, no meio de muitos outros. A não ser que Vasco da Gama tenha fortes razões para actuar desta forma: perante as responsabilidades decorrentes da nova dimensão da viagem, temerá não ter autoridade suficiente para controlar capitães que à sua pessoa não estejam directamente ligados?

De qualquer modo, em inícios de 1502 (possivelmente, em Janeiro), deve já estar decidido que será Vasco da Gama a comandar a armada, tendo D. Manuel definido nesta mesma data que, no caso do almirante morrer ou se perder no decorrer da viagem, o substituirá, com idênticos poderes, Vicente Sodré. Poucos dias depois, em 6 de Fevereiro de 1502, determina-se o que se deve fazer com respeito à repartição das presas entre Vasco da Gama e Vicente Sodré. Estamos na véspera da partida, que terá lugar quatro dias depois.

Vasco da Gama, nesta sua segunda viagem à Índia, aporta a Sofala, Moçambique e Quíloa, onde impõe localmente a vassalagem e o pagamento de um tributo ao rei de Portugal. É bem recebido em Cananor e em Cochim, onde carrega as naus. Em relação a Calecute, repetem-se as mesmas dificuldades e idênticos problemas. Mais do que na viagem anterior, Vasco da Gama afirma o seu poder militar de forma brutal. Quando regressa, deixa uma esquadra permanente no Índico. Entra na barra do Tejo, no final do Verão de 1503.

BALANÇO DA VIAGEM DE 1502

Qual é o balanço desta segunda viagem de Vasco da Gama?

Em termos gerais, pode dizer-se que, desta estada no Oriente, o almirante extrai duas lições: primeiro, confirma a convicção de que Portugal vai deparar sempre com a hostilidade da rede comer-

cial muçulmana no Índico, de que a impossibilidade de estabelecer um relacionamento pacífico com Calecute é o melhor exemplo; depois, que é indispensável reforçar a presença portuguesa na região, só possível pela presença de uma esquadra de vigilância marítima.

A acreditar nas palavras de Gaspar Correia, Vasco da Gama, no regresso da sua viagem, passa a ser o grande conselheiro do monarca nos assuntos relativos à Índia: «El-Rei, com mui grande desejo de ganhar tamanha riqueza como lhe vinha em tanto crescimento, avendo seus conselhos com Dom Vasco da Gama, que era o principal regente em todas estas cousas...» E, mais adiante, escreve que Vasco da Gama «era o principal em todos os negócios da Índia». Segundo este mesmo cronista, no que se refere à preparação da ida de D. Francisco de Almeida (que vai em 1505), tudo foi feito «em muita abastança, por grandes apontamentos que de todo dava Dom Vasco da Gama, que tudo regia e ordenava, por ser já feito Almirante do Mar da Índia, que sempre estava com o Vice-Rei despachando as cousas».

É possível que o cronista tenha razão. Mas a influência de Vasco da Gama deve, muito provavelmente, ser anterior. Como se viu, já é grande na segunda metade de 1501. E não repugna aceitar que se tenha manifestado logo a partir do seu regresso em 1499. Note-se que está comprovada a sua participação na preparação da viagem de Cabral (sendo o almirante autor de umas instruções sobre a navegação para esta viagem à Índia).

NOVOS BENEFÍCIOS

Com o seu regresso, recebe novas rendas e benefícios.

Em 20 de Fevereiro de 1504, é-lhe concedida a mercê de 400 000 reais anuais, procedentes da sisa do sal de Lisboa, a título de prémio por ter conseguido o pagamento do tributo anual da parte do rei de Quíloa. Mais tarde, por carta régia de 29 de Agosto de 1515, é alterada a forma de pagamento desta mercê, a vigorar

a partir de 1 de Janeiro do ano seguinte, passando as verbas procedentes da sisa do sal de Lisboa para metade, sendo a outra metade paga pela sisa da vila de Nisa, o que seria confirmado por D. João III em 7 de Junho de 1523.

Nesta mesma data (20 de Fevereiro de 1504), é ordenado a Fernão Lourenço, tesoureiro e feitor dos *tratos* da Guiné e Índia, que pague a Vasco da Gama os 1000 cruzados de que o rei lhe fizera mercê em 22 de Fevereiro de 1501, devendo o dito tesoureiro, em adiantamento, proceder à seguinte operação: cotar cada caravela que vier de São Jorge da Mina, à razão de 32 500 réis, até se per fazerem os 390 000 «que valem os ditos 1000 cruzados» — ou a conta de doze caravelas. São conhecidos alguns dos pagamentos feitos ao abrigo desta ordem: entre 14 de Novembro de 1504 e 26 de Julho de 1505, Vasco da Gama recebe um total de 292 500 reais.

A EXPULSÃO DE SINES DE 1507

De facto, o ano de 1504, representa o ponto mais alto nas boas relações de Vasco da Gama com o rei D. Manuel. Em termos pessoais, mantém-se, no entanto, o contencioso aberto pela promessa de doação de Sines, à qual já se fez referência. Pelo que é possível vislumbrar em função dos escassos elementos documentais conhecidos, o monarca teria feito o possível para resolver a situação. Como atrás referi, é admissível que a bula *Sincerae devotionis* de Júlio II, de 24 de Janeiro de 1506, na qual se autoriza a passagem dos membros das ordens militares para a Ordem de Cristo, tenha alguma relação com este problema.

De qualquer modo, a questão não se resolve. Assim, em 21 de Março de 1507, por ordem régia, Vasco da Gama e a sua família recebem ordem de abandonar Sines. É clara a vitória da Ordem de Santiago. Em termos muito secos, é-lhes proibido tornar a entrar na vila e seu termo, sem ordem de D. Jorge, o governador da milícia, sob pena de pagarem uma multa de 500 cruzados. O tom em

que a carta está escrita dá a entender que a decisão régia surge depois de tentativas várias, sem o qual seria dificilmente compreensível a referência à necessidade de autorização de D. Jorge ou o por menor da multa. De facto, é razoável acreditar que o almirante e os seus aí viveriam, e aí administrariam as suas propriedades.

A nível pessoal, não custa aceitar que Vasco da Gama se tenha mostrado pouco maleável, agarrando-se à defesa de algo a que julga ter pleno direito, mas é uma hipótese que se não pode demonstrar. Mas, é possível ir mais longe, e procurar uma leitura política para o que se está a passar.

Neste sentido, é importante uma informação do mercador veneziano Cà Masser, o qual, em 1506, escreve que o almirante «non è molto grato a Sua Altezza, perchè lui è homo destemperato, senza alcuna ragione». Que se terá passado, então?

A bibliografia não se tem mostrado muito compreensiva em relação ao comportamento de D. Manuel neste assunto. Para citar um exemplo, em Machado e Campos, lê-se que este processo «é um tanto obscuro». E acrescentam: «Sabemos que D. Manuel se deixava conduzir pelas suas conveniências e que Vasco da Gama, violento nas suas paixões e amante da justiça, tinha razão no caso de Sines. E sabemos que entre ambos estava o filho de D. João II, Mestre de Santiago, figura estranha que na idade madura mostrou bem que era tonto.» Na verdade, pode-se perguntar se o problema se deve colocar em termos tão radicais.

À primeira vista, tem-se a sensação de que o conflito é fundamentalmente com D. Jorge, uma vez que o almirante continua a beneficiar do favor régio. Com efeito, na altura, a promessa da doação de Sines não tinha sido nada clara; não se compreende como D. Manuel pretende concretizar uma mercê à custa de uma propriedade de uma ordem militar, tendo para isso, entre outras exigências, que destronar o comendador local, por sua vez, familiar próximo da mais alta hierarquia da Ordem; e a dificuldade é tanto maior quanto Vasco da Gama trocara a Ordem de Santiago pela de

Cristo, numa lógica que, mesmo então, apresenta um fundamento institucional muito duvidoso.

Assim, é de admitir que tudo isto esteja relacionado com problemas de outro tipo. Em face dos elementos disponíveis, tal relação não pode ser demonstrada; mas creio que, pelo menos, pode ser questionada (é esta a opinião de Sanjay Subrahmanyam, com a qual estou de acordo).

Na realidade, subsistem muitas dúvidas neste *negócio*. Cã Maser, na citada informação, fala de um conflito com o rei, mas, da parte régia, Vasco da Gama, aparentemente, continua a receber apoio. Assim, em 18 de Novembro de 1508, é autorizado a comprar a alcaidaria-mor de Vila Franca de Xira, o que tem levado alguns autores a pensar que o almirante, perdidas as propriedades em Sines, alimenta o projecto de reconstruir o seu património no Ribatejo (v. g., Fontoura da Costa comenta: «mas o negócio de Vila Franca de Xira falhou»).

Por outro lado, sabe-se que a irmã de Vasco da Gama — de nome Teresa — casa entretanto com Lopo Mendes de Vasconcelos, pelo que recebe do rei uma tença de 20 000 reais. É um casamento que se insere numa lógica favorável à Ordem de Santiago, uma vez que esta família tem um estatuto tradicionalmente importante dentro da milícia.

Mem Rodrigues de Vasconcelos fora o último Mestre da Ordem, imediatamente antes do *governo* do infante D. João; e, pelo menos, dois filhos seus, em meados do século xv, foram comendadores da milícia (por exemplo, Luís Mendes de Vasconcelos — comendador de Orta Lagoa —, Pedro Mendes de Vasconcelos — comendador de Almada). Lopo Mendes de Vasconcelos, o cunhado de Vasco da Gama, é filho de Luís Mendes de Vasconcelos, ou seja, é neto do último Mestre de Santiago. Há ainda, em meados do século, um cavaleiro da casa do infante D. João que teria o mesmo nome e apelido: Lopo Mendes de Vasconcelos. E um presumível terceiro filho de Mem Rodrigues de Vasconcelos, Rui Mendes de

Vasconcelos, comendador da Ordem de Santiago, foi em 1444 nomeado para cargos da mesma Ordem.

Aliás, a ruptura de Vasco da Gama com a Ordem de Santiago não terá sido tão forte, como por vezes se tem afirmado; em 19 de Novembro de 1511, D. Manuel ordena aos juizes das rendas de Santiago de Cacém e a quaisquer outros relacionados com o assunto que, quando os delegados de Vasco da Gama tiverem de arrecadar as rendas que lhe deu, e lhe pertencem naquela vila, ou em Sines, ou em Vila Nova de Milfontes, os acompanhem para que as ditas rendas sejam correctamente arrecadadas. A decisão régia demonstra, assim, a continuidade da ligação do almirante às suas propriedades situadas nos domínios da Ordem de Santiago. Por isso, terá alguma razão Fontoura da Costa, quando sugere que D. Manuel, com esta determinação de 1511, terá emendado a sua ordem de expulsão de 1507.

OUTROS BENEFÍCIOS

De facto, continuam os benefícios concedidos a Vasco da Gama. Limito-me a citar apenas alguns exemplos:

em 1 de Junho de 1513, tendo em vista os seus serviços, o rei determina que todos os produtos que vierem da Índia sejam transportados sem pagar direitos nem fretes, com a excepção das especiarias, cuja importação tenha sido proibida ou reservada à Coroa (confirmado por D. João III em 17 de Junho de 1522);

em 1 de Agosto de 1515, é-lhe concedida carta de privilégio de coutada em Nisa (confirmada por D. João III em 20 de Junho de 1523); e, poucos dias depois (22 do mesmo mês), é autorizado a mandar à Índia, em cada armada, um seu representante para negociar (para *lhe lá arredar e trazer sua fazenda*), o qual irá com soldo dos homens de armas que na armada viajem (confirmada igualmente por D. João III em 7 de Junho de 1523);

no mês de Outubro seguinte (dia 9), D. Manuel dá-lhe mercê

de uma tença de 60 000 reais anuais como almirante da Índia, a partir do início de Janeiro do ano seguinte (também confirmado por D. João III em 5 de Junho de 1523); e, no dia 19 do mesmo mês, recebe carta de privilégio, isentando-o de qualquer contribuição (também confirmada em 7 de Junho de 1523).

A família também não é esquecida, tendo chegado ao nosso conhecimento informações de várias mercês concedidas, e de nomeações feitas a parentes seus.

De qualquer modo, Vasco da Gama, como consequência da decisão régia de 1507, terá abandonado Sines, e ido viver para Évora, muito provavelmente logo nesse ano ou no seguinte. Na casa tradicionalmente identificada como aquela onde terá vivido, terá mandado pintar árvores e animais da Índia, evocando, assim, no interior alentejano a sua viagem marítima. Aliás, já se referiu a visita da Ordem de Santiago a Sines, onde se comprova que algo idêntico fez na vila alentejana.

Volta a aparecer na roda real, em Julho de 1518, por ocasião do casamento de D. Manuel com Dona Leonor. Nesse ano, é referido como morador da casa real.

CONDADO DA VIDIGUEIRA

É então que, aparentemente sem razões que o expliquem, surge nova manifestação de frieza no relacionamento com o monarca. Vasco da Gama reclama ao rei o título condal e pede-lhe licença para se ausentar do reino, com a família. Já se tentou ver neste propósito velado de ir para o estrangeiro a ameaça de se colocar ao serviço da monarquia vizinha. Não faltam exemplos de atitude semelhantes nessa época, mas não creio que exista fundamento suficiente para pensar que teria sido esse o propósito explícito do almirante. De qualquer forma, sendo óbvio que há uma situação pessoal que está em jogo, sente-se que a situação é grave. Possivelmente, haveria algo mais. Mais adiante, voltarei a considerar esta situação.

Conhece-se a resposta de D. Manuel. Em 17 de Agosto de 1518, num tom um pouco frio e distante, diz-lhe o seguinte: quanto ao «requerimento que connosco tomastes do título de conde, que dizes que vos temos prometido, vós o tomastes como vos aprouve»; quanto ao seu desejo de sair de Portugal, não é intenção real autorizá-la, mas se o almirante insistir, que considere até final de Dezembro. Se, entretanto, ainda o desejar, que se vá.

Vasco da Gama não deve ter mantido este propósito, porque se mantém em Portugal. E, em 7 de Novembro de 1519, acorda permutar com o duque D. Jaime de Bragança as vilas da Vidigueira e dos Frades com todas as suas rendas e direitos e o padroado da igreja, que pertenciam à casa ducal, pelos 400 000 reais anuais que lhe tinham sido concedidos, aos quais se acrescentam mais 4000 cruzados em ouro. O escambo fora autorizado em 24 de Outubro anterior, tendo o respectivo contrato sido aprovado por carta régia de 17 de Dezembro de 1519. A correspondente procuração passada pelo duque de Bragança ao seu ouvidor está datada de 4 de Novembro. Assim, em 17 de Dezembro de 1519, o rei doa a Vasco da Gama as ditas vilas. A posse tem lugar em 29 de Dezembro.

Nesta mesma data — 29 de Dezembro de 1519 — D. Manuel concede-lhe o título de conde da Vidigueira e, poucos dias depois, a 20 de Janeiro de 1520, é-lhe feita a mercê de 102 864 reais anuais, pelo seu *assentamento de conde*. Recebe, entretanto, outros alvarás complementares (20 de Fevereiro de 1520, 30 de Março de 1521, 31 de Março de 1522).

No ano seguinte de 1521, quando do casamento da infanta Dona Beatriz, filha de D. Manuel, com o duque de Sabóia, Vasco da Gama vai participar muito directamente nas festividades da boda. Escreve Garcia de Resende, a propósito das despesas da viagem da princesa: «E por isso se fizeram muitos e mui grandes e demasiados gastos, principalmente o arcebispo de Lisboa e o conde de Vila Nova, e o conde-almirante com seus filhos...»

Entretanto, em 13 de Dezembro de 1521, morre D. Manuel. Com o novo monarca, D. João III, sucedem-se os benefícios e as confirmações. Em 30 de Março de 1522, o rei concede-lhe os rendimentos das ancoragens de Goa, Malaca e Ormuz, antecipadoras do acrescentamento feito aos seus descendentes das correspondentes rendas de Baçaim, em 1539, de Diu em 1552, de Damão, Chaul, Onor, Barcelor, Mongalor, Cananor, Cranganor, Couilão, Manar, Ceilão e Moluco, em 1576.

Em finais de Fevereiro de 1524, é nomeado governador da Índia. Na mesma altura, D. João III autoriza-o a fazer pleno uso do título de almirante, de cujo regimento o próprio solicitara uma cópia certificada (e que lhe fora dada em 12 de Fevereiro). Poucos dias antes (a 5 de Fevereiro), tinha-lhe o rei garantido a sucessão do título de conde da Vidigueira, na pessoa do seu herdeiro.

Prestada a homenagem ao rei em 28 de Fevereiro, Vasco da Gama parte a 9 de Abril, com uma frota de nove naus e cinco caravelas, transportando cerca de 3000 homens. Com ele, vão dois dos seus filhos, Estêvão, nomeado capitão-mor do mar da Índia, e Paulo. Leva amplos poderes para atacar as injustiças, os abusos e os excessos.

Chega à Índia em Setembro de 1524. A viagem não deve ter decorrido da melhor forma. Já no Índico, com tempestades e mares revoltosos, naufragam quatro embarcações. Os doentes e os mortos não são poucos: numa carta, escrita pela Câmara de Goa ao rei D. João III, em 31 de Outubro desse ano, faz-se referência aos muitos doentes que vieram na armada.

Neste momento, na fase final da sua vida, a ida à Índia de Vasco da Gama é feita com um estatuto completamente diferente das duas viagens anteriores. Em 1497 era o jovem capitão-mor de uma pequena armada *descobridora*; em 1502, o aguerrido capitão de uma frota militar, encarregada de lançar as bases do poder maríti-

mo de Portugal no Oriente; vinte anos depois, vai como vice-rei, encarregado de uma missão de governo.

Gaspar Correia descreve nestes termos o teor de vida e a atitude pessoal que Vasco da Gama assume nesta última qualidade: «D. Vasco trouxe grande estado, servindo-se com porteiros de maças de prata, seu vedor, e dois pajens com colares de ouro, muitos escudeiros e moços da câmara, muito bem vestidos e honrados, rica baixela de prata, e rica tapeçaria da Flandres, e na mesa em que comia dossel de brocado. E lhe traziam à mesa iguarias grandes como a El-Rei, com seu servidor de toalha tomando-lhe a salva, e todas proeminências como rei; os ornamentos de sua guarda-roupa, cama, capela, em muito cumprimento de grande aparato e concerto, e duzentos homens de sua guarda, de chuças douradas vestidos de sua libré.»

SIGNIFICADO DA IDA EM 1524

É evidente que a escolha de Vasco da Gama para vice-rei da Índia, por tudo o que ele representa — descobridor do caminho marítimo, almirante das Índias, conde da Vidigueira —, constitui uma tentativa régia no sentido de impor uma séria correcção no rumo que ultimamente tinha caracterizado a situação no Oriente.

A ideia do novo monarca é, assim, a partir desta nomeação, reorganizar as bases em que assenta o poder português no Oriente, com a inevitável reestruturação político-administrativa. Vasco da Gama vai, por isso, dotado de amplos poderes e de significativos meios militares: transportou na armada «grande provimento dos armazéns, e muita artilharia e armaria de armas brancas, e ricas couraças e espingardaria». As listas das capacidades da artilharia portuguesa no Oriente, que se conhecem, relativas ao período imediatamente posterior, confirmam esta informação.

Em Goa, sucedem-se as queixas contra as violências e as injustiças praticadas pelo capitão da cidade, Francisco Pereira Pestana.

Este é obrigado a indemnizar as vítimas, sendo substituído no cargo. Aliás, nota-se a preocupação do vice-rei por iniciar imediatamente, logo que chega à Índia, a remodelação dos comandos locais. Quase todos os capitães das fortalezas são substituídos por homens que com ele chegam de Portugal: Henrique de Meneses (filho de D. João de Meneses), em Goa, Lopo Vaz de Sampaio (filho de Diogo de Sampaio), em Cochim, Pedro de Mascarenhas (filho de João Mascarenhas), em Malaca, Simão de Meneses (filho de D. Rodrigo de Meneses), em Cananor, Cristóvão de Sousa, em Chaul, António da Silveira de Meneses (filho de Nuno Martins da Silveira), em Sofala.

Lendo as fontes, respira-se um clima de insubordinação, que começa já durante a viagem. A tripulação da caravela de Mossen Gaspar revolta-se, mata-o, e, abandonando a frota, dirige-se ao Estreito para o corso; serão todos capturados e enforcados.

Aliás, o problema do exercício da autoridade na armada — como tantos outros que afectaram a sociabilidade na viagem, nesta experiência nova que são as grandes explorações marítimas —, desde o princípio, preocupa as autoridades portuguesas. Os regimentos fazem-lhe expressamente referência. Por exemplo, no regimento dado a Gonçalo de Sequeira em 1510, diz-se: «*Item*, toda a gente da frota que levais, vos encomendamos e mandamos que seja bem mandada e castigada...»

MEDIDAS TOMADAS POR VASCO DA GAMA

Já na Índia, mais de uma vez, Vasco da Gama sente esta falta de autoridade, o que o leva a tomar decisões nem sempre bem aceites. É conhecido o episódio das três mulheres encontradas na frota em Moçambique — o que por ele tinha sido expressamente proibido: foram publicamente açoitadas em Goa. Lê-se em Gaspar Correia que, nas vésperas da partida de Lisboa, mandara apregoar «que qualquer mulher que fosse achada nas naus fora de Belém seria pu-

blicamente açoitada, ainda que fosse casada, e seu marido tornaria a Portugal carregado de ferros, e se fosse escrava cativa seria perdida para a rendição dos cativos, e o capitão, que em sua nau achasse mulher e a não entregasse, por isso perderia seu ordenado». Conta ainda o mesmo cronista que, apesar de todos os rogos e pressões, a punição foi executada, argumentando «que ele havia de punir com direita justiça neste mundo, que Nosso Senhor no outro teria misericórdia com quem a merecesse». Mais tarde, já no leito da morte, arrependeu-se, e mandou dar a cada uma, em muito segredo, 100 000 reais; com esse dinheiro, conta a crónica, com algum humor, «acharam bons maridos e foram casadas e honradas».

Assim era o personagem... É interessante o comentário do mesmo cronista, segundo o qual, a certa altura, teria Vasco da Gama dito que «quem disto não fosse contente, [ele] dava licença que se fossem para Portugal comer o que os seus pais ganharam».

São múltiplos os exemplos que se poderiam citar, demonstrativos da actividade frenética desenvolvida pelo vice-rei em prol do que ele pensa ser a urgente moralização e organização do comportamento geral dos Portugueses no Oriente...

Ao mesmo tempo, são dadas ordens no sentido de reorganizar as forças militares na Índia: por exemplo, é reformulado o pagamento das soldadas, com o objectivo de garantir a permanência das guarnições nas fortalezas e de moralizar a situação, acabando com pagamentos fictícios a nomes de desaparecidos ou que simplesmente tinham sido *inventados*. À primeira vista, algumas das determinações promulgadas são extremamente duras, apenas justificáveis pelo propósito de evitar os frequentes abusos: por exemplo, são retirados os salários aos *casados* (tropa de reserva, constituída por soldados que, ao casarem, perdiam o estatuto militar, mas que, até então, recebiam salário como se estivessem ao serviço) e reserva-se o tratamento hospitalar apenas aos que estão realmente feridos.

Preocupa-se também com o problema da navegação muçulmana. Conta João de Barros que Vasco da Gama está profundamente

escandalizado — é este o termo que utiliza — com a situação. Assim, manda reforçar a vigilância ao largo de Calecute (o que foi feito não sem dificuldades), ordena que uma frota limpe a costa do Malabar, envia uma terceira às Maldivas e uma quarta a Melinde. Tem-se a sensação de que, neste momento, a guerra naval se traduz em múltiplas acções, de âmbito limitado, de corso e contracorso. Simultaneamente, inicia os preparativos no sentido de enviar uma armada ao mar Vermelho, sob o comando do seu filho Estêvão, já não com objectivos de ofensiva militar, mas obedecendo ao propósito defensivo de dificultar ao inimigo o acesso ao Índico. Depreende-se qual seria a estratégia marítima do vice-rei: limpar a costa do Malabar da actuação dos barcos muçulmanos e fechar o mar Vermelho («destruir todos os mouros da costa da Índia, e mormente da costa do Malabar», escreve Gaspar Correia).

A DESTITUIÇÃO DE D. DUARTE DE MENESES

O episódio que melhor revela a dimensão e a profundidade da nova orientação encarnada por Vasco da Gama deve ser o da decisão tomada em relação ao governador cessante, D. Duarte de Meneses (1522-1524). Com efeito, a principal responsabilidade nos males da administração portuguesa no Oriente é então atribuída a este governador.

Enfrentando não pouca oposição, dirige-se para Cochim, para onde convoca D. Duarte de Meneses. Já muito doente (escreve Gaspar Correia que sentia «grandes dores no pescoço», e os tratamentos a que se submetia «davam tão grande tormento que lhe não deixavam bulir o rosto para nenhuma parte, de que o viso-rei tomava grandes agastamentos»), com grandes dificuldades, logra que este, a 4 de Dezembro, lhe entregue finalmente o governo da Índia. A transmissão de poderes tem lugar num contexto de extrema tensão e com ameaças de retaliações violentas por parte de Vasco da Gama. Conta o mesmo cronista que, tendo D. Luís de Meneses

tentado interceder a favor do irmão, teria o vice-rei respondido que ele «trazia poderes para executar todos os crimes, em todas as pessoas que estavam do cabo da Boa Esperança para dentro, sem nada passar a Portugal para El-Rei julgar; porque dos próprios irmãos de El-Rei faria justiça, se os tivesse na Índia...»

À ultima hora, é ainda necessário usar a ameaça da força para que D. Duarte de Meneses aceite regressar ao reino no barco indicado; para isso, prepara-se para afundar a nau onde este se refugia. O irmão ainda volta a interceder por ele, pedindo-lhe que não seja tão rigoroso, pois D. Duarte «não tinha vendido fortalezas de El-Rei, e as coisas mandadas com tantas indignações pareciam mais ódio que outra nenhuma boa razão que para isso houvesse». A resposta do vice-rei, embora «com muita cortesia como lhe sempre fazia», é cortante: «Senhor D. Luís, se vosso irmão tivera vendido fortalezas, ali onde está ele não tivera cabeça, que lha mandara eu cortar...»

É um dos últimos actos de governo de Vasco da Gama. Virá a falecer nas vésperas de Natal, no próprio dia 24. Vestido com ricas roupas de seda, é enterrado no Convento de Santo António dessa cidade, coberto com o manto de cavaleiro da Ordem de Cristo. Catorze anos depois, será trasladado para Portugal, para o Convento de Nossa Senhora das Relíquias da Vidigueira, onde instituíra uma capela, confirmada pelo rei D. João III, nas vésperas da sua partida.

Comentando o transporte do cadáver para Lisboa, observa Faria e Sousa: «Foi o Oriente o ocaso da sua primeira vida, foi o ocaso do Oriente das suas maiores honras.»

Como é sabido, com o falecimento de Vasco da Gama, abrir-se-á um complicado sistema de sucessão, que, na prática, vai significar o adiamento da orientação iniciada pelo descobridor. Mas essa já não é a história de Vasco da Gama, embora seja um capítulo fundamental da Índia por ele descoberta na viagem de 1497-1499.

VASCO DA GAMA E A MONARQUIA

Com frequência, quando se lêem alguns textos dedicados à sua figura, tem-se a sensação de que, após o regresso da Índia no Verão de 1499, a sua vida decorre de forma um tanto irregular. Em parte como resultado de uma certa incoerência do rei D. Manuel em relação à sua pessoa, em parte devido ao espírito ambicioso e pouco maleável do almirante. O relevo dado a alguns momentos de maior dificuldade de relacionamento, como é o caso da carta régia de Março de 1507, bem como a consequente saída da família de Sines, contribuem sem dúvida para reforçar esta ideia; segundo ela, só anos depois, em 1519, na sequência do escambo com o duque de Bragança, se teria superado este afastamento entre a monarquia e Vasco da Gama.

No entanto, sem negar o fundamento de algumas destas afirmações, vale a pena voltar a analisar o problema, através da consideração do conjunto dos benefícios recebidos pelo almirante, assim como outros eventos significativos, a partir de 1499. Talvez, a partir daí, se possa chegar a uma conclusão ligeiramente diferente. Estes benefícios, organizados por ordem cronológica, permitem obter o quadro seguinte:

QUADRO I. — MERCÊS RECEBIDAS POR VASCO DA GAMA E OUTROS EVENTOS (1499-1524)

24.12.1499	D. Manuel promete doar a VG a vila de Sines
10.01.1500	D. Manuel concede a VG o título de Almirante do Mar da Índia, o título de Dom, uma tença anual de 300 000 reais, e autorização para cada ano trazer da Índia 200 cruzados em mercadorias, e vendê-las em Portugal sem pagar direitos
22.02.1501	D. Manuel concede mercê a VG de 1000 cruzados de ouro
25.09.1501	D. Manuel refere a mercê anterior
05.10.1501	D. Manuel concede mercê à mulher de VG
1501. meados/ /finais (?)	D. Manuel nomeia VG capitão-mor das armadas enviadas para a Índia
19.11.1501	D. Manuel manda pagar a VG o trigo que indica por conta dos 70 000 reais que ele tem a receber

MERCÊS RECEBIDAS POR VASCO DA GAMA E OUTROS EVENTOS (1499-1524)

10.01.1502	D. Manuel renova as concessões de 10.01.1500 corrigindo a forma de pagamento dos 70 000 reais
30.01.1502	Investidura de VG como almirante da Índia
02.05.1502	D. Manuel renova as concessões de 10.01.1502
20.02.1504	D. Manuel concede a VG a mercê de 400 000 reais anuais, procedentes da sisa do sal de Lisboa, a título de prémio, por ter conseguido o pagamento do tributo anual da parte do rei de Quíloa
20.02.1504	D. Manuel manda pagar a VG os 1000 cruzados doados em 25.09.1501
21.03.1507	D. Manuel expulsa VG e a família de Sines, e proíbe-lhes que tornem a entrar na vila sem licença de D. Jorge, o governador da Ordem de Santiago
18.11.1508	D. Manuel autoriza VG a comprar a alcaidaria-mor de Vila Franca de Xira
31.05.1509	Teresa, irmã de VG, recebe do rei uma tença de 20 000 reais, pelo seu casamento com Lopo Mendes de Vasconcelos
19.11.1511	D. Manuel ordena aos juizes da vila de Santiago de Cacém que, quando os agentes de VG tiverem de arrecadar as rendas que lhe pertencem naquela vila, em Sines, ou em Vila Nova de Milfontes, vão com eles os oficiais necessários para fazerem as execuções
01.06.1513	D. Manuel dá mercê a VG que todos os produtos que vierem da Índia sejam transportados sem pagar direitos nem fretes
01.08.1515	D. Manuel concede carta de privilégio de coutada em Nisa
22.08.1515	VG é autorizado a mandar à Índia, em cada armada, um seu representante para negociar
29.08.1515	D. Manuel altera a forma de pagamento da mercê de 20.02.1504, passando as verbas procedentes da sisa do sal de Lisboa para metade, sendo a outra metade paga pela sisa da vila de Nisa
09.10.1515	D. Manuel dá mercê a VG de uma tença de 60 000 reais anuais como almirante da Índia
19.10.1515	VG recebe carta de privilégio, isentando-o de qualquer contribuição
1518	VG está presente no casamento de D. Manuel, e é referido como morador da casa real
17.08.1518 (antes de)	VG reclama ao rei o título condal

MERCÊS RECEBIDAS POR VASCO DA GAMA E OUTROS EVENTOS (1499-1524)

17.08.1518	D. Manuel responde, dizendo que aguarde até Dezembro
24.10.1519	D. Manuel autoriza o escambo de 07.11.1519
04.11.1519	O duque de Bragança dá procuração para o contrato de 07.11.1519
07.11.1519	O duque de Bragança e VG permutam as vilas da Vidigueira e dos Frades por 400 000 reais anuais mais 4000 cruzados em ouro
17.12.1519	D. Manuel aprova contrato de permuta de 07.11.1519, e doa a Vidigueira e Frades a VG
29.12.1519	D. Manuel concede a VG o título de conde da Vidigueira; e VG toma posse das vilas permutadas em 07.11.1519
20.01.1520	D. Manuel dá mercê a VG de 102.864 reais anuais, pelo seu <i>assentamento de conde</i>
20.02.1520	D. Manuel determina que aqueles que incorressem nas penas da coutada de Nisa as pagassem na cadeia
30.03.1521	Mercê sobre as ancoragens da Índia
30.03.1522	D. João III concede a VG os rendimentos das ancoragens de Goa, Malaca e Ormuz
31.03.1522	Mercê sobre as ancoragens do rio de Goa
17.06.1522	D. João III confirma mercê de 01.06.1513
05.06.1523	D. João III confirma a doação complementar de 02.05.1502
05.06.1523	D. João III confirma mercê de 09.10.1515
07.06.1523	D. João III confirma a renovação, em 10.01.1502, da concessão de 10.01.1500
07.06.1523	D. João III confirma mercê de 19.10.1515
07.06.1523	D. João III confirma mercê de 22.08.1515
07.06.1523	D. João III confirma diploma de 29.08.1515
07.06.1523	D. João III confirma mercê de 05.10.1501
20.06.1523	D. João III confirma mercê de 01.08.1515
05.02.1524	D. João III garante a passagem do título ao primogénito
02.1524	VG é nomeado governador da Índia

Em linhas gerais, verifica-se que os benefícios se sucedem regularmente ao longo do ano 1500-1501 e inícios de 1502. O interva-

lo que se regista até Fevereiro de 1504 explica-se pela ausência de Vasco da Gama, durante a sua segunda viagem à Índia. Mas, logo que regressa, a mercê de 400 000 reais anuais restabelece a continuidade. Entre esta data e Março de 1507, não se regista nenhuma concessão régia; mas, de facto, esta última carta (com tudo o que de negativo significa), em termos sequenciais, não representa uma ruptura com o rei.

Nesta ordem de ideias, o quadro apresentado mostra igualmente a continuidade da ligação de Vasco da Gama a Sines (v. g., a ordem régia de Novembro de 1511); por outro lado, o casamento da irmã de Vasco da Gama evidencia como os laços da família Gama com a Ordem de Santiago se continuam a manter. A partir de 1513 e, sobretudo, a partir de 1515, os distanciamentos entre o almirante das Índias — e a sua família — e o rei D. Manuel não se notam claramente no quadro...

Neste sentido, a sua presença na corte por ocasião do terceiro casamento do monarca, bem como a reclamação do título condal, levam-nos a pensar se a ameaça de sair do país resultará tanto de um hipotético distanciamento por parte de Vasco da Gama, quanto do seu empenho no engrandecimento pessoal e familiar... As rápidas medidas tomadas pelo monarca talvez apontem nesse sentido. Ou talvez permitam perguntar se a pressão do almirante no sentido de regressar à Índia, não se tenha começado a manifestar mais cedo do que usualmente se considera; ou se não existiram outras razões. De qualquer modo, as mercês sobre as ancoragens orientais e as sucessivas confirmações, que se multiplicam com a subida de D. João III ao trono, mostram, a meu ver, que a mudança de monarca acelerou claramente o processo. Dos inícios de 1522 até à nomeação de Fevereiro de 1524, a continuidade é perfeita.

Enfim, estas observações não devem ser vistas como conclusões definitivas. Com efeito, resultam apenas da análise da frequência — maior ou menor — dos benefícios e outras mercês concedidas a Vasco da Gama e à sua família. Não entram em consideração com outros factores, nomeadamente de natureza política. Voltarei a considerar este assunto.

A VIAGEM

A despeito de tudo quanto se disse até agora, na memória da história portuguesa e universal, Vasco da Gama é sobretudo o protagonista da viagem de Lisboa à Índia, especialmente da viagem inaugural de 1497-1499. É esse o feito que dá sentido a toda a sua biografia posterior. Sem ela, Vasco da Gama nunca chegaria a ter, na sociedade portuguesa do seu tempo, a relevância que efectivamente teve, nem teria certamente beneficiado das dignidades e mercês que veio a receber; sem ela, ficaria registado (ou esquecido...) na historiografia como um dos tantos comendadores da Ordem Militar de Santiago, sem especial razão para ser destacado...

Com frequência, tem sido sublinhado quanto, na consciência do homem de todos os tempos, a *viagem* — acontecimento histórico, experiência humana, relato escrito — constitui espaço metafórico rico de símbolos e motor de transformações de todo o tipo. Na tradição cultural do Ocidente, como chama a atenção Leed, a viagem é, para além disso, paradigma de experiências *autênticas* e *directas*. Porque é, acima de tudo, prova, trabalho (no sentido originário da palavra), penitência e purificação, revela capacidades, deixa marcas. À herança da viagem medieval (a peregrinação, a voluntariedade, a solidão, a libertação), a viagem moderna acrescenta a dimensão *descobridora*, ponto de partida para o aparecimento posterior da viagem *científica*, *filosófica*.

Neste sentido, a viagem moderna — e a *Carreira da Índia* que

nasce da viagem inaugural de 1497-1499 assume, neste aspecto, um carácter matricial — representa um momento único na história da humanidade. Poucas vezes como agora é tão visível o agudizar da velha dialéctica das necessidades e das liberdades, da capacidade forjadora de novas sociabilidades (o barco é, em si, um espaço artificial), da criação de itinerários e de fronteiras, de novas e insuspeitadas territorializações.

Além disso, no processo milenar da evolução da história humana, em que é constante o movimento a caminho de uma progressiva variedade e complexidade das relações entre os homens, a viagem — itinerância e comunicação — ocupa, sem dúvida, um lugar relevante. E, neste contexto, as viagens descobridoras protagonizadas por portugueses e espanhóis constituem um momento singular..., a começar pelas duas grandes viagens de Vasco da Gama, em 1497-1499 e em 1502-1503.

Nestas circunstâncias, depois de ter apresentado uma revisão de conjunto do itinerário biográfico do navegador, valerá a pena acompanhar, com especial atenção, estas duas grandes viagens protagonizadas pelo almirante da Índia.

A VIAGEM DE 1497-1499

A FROTA DE 1497

A expedição é constituída por duas naus — *São Gabriel* e *São Rafael* — e a *Bérrio*, provavelmente uma caravela. Acompanha a armada uma quarta embarcação, de transporte de mantimentos, destinada a ser queimada a meio da viagem. Esta constituição da frota baseia-se fundamentalmente na descrição de Castanheda, que fala explicitamente de duas naus e uma caravela. Mas não podemos esquecer que há outras informações não concordantes com esta. Por exemplo, no «diário» de Álvaro Velho diz-se que a embarcação de mantimentos é nau, e que as outras são navios. Damião de Góis fala genericamente de quatro naus, e uma fonte iconográfica de primordial importância como é o *Livro das Armadas* não desenha nenhuma caravela. O mercador italiano Sernigi, declara que, dos navios enviados no descobrimento da Índia, três são novos. E, finalmente, o cronista Gaspar Correia afirma terem começado a ser construídos ainda no tempo de D. João II. Como se vê, não dispomos de elementos suficientes para ter certezas. Assim, há quem ultimamente tenha defendido que a frota de Vasco da Gama seria unicamente constituída por naus.

Na realidade, é muito difícil assumir uma posição totalmente clara. Por esta razão, prefiro, para já -- embora tenha consciência de se tratar de uma opção discutível --, seguir a opinião tradicional. A *São Gabriel* e *São Rafael* seriam embarcações novas, com armação redonda. É possível que tivessem castelos de proa. Como há anos escreveu Damião Peres, todos os barcos estão aí «providos de três mastros, de que só o da mezena arvora o pano latino, uma grande vela triangular, enquanto o grande, e o da proa, ou traquete, ostentam pano redondo, duas velas quadrangulares cada um».

A nau de mantimentos não seria nova; destinada a ser abandonada a meio da viagem, fora adquirida a um tal Aires Correia, de

Lisboa. A *Bérrio*, comprada a um mercador com esse nome, poderia ter feito viagens anteriores, possivelmente à Mina. É possível que tenha sofrido algumas transformações, no casco e no velame (introduzindo o redondo, para aproveitar o vento de popa, e assim acompanhar as naus). É uma hipótese aceitável, mas que se não pode provar.

Não é possível saber, com fundamento, em que medida os pormenores fornecidos por Gaspar Correia corresponderão inteiramente à verdade. Segundo ele, teria sido o próprio capitão-mor a acompanhar directamente tudo o que diz respeito à preparação da frota. Nalguns aspectos, há uma evidente deformação do cronista, mas, no seu conjunto, tais informações revelam uma personalidade exigente, cumpridora, activa e meticulosa. Chama a Vasco da Gama *fragueiro de condição*, o que não contradiz o que se conhece do seu comportamento posterior. Escreve ele nas *Lendas da Índia*: «Vasco da Gama, falando com os marinheiros que haviam de ir, lhe[s] muito encomendou que, enquanto não partissem, trabalhassem por aprender a carpinteiros, cordoeiros, calafates, ferreiros e torneiros, e por isso lhe[s] acrescentou mais a dois cruzados por mês, a fora o soldo de marinheiros que tinham, que eram cinco cruzados por mês; o que todos folgaram de aprender, por mais vencerem; e Vasco da Gama lhe[s] comprou todas suas ferramentas do que cumpria a seus ofícios.»

COMANDO DA FROTA

O comando das naus foi entregue aos dois irmãos, Vasco e Paulo, respectivamente o da *São Gabriel* e o da *São Rafael*, sendo a caravela comandada por Nicolau Coelho. Segundo Gaspar Correia, os dois irmãos receberam de mercê real 2000 cruzados, e Nicolau Coelho 1000.

Conhecem-se os nomes dos pilotos: Pêro de Alenquer (experiente na rota do cabo da Boa Esperança, uma vez que acompanhara em 1487-1488 Bartolomeu Dias), na nau *São Gabriel*, João de

Coimbra, na nau *São Rafael*, e Pêro Escolar, na *Bérrio*. Gonçalo Nunes chefia a nau de mantimentos. Acompanha-os, neste início da viagem e até Cabo Verde, Bartolomeu Dias.

TRIPULAÇÃO

É muito difícil determinar qual o número total de tripulantes que embarcaram na frota em Julho de 1497. As fontes são muitas vezes omissas, não apresentam números fiáveis, e, sobretudo, não são coincidentes. Sabe-se que, durante a viagem, faleceram muitos; por exemplo, Álvaro Velho afirma que, no regresso, só na travessia do Índico, morreram trinta. Sendo assim, não se sabe o número exacto dos sobreviventes que chegaram a Lisboa no Verão de 1499. Nestas circunstâncias — e para apontar números meramente indicativos — pode dizer-se, como hipótese plausível, que terão saído de Lisboa, entre 150 e 170 homens, que terão morrido na viagem cerca de metade, ou um pouco mais. Terão regressado, portanto, entre 50 e 70. É demasiado vago, mas não se pode ir mais longe. Se se desejar ter números exactos, é preferível escolher uma fonte fiável; assim, sugiro a opção pela informação dos cronistas Castanheda e Damião de Góis: 148 à partida, 93 falecidos por causas diversas no decorrer da viagem, e 55 sobreviventes.

QUADRO 2. — NÚMERO DE TRIPULANTES, FALECIDOS E SOBREVIVENTES

Fonte	Partida	Mortes na viagem	Regressados
Álvaro Velho	não indica	mais de 70	não indica
G. Sernigi	118	55	63
D. Manuel (carta de 1504)	não indica	mais de metade	não indica
Castanheda, Damião de Góis e J. Osório	148	93	55
Gaspar Correia	260 (cerca)	não indica	não indica
João de Barros	170 (até)	não indica	não indica
Faria e Sousa	160	não indica	55

Qual teria sido a constituição sociológica da frota de Vasco da Gama? Não chegou ao nosso conhecimento, infelizmente, nenhuma relação coeva. Mas, dado o interesse da questão, tem-se procurado reconstituir a lista através das referências cronísticas e documentais conhecidas. É, assim, possível estabelecer um quadro com 39 nomes. Não se trata de uma lista inteiramente satisfatória, mas, se se aceitar o número hipotético já indicado de cerca de 150 homens à partida, obtém-se, desta forma, uma lista de perto de 26 por cento, ou seja, à volta de 1/4...

QUADRO 3. — TRÍPULAÇÃO QUE É POSSÍVEL IDENTIFICAR

Categoria/Nome	Função
Capitães	
Vasco da Gama	Capitão-mor da frota, e da nau <i>São Gabriel</i>
Paulo da Gama	Irmão de Vasco da Gama, capitão da nau <i>São Rafael</i>
Nicolau Coelho	Fidalgo da casa real, capitão da <i>Bérrio</i> , foi depois capitão de um barco na expedição de Pedro Álvares Cabral
Gonçalo Nunes	Criado de Vasco da Gama, capitão da nau de mantimentos
Pilotos	
Pêro de Alenquer	Piloto da nau <i>São Gabriel</i> , participara na viagem de Bartolomeu Dias de 1487-1488, e na armada que foi enviada ao Congo em 1490
João de Coimbra	Piloto da <i>São Rafael</i> , vizinho de Setúbal
Pêro Escolar	Piloto da caravela <i>Bérrio</i> , participara na segunda viagem de Diogo Cão, tem o seu nome inscrito nas <i>Inscrições de Ielala</i> . Foi um dos pilotos da expedição de Pedro Álvares Cabral. É muito provável que seja o marinheiro de Setúbal que, anos antes, navegara entre o Algarve e Marrocos e participara na tomada de Arzila
Afonso Gonçalves	Piloto (provavelmente da nau de mantimentos), estivera antes na Guiné. É muito provável que seja um dos capitães da expedição de Pedro Álvares Cabral
Gonçalo Álvares	Piloto, mestre da nau <i>São Gabriel</i> , mais tarde piloto-mor da Índia

Categoria/Nome	Função
Escrivães	
Diogo Dias	Escrivão da nau <i>São Gabriel</i> , irmão de Bartolomeu Dias, comandou uma das embarcações da expedição de Pedro Álvares Cabral
João de Sá	Escrivão da nau <i>São Rafael</i> , comandou a <i>São Gabriel</i> entre Cabo Verde e Lisboa, no regresso: seguiu na viagem de Pedro Álvares Cabral
Álvaro de Braga	Escrivão da caravela <i>Bérrio</i> , foi mais tarde escrivão de Diogo Dias na feitoria de Calecute
Intérpretes	
Fernão Martins	Marinheiro, vizinho de Lisboa, conhecia a língua árabe; era também piloto
Martim Afonso	Marinheiro, tinha vivido no Congo
Marinheiros, soldados e de categoria não especificada	
Afonso de Selas	Vizinho de Pinhel
Álvaro Velho	Seria provavelmente do Barreiro
Fernão Veloso	É provável que tenha voltado à África Oriental na frota de João da Nova (1501-1502)
Francisco de Faria e Figueiredo	Irmão de Pedro de Faria e Figueiredo, morreu na viagem
Pedro de Faria e Figueiredo	Irmão do anterior, morreu na viagem
Gonçalo Pires	Marinheiro; não se sabe se é o que depois se instalou em São Tomé e foi informador de Valentim Fernandes; não se sabe se se pode identificar com um Gonçalo Pires, que aparece na documentação da Ordem de Santiago relativa a Sines
João da Ameixoeira	Marinheiro
João de Setúbal	Será o marinheiro de Setúbal, de nome João de Lisboa, que, anos antes, tivera um sério conflito com Pedro Escolar?
João Palha	
Leonardo Ribeiro	
Pedro Vaz	Marinheiro, vizinho do Porto

Categoria/Nome	Função
Sancho Mexia	
Simão Gonçalves	Calafate
Simão Rodrigues	Calafate
Álvaro Afonso	Morador em Sines e criado de Vasco da Gama
Francisco Lopes	Morador em Setúbal
Fernão Gonçalves	Morador em Lamego
Afonso de Melo	Escudeiro da casa real
Religiosos	
João Figueira	Clérigo; é muito provavelmente o que, com idêntico nome, era capelão do Mestre D. Jorge e prior de Tavira
Pedro da Covilhã	Frade, prior do Convento da Trindade de Lisboa
Degredados	
Damião Rodrigues	Marinheiro da nau <i>São Gabriel</i> ; desertou
João Machado	Ficou em Moçambique, não se sabe se nesta ou na viagem de Cabral (neste caso, em Melinde)
João Nunes	Judeu converso, ficou em Calecute
Pêro Dias	Ficou em Moçambique
Pêro Esteves	Ficou em Quíloa, não se sabe se nesta ou na viagem de Cabral

Deste quadro, além da informação sobre os respectivos nomes, que se pode extrair? Para já, ressalto o seguinte:

- a) Além de Vasco da Gama, dos outros três capitães, com a excepção de Nicolau Coelho, dois estão ligados directamente ao capitão-mor da frota: um é seu irmão (Paulo da Gama) e o outro é seu *criado*, Gonçalo Nunes (não entro agora no problema do sentido que se deve atribuir a esta expressão);
- b) Dos cinco pilotos, três têm experiência de navegação comprovada no Atlântico Central ou Meridional. Além disso, não repugna aceitar que dois deles, pela origem geográfica,

estejam ligados à Ordem de Santiago (João de Coimbra e Pêro Escolar);

- c) Do total de 39 homens identificados, 11 podem muito provavelmente estar ligados à Ordem de Santiago (ou seja, 28 por cento).

É forçoso reconhecer que se trata de uma informação escassa: no entanto, admitindo que estes 39 homens sejam representativos do universo global da tripulação que participa na viagem, pode-se admitir, como hipótese possível, que o recrutamento tenha sido feito de forma significativa dentro dos portos desta Ordem Militar, que se tenham procurado pilotos com experiência na navegação atlântica e que, para conferir maior eficácia ao comando, se tenham escolhido para as capitânicas homens pessoalmente ligados a Vasco da Gama. Talvez não estejamos longe da já referida notícia dada por Gaspar Correia de que o capitão-mor teria acompanhado directamente tudo o que diz respeito à preparação da frota; pelo menos, em matéria de recrutamento, assim parece ter acontecido...

TIPO E TONELAGEM DOS NAVIOS

Para além de informações de carácter geral, não se sabe praticamente nada sobre os navios da frota: tonelagem, dimensões, tipo de construção e armamento. De modo que, sendo este um aspecto fundamental para um melhor conhecimento da viagem de Vasco da Gama, pouco mais se pode fazer do que apresentar hipóteses verosímeis.

Quanto à tonelagem, Barros é demasiado genérico (fala de entre 100 e 120 tonéis). O italiano Sernigi e o cronista Castanheda apresentam estimativas que, excepto no caso da nau de mantimentos, se aproximam bastante:

QUADRO 4. — POSSÍVEL TONELAGEM

Navio	Capitão	Tipo de Barco	Porte em Tonéis (Sernigi)	Porte em Tonéis (Castanheda)
<i>São Gabriel</i>	Vasco da Gama	nau	90 tonéis	120 tonéis
<i>São Rafael</i>	Paulo da Gama	nau	90 tonéis	100 tonéis
<i>Bérrio</i>	Nicolau Coelho	caravela	50 tonéis	50 tonéis
Nau-mantimentos	Gonçalo Nunes	nau	110 tonéis	200 tonéis

Quanto às dimensões, também pouco se pode dizer. As estimativas dos próprios especialistas são tão divergentes que o melhor é não avançar com qualquer hipótese. Temos, assim, que nos contentar com a observação de Duarte Pacheco Pereira, no *Esmeraldo*, quando diz que D. Manuel ordenou que se «fizessem quatro navios pequenos, que o maior deles não passasse de cem tonéis para cima, porque para terra não sabida e tão incógnita, como aquela então era, não era necessário serem maiores. E isto se fez assi por que mais ligeiramente pudessem entrar e sair em todo lugar, o que sendo grandes não podiam fazer».

Nestas circunstâncias, a observação de que o maior deles não passasse de cem tonéis para cima leva-me a optar pelos valores dados por Sernigi. De todas as fontes que se referem à arqueação dos barcos da frota de Vasco da Gama, este e o autor do *Esmeraldo* são os que apresentam valores mais baixos. É significativo que tenham sido os únicos que teriam pessoalmente visto os barcos. Assim no conjunto de todas as informações disponíveis, pela minha parte, ressaltaria o qualificativo de *pequenos* que lhes dá Duarte Pacheco Pereira.

Aliás, não é possível procurar definições exactas. Recorde-se que a bibliografia não definiu ainda um valor de conversão, aceite por todos, do tonel de então pela tonelada actual.

Fontoura da Costa descreve os barcos da frota de Gama nos termos seguintes: «Os navios eram alterosos, de forma irregular, muito amassamento nos flancos; popa de painel e pequenos beques. Ao longo do casco alguns vedugos salientes em forma gracioso».

sa. À vante um castelo e à ré diversos pavimentos, que elevavam o castelo da popa a grande altura acima da flutuação. Os castelos eram assim formidáveis e próprios para a guerra; terminavam eles por chapitéus, havendo de um ao outro lado mareagens e xaretas para a manobra. A meio, entre os castelos, era o grande poço do navio, onde o batel andava em viagem; além deste, um outro mais pequeno tinha também ali o seu alojamento.»

Esta descrição é claramente exagerada. Tenha-se em conta que, em muitos autores, quando se descreve a arqueação, a mastreação e o volume dos barcos de Vasco da Gama, tende-se a atribuir às embarcações de finais de Quatrocentos características próprias dos seus congéneres do século XVI já adiantado.

De momento, creio ser difícil ir mais longe. «Seja como for», escreve Jaime Martins Barata, «parece que o porte da *S. Gabriel* não excederia as 200 toneladas actuais, provavelmente bastante menos do que isso. Quando nos lembramos que podemos ver agora no Tejo fragatas de carga com 300 toneladas fazemos uma ideia da pequenez do maior dos navios da frota de 1497.»

Tenha-se em conta, aliás, que em relação à constituição da frota de Pedro Álvares Cabral — sobre a qual apesar de tudo existem mais elementos — também se não podem fazer afirmações exactas e fundamentadas. Os cálculos apresentados por Rubens Viana Neiva para a armada de Cabral apontam, em resumo, para o seguinte:

QUADRO 5. — ESTIMATIVA DA ARMADA DE 1500

Navio	Capitão	Porte em Tonéis	Tripulação
Capitânia	P. Álvares Cabral	c. 250	c. 190
El-Rei	Sancho de Tovar	c. 200	c. 160
Nau real	S. M. de Azevedo	c. 180	c. 150
Nau real	A. Gomes da Silva	c. 180	c. 150
Nau real	Simão de Pina	c. 180	c. 150
Nau real	Vasco de Ataíde	c. 180	c. 150
Nau real	Nicolau Coelho	c. 180	c. 150

Navio	Capitão	Porte em Tonéis	Tripulação
Caravela <i>S. Pedro</i>	Pêro de Ataíde	c. 70	c. 50
Naveta de mant.	Gaspar de Lemos	c. 100	c. 80
Nav. <i>Anunciada</i>	N. Leitão Cunha	c. 100	c. 30
Nau mercante	Luís Pires	c. 130	c. 40
Caravela redonda *	Bartolomeu Dias	c. 100	c. 80
Nau real	Diogo Dias	c. 180	c. 150
Total			c. 1500

Sendo assim, é de aceitar a hipótese de Moacir Soares Pereira. Comparando as duas armadas — a de Gama e a de Cabral — aponta para uma arqueação média dupla entre a primeira e a segunda, o que, a ser verdade, evidencia — cito — «a rápida evolução da marinha portuguesa em três anos apenas, de 1497 a 1500, quando foi aumentada de 100 por cento a tonelagem dos navios destinados a carregar as valiosas especiarias indianas». Pela minha parte, apenas introduziria um pequeno matiz: é natural que a diferença entre os valores médios da frota de 1497-1499 (100 para as naus e 50 para as caravelas) e os correspondentes para a frota de 1500-1501 (entre 200 e 300 para as naus grandes, entre 200 e 100 para as naus pequenas, entre 50 e 70 para as caravelas) seja sobretudo resultado da diferente missão atribuída às duas armadas, talvez mais do que o efeito de uma rápida evolução da marinha. E, se esta observação corresponde à verdade, a referência de Duarte Pacheco Pereira aos «quatro navios pequenos» — atrás citada — ganha um sentido reforçado...

À semelhança do que acontecia em outras grandes embarcações da época, o alojamento do capitão seria na popa; a guarnição alojar-se-ia no convés. O porão iria completamente cheio (tonéis com água doce, mantimentos, sobressalentes, paióis da pólvora). A partir daqui, e em face do estado actual dos conhecimentos, tudo o que se escreveu ou se possa escrever deve ser considerado como hipótese — mais ou menos congruente — mas sem fundamento do-

cumental directamente relacionado com a viagem de Vasco da Gama. A título de exemplo de uma dessas *hipóteses*, atente-se na seguinte observação de Machado e Campos: «Qualquer dos três navios do descobrimento tinha um mestre, marinheiros e grumetes em número sensivelmente igual (à volta de 10 unidades em cada categoria), dois ou três bombardeiros, despenseiro, carpinteiro, calafate, tanoeiro e criados. No navio-chefe iam por norma o presbítero, o mordomo do capitão-mor, o meirinho (oficial de justiça), os intérpretes e maior número de criados que nos outros navios — mais cinco ou seis pelo menos.»

MANTIMENTOS NA VIAGEM DE 1502

Não dispomos de quaisquer referências documentais que nos permitam conhecer os mantimentos embarcados nesta viagem (tipos e quantidades). Mas, é possível utilizar como termo de comparação os elementos apurados para a segunda viagem de Vasco da Gama, de 1502, em relação à qual temos informações mais concretas. Segundo diversas relações da Casa da Guiné e Mina, entre 23 de Janeiro e 9 de Fevereiro, teriam sido dadas aos despenseiros de diversas naus (cujos nomes são indicados nos documentos) diferentes quantidades.

Independentemente dos valores em causa — susceptíveis de algum erro, na medida em que por vezes não é completamente líquida a interpretação dos dizeres das referidas relações —, pode-se apurar a seguinte lista de mantimentos:

QUADRO 6. — LISTA DE MANTIMENTOS

Produto	Nau <i>Leonarda</i>	Nau <i>Leitoa</i>	Nau <i>Esmeralda</i>	Navio <i>São Pedro</i>
Açúcar	7 arrobas	7 arrobas		
Água	6 tonéis + 38 pipas + 5 <i>quarteirolas</i>	7 tonéis + 38 pipas + 12 <i>quarteirolas</i>	8 tonéis + 44 pipas + 3 <i>quarteirolas</i>	6 tonéis + 20 pipas + 4 <i>quarteirolas</i>

Produto	Nau <i>Leonarda</i>	Nau <i>Leitoa</i>	Nau <i>Esmeralda</i>	Navio <i>São Pedro</i>
Alhos	300 cabos	300 cabos		
Ameixas	10 alqueires	10 alqueires		
Amêndoas	20 alqueires	20 alqueires		
Arroz	7 alqueires	7 alqueires		
Azeite	6 quartos e 5 cântaros	3 pipas		
Azeite para o queijo	3,5 cântaros	3 cântaros		
Carne	540 arrobas	480 arrobas		
Cebolas	75 cabos	75 cabos		
Farinha ou Biscoito	6 moios	5 moios		
Lentilhas	2 alqueires	2 alqueires		
Mel	1 quarto	1 quarto		
Mostarda	4 alqueires	4 alqueires		
Peixe	749 peças	560 peças + 201 pescadas		
Queijo	360	360		
Sal	5 moios	7 moios		
Toucinhos	90 arrobas	75 arrobas		
Vinagre	3 tonéis	2 tonéis + 33 almudes		
Vinho	81 tonéis	72 tonéis	180 tonéis	97.5 tonéis

LISTA DE MANTÍMIENTOS

Produto	Nau <i>São Gabriel</i>	Nau <i>São Pantaleão</i>	Nau <i>São Jerónimo</i>	Caravela <i>Santa Marta</i>	Nau <i>Flor de La Mar</i>
Açúcar			10 arrobas		
Água	4 tonéis + 17 pipas	4 tonéis + 14 pipas	10 tonéis + 57 pipas + 14 <i>quarteirolas</i>	12 pipas	

Produto	Nau São Gabriel	Nau São Pantaleão	Nau São Jerónimo	Caravela Santa Marta	Nau Flor de La Mar
Alhos			4.00 cabos		
Ameixas			15 alqueires		
Amêndoas			30 alqueires		
Arroz			10 alqueires		
Azeite			8 quartos		
Azeite para o queijo			4 cântaros		
Carne			670 arrobas		
Cebolas			100 cabos		
Farinha ou Biscoito			8 moios		300 quintais
Lentilhas			3 alqueires		
Mel			2 quartos		
Mostarda			5 alqueires		
Peixe			660 peças		
Queijo			450		
Sal					
Toucinhos			120 arrobas		
Vinagre			3 tonéis		
Vinho	30 tonéis	39,5 tonéis	101 tonéis + 35 almudes	5 tonéis	

CÁLCULO DE MANTIMENTOS PARA A VIAGEM DE 1497-1499

Que resultados é possível obter a partir destes elementos?

A partir de um regimento de mantimentos de uma caravela, de início do século XVI, onde se apresentam as necessidades médias mensais de uma tripulação de 31 homens, José Vasconcelos e Menezes e José Manuel Azevedo e Silva estabeleceram o seguinte quadro:

QUADRO 7. — MANTIMENTOS PARA UMA CARAVELA COM 31 HOMENS DE TRÍPULAÇÃO

Produto	Informação do Documento	Cálculo de Ração Mensal 31 homens	Cálculo de Ração Diária por cabeça
Biscoito	13 quintais + 3 arrobas + 7 arráteis	707 quilos	760 gramas
Carne	23 arrobas + 8 arráteis	331 quilos	356 gramas
Vinho	58 almudes + 5 canadas	1460 litros	1,5 litros
Vinagre	31 canadas	62 litros	0,66 litros
Azeite	15,5 canadas	31 litros	0,33 litros
Pescadas	6 dúzias + 5 peças	77 unidades	0,1 de peixe aprox.

Ainda para finais do século XVI, e para um universo de uma centena de homens, Artur Teodoro de Matos, apresenta os seguintes elementos:

QUADRO 8. — MANTIMENTOS PARA 100 HOMENS DE TRÍPULAÇÃO

Açúcar	6 arrobas	Farinha	1 moio
Água	68 pipas	Grãos	12 alqueires
Alhos	200 cabos	Lentilhas	10 alqueires
Ameixas passadas	10 alqueires	Mel	8 arrobas
Amêndoas	10 alqueires	Mostarda	4 alqueires
Azeite	6 quartos	Pescada	54 dúzias
Biscoito	437 quintais	Sal	1 moio
Carne	400 arrobas	Vinagre	5 pipas
Cebolas	200 cabos	Vinho	60 pipas

Calculando estas quantidades indicadas no Quadro 8, para uma centena de homens, em carne e pescadas, obtêm-se cerca de 6 toneladas de carne e 648 pescadas, o que, para um tempo aproximado de 16 meses de viagem (ida e volta), representam uma média mensal de 375 quilos de carne e cerca de 40,5 pescadas, o que, por cabeça, corresponde a uma média mensal de 3,75 quilos de carne e

cerca de 0,45 pescada. Por sua vez, as quantidades indicadas no Quadro 7 registam, por cabeça, rações mensais superiores: cerca de 10,5 quilos de carne e 2,5 unidades de pescada. A diferença resultará — se não existem defeitos de cálculo provocados pela utilização de fontes tão parciais e tão diferenciadas — da circunstância de a segunda lista corresponder a uma época posterior, quando a rota e o sistema de abastecimentos em escalas se encontra já estruturado, a exigir, portanto, o embarque inicial de quantidades inferiores de abastecimentos.

Os escassos elementos conhecidos sobre as quantidades que se entregaram para a viagem de Vasco da Gama de 1502 — em matéria de carne e de peixe (Quadro 6) — apontam para valores que variam entre 480 e 670 arrobas de carne (ou seja, entre 7200 e 10 050 quilos), e entre 660 e 761 peças de peixe. Se se admitir hipoteticamente uma média de 150 homens por embarcação, e tendo a viagem durado 16 meses, chega-se a entre 3 e 4,2 quilos de carne (por mês e por cabeça), e a cerca de 0,3 unidade de peixe (igualmente por mês e cabeça). É forçoso reconhecer que nos encontramos próximos dos valores indicados por Teodoro de Matos (Quadro 8).

Embora reconheça a temeridade que representa proceder a comparações deste tipo, a referida proximidade de valores permite que me atreva a elaborar um quadro onde se resumem e comparam os valores indicados por Teodoro de Matos e os valores documentados para os barcos de Vasco da Gama em 1502:

QUADRO 9. — ESTUDO COMPARATIVO DOS QUADROS 6 E 8

Produto	Valores Máximo e Mínimo das Naus da Viagem de 1502	Valores Indicados por Teodoro de Matos
Açúcar	entre 7 e 10 arrobas	6 arrobas
Água	entre 12 e 77 pipas	68 pipas
Alhos	entre 300 e 400 cabos	200 cabos
Ameixas	entre 10 e 15 alqueires	10 alqueires
Amêndoas	entre 20 e 30 alqueires	10 alqueires

Produto	Valores Máximo e Mínimo das Naus da Viagem de 1502	Valores Indicados por Teodoro de Matos
Azeite	entre 6 (cerca) e 8 quartos	6 quartos
Biscoito, farinha, grão e lentilhas	entre 5 e 8 moios de farinha e entre 2 e 3 alqueires de lentilhas	437 quintais de biscoito, 1 moio de farinha, 12 alqueires de grão e 10 alqueires de lentilhas
Carne	entre 480 e 670 arrobas	400 arrobas
Cebolas	entre 75 e 100 cabos	200 cabos
Mel	entre 1 e 2 quartos	8 arrobas
Mostarda	entre 4 e 5 alqueires	4 alqueires
Pescada	entre 660 e 761 peças	648 peças
Sal	entre 5 e 7 moios	1 moio
Vinagre	cerca de 6 pipas	5 pipas
Vinho	entre 60 e 360 pipas	60 pipas

Como se comprova, os valores — na maioria dos produtos — não são muito divergentes. Se se admitir, como hipótese de trabalho, o número de 150 homens por nau, e se se tiver em conta que as quantidades da segunda coluna correspondem a cerca de 100 homens, do ajustamento proporcional (resultante da multiplicação da média da segunda coluna por 1,5) chega-se a valores razoavelmente proporcionados. Exceptua-se o caso do sal — com valores muito superiores em 1502.

Nestas circunstâncias, talvez não estejamos muito longe da verdade se admitirmos que, na viagem inaugural da *Carreira da Índia* de 1497-1499, tenham embarcado abastecimentos em quantidades não muito diferentes dos valores médios apresentados na primeira coluna do quadro anterior. Como se vê, não destoam do apontamento genérico dado por Duarte Pacheco Pereira, quando descreve nestes termos a preparação da armada: «Os navios foram construídos assaz fortes, de madeira e pregadura, e com três equiparações

de velas cada nau, e assi amarras e outros aparelhos e cordoalha três e quatro vezes dobrada além do que costumavam trazer. A louça dos tonéis, pipas, barris, assi de vinho como de água, vinagre e azeite, toda foi arqueada com muitos arcos de ferro, que cada peça levava por segurar o que dentro tinha. Os mantimentos de pão, vinho, farinhas, carnes, legumes e cousas de botica, e assi armaria e bombardaria, tudo isto foi dado em tanta abundância quanto à necessidade do caso convinha, e muito mais.»

Parecida com esta descrição é a de Gaspar Correia que, nas *Lendas da Índia*, escreve: «... os navios se concertaram de aparelhos e velas dobradamente, e artilharia e munições em muita abundância, e sobretudo mantimentos de que os navios haviam de ir carregados, com muitas conservas e águas cheirosas, e em cada nau todas as coisas de botica para doentes...»

LIMITAÇÕES DO ESPAÇO DISPONÍVEL

Chaunu, estudando este problema em termos genéricos, chamou a atenção para algo que me parece muito importante. Trata-se de, conjugando os cálculos da tripulação e dos víveres, ter consciência que ambos, de certo modo, condicionam a evolução dos navios de descobrimento e fixam as suas características.

Assim, calcula a ração diária por cabeça, então, em 1,5/2 libras de biscoito, 0,5/1 libra de carne salgada, pescada e queijo, 0,25 libra de arroz ou legumes secos, 1 litro de água doce, 3/4 de vinho, 1/20 de vinagre, 1/4 de azeite (o que, em termos muito gerais, não está longe dos valores indicados nos quadros anteriores).

Seria muito interessante poder aplicar estes cálculos à estimativa de mantimentos aferida anteriormente. Entre outros aspectos, uma tal projecção permitiria colocar o problema de qual a expectativa do tempo necessário para a viagem que teria sido projectada para a expedição de 1497-1499. É impossível fazê-lo com todos os produtos. Mas, a partir do cálculo indicativo de cerca de 10 000 quilos de carne, pode-se chegar à seguinte hipótese: com cerca de centena e

meia de homens, e considerando as quantidades de peixe irrelevantes, a necessidade (já apontada) de uma média diária de cerca de 350 gramas de carne, leva a pensar que os citados 10 000 quilos resultariam de uma previsão para um período de entre 200 e 250 dias. Como Vasco da Gama sai de Lisboa no final da primeira semana de Julho, uma tal previsão aponta para meados de Fevereiro do ano seguinte, como data tendencialmente máxima.

Quererá isto significar que, antes da partida, se pensava numa viagem para cerca de sete ou oito meses, no máximo? Bartolomeu Dias sai de Lisboa em Agosto e chega à costa sul-africana da margem do Índico em princípios de Fevereiro; Vasco da Gama, que sai um mês e meio antes, passa o cabo da Boa Esperança a 20 de Novembro, e chega à angra de São Brás em inícios de Dezembro. Pensariam os responsáveis portugueses que a travessia do Índico se faria em cerca de um mês — como efectivamente aconteceu de Melinde a Calecute —, e, portanto esperariam chegar a Calecute em Janeiro adiantado, princípios de Fevereiro? Sendo isto verdade, a inesperada demora na viagem teria resultado da lentidão na navegação ao longo da costa oriental africana entre o Natal e Melinde? Ou seja, o momento em que a viagem teria começado a revelar-se mais longa do que o previsto, e, conseqüentemente, em que os víveres começariam a escassear, teria sido durante o mês de Janeiro? Será por acaso que o «diário» da viagem fala, em Dezembro, de resgate de gado para assar e da captura de muito peixe? E que tenha sido precisamente nesse mês de Janeiro que faltou a água? Um mês antes tinham feito aguada na angra de São Brás, e se esta vai faltar em tão pouco tempo, quererá dizer que tinham embarcado reservas pequenas, talvez porque esperassem em poucas semanas atingir a Índia? Castanheda informa que nessa angra, Vasco da Gama fez «despejar a nau de mantimentos nas outras naus e mandou-a queimar *como levava no regimento*» (o sublinhado é meu). Poderá esta expressão constituir mais um argumento a favor da hipótese de que o planeamento da viagem previra estar perto, a partir daqui, o respectivo termo?

São tudo interrogações às quais se não pode dar uma resposta. No entanto, como se comprova, há indícios convincentes que apontam para a possibilidade de se ter abastecido a frota com quantidades inferiores às que se mostraram ser necessárias, eventualmente porque, não prevendo os atrasos no canal de Moçambique, se esperava poder realizar a viagem em menos tempo (dois meses e meio ou três meses). Será interessante referir que, de acordo com o «diário» da viagem, entre o Natal e Melinde, se *perderam* à volta de três meses...

Mas, há ainda um outro aspecto, para cujo esclarecimento é importante este problema dos abastecimentos. Chaunu ressalta-o quando escreve que, admitindo os valores aproximados já indicados, víveres para quatro meses e água para um mês significam 500 quilos por cabeça. Mas, no caso da viagem de descoberta, tem que se ter ainda em conta a insuficiência dos conhecimentos, ou mesmo o grande desconhecimento do que se vai encontrar, bem como a necessidade de pensar, à partida, em víveres necessários para a ida e para o regresso. Tudo isso implica uma duplicação das quantidades.

Segundo este mesmo autor, Colombo, teria levado víveres para 15 meses e água para seis, ou seja, cerca de 1300 quilos por tripulante! Vasco da Gama, para um horizonte de tempo superior, cerca de 2100 quilos por cabeça. É importante ter presente esta diferença entre as duas expedições — além de muitas outras. Para um barco da mesma capacidade, e quando a viagem é de descoberta, a relação tripulação-quantidade de víveres cresce, assim, significativamente. Calcula-se que esta viagem exige, em média, o dobro da tripulação normal da viagem europeia. O mesmo autor calcula estas necessidades da seguinte forma: com 15 homens, um barco de 30 toneladas exige em média 7,5 toneladas de víveres; numa viagem de descobrimento, um barco de dimensões idênticas, necessitando de uma tripulação de 30 homens, quadruplica assim a tonelagem dos víveres, em comparação com as necessidades normais da viagem de não descobrimento... Ou seja, a quantidade de víveres suplementares

preenche a quase totalidade ou ultrapassa mesmo a tonelagem disponível, se a compararmos com a correspondente viagem europeia. Denoix — citado por Chaunu — resume esta dramática progressão nos termos seguintes: «Um navio de 60 toneladas, preparado para a descoberta, com uma quantidade reduzida de 2 toneladas por cabeça, via com uma tripulação de 20 a 30 homens o limite de equipamento e víveres passar de 16 a 70 toneladas, absorvendo a totalidade do peso disponível para a carga.» Daí que se conclua, com plena razão, que a capacidade de um barco armado para a viagem de descoberta é quase integralmente absorvida pelo equipamento e pelos víveres. A lógica deste raciocínio obriga, assim, a situar entre as 80 e as 130-150 toneladas, numa média de 100, a dimensão do barco de descobrimento, o que, sendo a distância previsivelmente longa, obriga a recorrer ao barco de abastecimentos, o qual deverá ser abandonado a meio da viagem.

Como se vê, a conjugação de todos estes elementos, se não permite obter informações quantificadas ao pormenor, possibilita, no entanto, definir linhas de referência fundamentais que não entram em conflito com os escassos e parcelares dados fornecidos pela documentação. Assim, partindo dos 150 homens de tripulação da primeira viagem de Vasco da Gama, os valores teóricos obtidos apontam desta forma para 300 a 350 toneladas de víveres. Admitindo, como valores de referência, os que são indicados no Quadro 4, compreendem-se imediatamente duas coisas: por um lado, a inclusão na frota da nau de mantimentos e, por outro lado, que, para uma tonelagem total de cerca de 340/350 toneladas, seja difícil ultrapassar o limite máximo de 160/170 para a tripulação.

Na realidade, se os valores de Sernigi são válidos, teriam de levar quantidades inferiores de mantimentos. Estes, muito provavelmente, terão sido reduzidos ao mínimo.

Ou seja, por ambas as vertentes, chegamos à confirmação dos valores — em homens e em tonelagem — tradicionalmente apontados. Aliás, tais valores apontam, assim, para um terço da tonelagem

global da frota dedicada ao transporte de víveres e abastecimentos. Continuando a utilizar as informações de Sernigi para a primeira viagem de Vasco da Gama, num total de 340 de tonelagem global, seriam 110 destinadas a víveres e abastecimentos complementares, ou seja, cerca de 32 por cento, o que não está longe da informação de João de Barros de que, na frota de Pedro Álvares Cabral de 1500, dos treze navios, quatro «levaram carga de homens», o que, a ser verdade, corresponde a cerca de 31 por cento.

«Nesta viagem se fizeram tantas e tão grossas despesas com tão poucas naus que, por não parecerem graves de ouvir e crer, o leixo de dizer pelo miúdo», escreve Duarte Pacheco Pereira. De facto, D. Manuel gasta muito dinheiro nas primeiras viagens. Compreende-se assim o comentário do monarca, feito ao embaixador de Veneza, nos princípios de 1502: «Se este ano as coisas não corressem bem, como se pensa, deixaria de todo a empresa, porque no ano passado perdeu nela oitenta mil ducados.» De facto, o esforço em dinheiro, em homens e em *stress* — dizemos hoje em dia — explica muita coisa, a começar pelas sérias dúvidas com que o projecto manuelino foi encarado por muita gente.

PARTIDA DA FROTA

A armada parte do rio Tejo em 8 de Julho de 1497. Embora escreva muitos anos depois deste evento, talvez porque terá assistido a muitas partidas das naus da carreira da Índia, João de Barros logra transmitir o ambiente psicológico em que tem lugar a primeira de todas elas: «E quando veio ao desfraldar das velas, que os mareantes, segundo seu uso, deram aquele alegre princípio de caminho, dizendo: <Boa viagem!>, todos os que estavam prontos na vista deles, com uma piedosa humanidade, dobraram estas lágrimas e começaram de os encomendar a Deus e lançar juízos, segundo o que cada um sentia daquela partida.

»Os navegantes, dado que com o fervor da obra e alvoroço da-

quela empresa embarcaram contentes, também passado o termo do desferir das velas, vendo ficar em terra seus parentes e amigos, e lembrando-lhes que sua viagem estava posta em esperança, e não em tempo certo nem lugar sabido, assim os acompanhavam em lágrimas como em o pensamento das coisas que em tão novos casos se representam na memória dos homens. Assim que, uns olhando para a terra e outros para o mar, e juntamente todos ocupados em lágrimas e pensamento daquela incerta viagem, tanto estiveram prontos nisso, até que os navios se alongaram do porto.»

CANÁRIAS E CABO VERDE

Uma semana depois, navegam ao largo das Canárias. Seguem a rota usual ao longo da costa ocidental africana. Na madrugada seguinte, passam a *Terra Alta*, tradicional ponto de referência para os barcos portugueses, onde pescam durante duas horas. Estão perto do Rio de Ouro, lugar muito frequentado desde o tempo das navegações henriquinas, onde surge o primeiro contratempo: sendo «de noite tamanha a cerração», lê-se no relato de Álvaro Velho, certamente no decorrer das manobras, perde-se a nau de Paulo da Gama e, logo a seguir, a do próprio Vasco da Gama. Felizmente que as instruções são claras: numa situação dessas, devem reunir-se todos em Cabo Verde.

Assim, no domingo seguinte, encontram-se na ilha do Sal. Estão a 23 de Julho. Estão todos, menos a nau de Vasco da Gama, que só será encontrada três dias depois, entre o Sal e a ilha de Santiago. Escreve o autor do mesmo texto que «sobre a tarde nos viemos a falar com muita alegria, onde tirámos muitas bombardas e tangemos trompetas, e tudo com muito prazer pelo termos achado». Nesta última ilha, a armada mantém-se alguns dias; reabastece-se de carne, água e lenha, e levam-se a cabo pequenos arranjos nos navios.

DE CABO VERDE A SANTA HELENA

Compreende-se a razão de ser da paragem. Em certa medida, até Cabo Verde, a viagem atlântica não levanta grandes problemas. Depois de quase meio século de navegações naquela região, seguindo uma rota que, a partir da Europa, acompanha a costa e as ilhas, pode-se dizer que os portugueses se encontram em latitudes *familiares*. A rota usual — a da exploração dos rios da Guiné e das viagens costeiras mais meridionais — inflectia depois para nascente, a caminho da Mina. Fora, anos antes, a caminho do Atlântico Sul, a rota *descobridora* de um Diogo Cão e de um Bartolomeu Dias.

Mas, agora, o itinerário marítimo é outro. Trata-se de, partindo de Cabo Verde, proceder às delicadas manobras que, em pleno oceano, vão conduzir a armada directamente ao extremo meridional do continente africano. Vão ser longas semanas de mar alto, sem ver terra. Um erro naquelas cruciais manobras, nessa estreita faixa do Atlântico Central, pode ser fatal para a expedição. Podem ser obrigados pelos alísios a regressar ao Atlântico Norte..., ou podem entrar na zona das calmarias que tantos problemas criou a Cristóvão Colombo na sua terceira viagem americana... ou, finalmente, podem ser apertados para os mares do interior do golfo da Guiné. Em certa medida, o segredo da rota do Atlântico Meridional, a porta do cabo da Boa Esperança está ao largo de Cabo Verde.

Por isso, Bartolomeu Dias, que acompanha a armada de Gama até estas manobras, uma vez realizadas, pode abandonar a frota, dirigindo-se à Mina. Como escreve João de Barros, depois «da partida da qual ilha, Bartolomeu Dias os acompanhou até se pôr no caminho da derrota para a Mina, Vasco da Gama na sua». E Damião de Góis afirma que, à saída da ilha de Santiago, a frota, «seguindo seu regimento», se dirige ao cabo da Boa Esperança. Com efeito, na rota portuguesa a caminho do Atlântico Sul, o mais difícil parece estar feito...

Para que se avalie correctamente o significado desta fase da via-

gem, vale a pena recordar em que termos se teria processado a anterior experiência desta *grande* viagem; isto é, a que protagonizou, com êxito, Bartolomeu Dias, em 1487-1488.

A ANTERIOR EXPERIÊNCIA DE BARTOLOMEU DIAS

Convém começar por recordar o ponto de partida em que se situa a preparação da viagem de Bartolomeu Dias. Refiro-me ao Tratado de Alcáçovas-Toledo (assinado em 1479-1480), no qual os reis de Portugal e de Castela definem as respectivas áreas de influência atlântica — separadas por urna linha horizontal situada no ponto mais meridional da ilha mais meridional do arquipélago das Canárias. Desde então, o Atlântico Sul (aí designado como *as ilhas de Canária para baixo contra Guiné*) é entendido como o oceano da expansão natural para os Portugueses.

Mas, o reconhecimento — hoje dir-se-á, a descoberta — desse espaço é historicamente feito a partir da determinação de uma rota. É importante ter presente este aspecto: para os Portugueses, o Atlântico Sul começa por ser uma rota. Inicialmente ensaiada por Diogo Cão, e mais tarde completada por Bartolomeu Dias. Neste sentido, tal como efectivamente se desenrolou, no itinerário utilizado, a viagem deste último navegador, em 1487-1488, constitui a grande experiência matricial da rota posteriormente calcorreada por Vasco da Gama. E isto, fundamentalmente, por três ordens de razões. Já num trabalho anterior tive oportunidade de as explicar.

Em primeiro lugar, é a descoberta do cabo de Boa Esperança, que representa a confirmação da comunicação directa entre os dois oceanos. É o fim definitivo de toda uma visão geográfica, de origem ptolomaica, que olhava para o Índico como um mar interior, qual *outro Mediterrâneo Meridional*. É o dealbar da consciência de que, na economia da divisão oceânica mundial, a divisão dos mares deixa de obedecer a esquemas equinociais — deixa de haver mares *setentrionais* e mares *meridionais* —, devendo esta, de preferência,

ser pautada por critérios meridianos; ou seja, o Atlântico é uno, em termos de projecção vertical, o que o distingue radicalmente dos outros mares: do Mediterrâneo, conhecido e navegado desde a Antiguidade, e do Índico, que à navegação ocidental se vai abrir poucos anos depois.

Em segundo lugar, é o esforço por superar as dificuldades encontradas na progressão para sul junto à costa africana. Apesar de os exploradores levarem caravelas, a experiência mostrara quão difícil seria utilizar a mesma rota com navio de maior porte e com velas quadrangulares como eram as das naus. Daí resulta um problema de carácter técnico, cuja solução acaba por ser mostrada na viagem de Bartolomeu Dias. Isto é, fica demonstrado como é urgente procurar uma outra rota, mais para sudoeste, cuja praticabilidade será precisamente sugerida pela volta feita pela frota de Bartolomeu Dias logo a seguir à *angra das Voltas*. Provavelmente, poder-se-á aproveitar já o vento que sopra de sueste na chamada *volta da Mina*. É o que Gago Coutinho expõe com as palavras seguintes: «Tratava-se assim», escreve, «de tentar uma volta em arco, pelo largo de África, a contornar aquela região de ventos contrários, que Dias encontrara a poente do Cabo, e que se receava dominarem no Atlântico Sul até ao equador. Seria uma volta — à qual depois chamaram <do Brasil> — análoga àquela que os navios em retorno da Guiné traçaram no Atlântico Norte, também em arco, pelo largo da costa africana.» Em terceiro lugar, e como consequência do indicado anteriormente, abre-se com Bartolomeu Dias um amplo período durante o qual tudo leva a crer que se tenha efectuado uma série de viagens de reconhecimento e de exploração marítima no Atlântico Sudocidental, com o propósito de determinar a rota que, pelo sudoeste, conduziria em melhores condições ao cabo de Boa Esperança.

É possível — embora se trate de uma mera hipótese — que tenha sido numa destas viagens exploratórias que se terá arribado à costa brasileira. Com efeito, estabelecendo uma relação entre as infor-

mações conhecidas sobre estas viagens exploratórias, por um lado, e a presença de Bartolomeu Dias nos mares equatoriais entre 1497 e 1499, por outro lado, alguns autores admitem seriamente a possibilidade de que ele tenha tido um papel importante nessa exploração marítima do Atlântico Sudocidental. Se isso corresponde à verdade, está então perfeitamente explicada a razão por que Bartolomeu Dias está ausente da expedição de Vasco da Gama (excepto no percurso inicial) e por que vai estar presente na armada de Pedro Álvares Cabral.

Assim, em relação a esta hipótese — tão sugestiva como difícil de demonstrar —, pode dizer-se o seguinte: se existe uma certeza, não faltam as suposições. Se estas são muitas e dificilmente resolúveis, mantém-se, no entanto, a certeza: o traçado da rota adequada que, de Lisboa, conduz ao Cabo, está determinado em 1497-1498, pelo que é legítimo admitir que tenha levado alguns anos a ser aferida. Com razão afirma Gago Coutinho que «essa volta larga, passando a barlavento — a leste — da costa brasileira, foi praticada em 1497 por Vasco da Gama navegador que, visto não levar caravelas, como Bartolomeu Dias, mas naus, ia em viagem definitiva».

AS INSTRUÇÕES DADAS POR GAMA A CABRAL

É neste contexto que deve ser situado um documento posterior, mas com o maior interesse para a compreensão desta primeira viagem ao Índico. Refiro-me às instruções dadas por Vasco da Gama, em Fevereiro de 1500, para a viagem de Cabral.

A primeira preocupação manifestada pelo capitão-mor é significativa: «Antes de que aqui parta, fazer mui boa ordenança, para se não perderem uns navios dos outros.» E explicita o seu pensamento, indicando como devem ser feitas as manobras: «A saber. Cada vez que houverem de virar, fará o capitão-mor dois fogos, e todos lhe responderão, cada um com outros dois fogos. E, depois de assim lhe responderem todos virarão.»

Um sinal de fogo quer dizer ordem de continuar; dois sinais, já se viu, correspondem a virar; três sinais significam colocar a vela *moneta*, possivelmente para aproveitar melhor o vento bonançoso; quatro, para amainar. Mas ninguém — reafirmam as instruções — deve fazer qualquer manobra sem sinais prévios do capitão-mor. E, mais adiante, esclarece que, a partir de Cabo Verde, se alguém se perder — e não for visto de dia ou sem os seus fogos de noite —, deve navegar em direcção à aguada de São Brás, já no Índico. Indica a seguir a rota adequada: «Devem fazer o seu caminho para o sul [com o vento à popa]. E se tiverem de guinar que seja para a banda de sudoeste; e, tanto que neles der o vento escasso [ou seja, vento de proa], devem ir na volta do mar até meterem o cabo da Boa Esperança em leste franco.»

Dá depois uma série de conselhos sobre o modo como, em caso de se perder algum barco, se devem reunir na aguada de São Brás: «Lembro», recorda, «que se deve dar marcas onde se façam os caminhos, para os navios que assim se perderem.»

Vistas à luz dos conselhos de Vasco da Gama, certamente as palavras com que Duarte Pacheco Pereira — no *Esmeraldo de Situ Orbis* — termina a sua exposição sobre a rota da Índia adquirem uma força ainda maior: «E, na travessa deste golfão do Cabo Verde por diante, se deve ter grande aviso e vigia de dia e de noite, porque nele há muito grandes trovoadas que trazem consigo maravilhosa força de vento. E cumpre que na hora que virem algum relâmpago ou fuzil ou bulcão negro, amainem suas velas até passar a força do tal vento, porque, se isto não fizerem, cousa é que pode acontecer, a nau em que topar se perder, como já por mau recado se perderam outras.»

No manuscrito que chegou ao nosso conhecimento, nada mais se diz. Tem-se a sensação que se interrompem, neste passo, as instruções de Vasco da Gama. De qualquer modo, o texto que se conhece é suficiente para considerar — como faz Fontoura da Costa — que se trata das «primeiras conhecidas para a navegação duma ar-

mada em conjunto». Constituem, assim, e de certa forma, uma matriz de considerações semelhantes que se vão também encontrar nos regimentos dados posteriormente pelo rei. Com as devidas diferenças motivadas pela circunstância de as viagens de 1497-1499 e de 1500-1501 serem as primeiras, teria todo o interesse desenvolver estes aspectos da viagem marítima complementando as informações umas com as outras. Só o não faço, porque isso alongaria desproporcionadamente este trabalho. De qualquer modo, recorde-se que idêntica preocupação vai continuar ao longo do século XVI, nas instruções dadas, por exemplo, a D. Francisco de Almeida em 1505, a Fernão Soares em 1507, a Diogo Lopes de Sequeira em 1508, a Gonçalo de Sequeira em 1510, numa genealogia contínua que se encontra explicitada ainda em instruções dadas em finais da centúria (por exemplo, as dadas à nau *São Pantaleão*, em 1592).

Comentando o texto das instruções de Vasco da Gama, Morison escreve estas palavras significativas, as quais — pela autoridade do autor nestas matérias — não resisto a transcrever: «É particularmente de notar que a rota de Cabral era a melhor que podia ter tomado para chegar à Índia no mais curto espaço de tempo. Isto, e não o desembarque, no Brasil, é o aspecto mais significativo desta viagem [...]. Vasco da Gama não só descobriu o caminho marítimo para a Índia, como o melhor caminho marítimo.»

IGNORÂNCIA SOBRE O QUE ACONTECEU ENTRE 1488 E 1494

Para explicar este conhecimento extremamente exacto dos mares meridionais, não se encontrou ainda uma solução devidamente fundamentada. Que terá na realidade acontecido entre a viagem de Bartolomeu Dias e a de Vasco da Gama? Tem-se colocado a hipótese de terem existido viagens intermédias, de carácter exploratório — pessoalmente tendo a inclinar-me para esta possibilidade —, mas nada de realmente concreto se sabe sobre a realização de tais viagens, seu número, datas em que tiveram lugar, âmbito espacial em que se desenrolaram, etc.

Recorrer a uma argumentação baseada na existência então de uma política deliberada de secretismo por parte da monarquia portuguesa a tão célebre *teoria do sigilo*, desenvolvida por autores tão significativos como Jaime Cortesão —, não se apresenta como uma solução para a dificuldade. É certo que a teoria do sigilo encerra algumas virtualidades interessantes; nesse sentido, pode abrir possibilidades de investigação. Mas não constitui, em si, qualquer fundamentação credível. Nestas circunstâncias, tem que se admitir seriamente a outra possibilidade, ou seja, a atribuição do mérito da *descoberta* da rota gâmica ao próprio Gama.

De qualquer modo, nada permite pensar, como em determinado momento Armando Cortesão alvitrou, que, na sequência da viagem de Bartolomeu Dias, o rei D. João II tenha mandado caravelas, provavelmente sob o comando de Vasco da Gama, para explorar a costa africana mais além do último local onde chegou a expedição de 1487-1488. Já tive oportunidade de chamar a atenção para este aspecto.

A questão é importante, porque aqui residirá a razão pela qual há um intervalo, aparentemente tão grande, entre a viagem de Bartolomeu Dias e a de Vasco da Gama. O descobridor do cabo da Boa Esperança regressa a Lisboa em 1488, e a nova armada só parte em 1497, ou seja, nove anos depois. O problema, como se vê, não sendo exclusivamente *técnico*, tem significativas implicações deste teor, na medida em que assenta na necessidade, compreendida pelos responsáveis da altura, de encontrar uma nova rota no Atlântico Sul. Não creio que a morte de D. João II e os problemas políticos internos da sucessão tenham constituído, só por si, factores determinantes, como alguma bibliografia parece dar a entender. Entre outras razões, atente-se que, se tivessem sido estas as razões do atraso, só o teriam sido no biénio de 1495-1496, porque D. João II faleceu em 1495, pelo que continua em aberto a explicação da não realização de viagens entre 1488 e 1494...

Com razão escreve Boxer que a «explicação mais plausível é a

de que, nesse período, os Portugueses empreenderam viagens secretas no Atlântico Sul para se familiarizarem com as condições de navegação dessa área e para tentarem encontrar melhor rota para dobrar o cabo da Boa Esperança do que a seguida por Bartolomeu Dias [...]. Essa rota [...] só pode ter sido estabelecida, supomos, a partir da experiência adquirida através de outras viagens cuja memória não chegou até nós».

Mas esse tempo intercalar que medeia entre a viagem de Bartolomeu Dias e a viagem de Vasco da Gama tem também interesse por uma outra razão. Conta Gaspar Correia que teria havido uma conversa entre o rei D. João II e um responsável da frota de Bartolomeu Dias (equivocadamente, o cronista informa ter sido o interlocutor do rei um tal João Infante), depois do regresso da viagem ao cabo da Boa Esperança, durante a qual teria sido dito ao rei que a rota do Cabo levantava alguns problemas, nomeadamente: «[...] com grandes temporais e tão grandes mares que lhe comiam os navios; e quando viu que os ventos eram gerais, sem nunca fazerem mudança [...], e que indo para o mar achava os mares tão grandes que os não podia navegar com as caravelas; [... mas] com navios grandes que sofressem o mar [...] sem dúvida tinha certa esperança que além dele [do cabo da Boa Esperança] acharia grandes terras [...]».

Ao qual teria o rei respondido que «[...] mandava fazer navios grossos e fortes, com que pudesse navegar contra o mar e tormentas para lhe descobrir o cabo daquela terra que lhe dava tão boa esperança [...]».

Para o caso presente, não interessa tanto averiguar da veracidade desta conversa (indiscutivelmente falsa), quanto sublinhar a sua verosimilhança em termos do problema e das dificuldades que a viagem de Bartolomeu Dias levantou. Ou seja, este texto deve ser apreciado na medida em que chama a atenção para a necessidade que D. João II sentiu de mandar construir outro tipo de navios, diferente da caravela de exploração atlântica, e, conseqüentemente,

de estudar rotas alternativas. Sem outro navio e sem outra rota, a equibilidade da viagem à Índia levantaria sérias dúvidas.

A VIAGEM NO ATLÂNTICO SUL

Regresso à consideração da viagem de Vasco da Gama.

Finalmente, a 3 de Agosto, partem de Cabo Verde. Duas semanas depois — a 18 —, surge um pequeno contratempo: parte-se a verga da nau do capitão-mor. Resolvido o problema ao fim de dois dias, retomam a navegação. Sucedem-se os dias monótonos, sem crónica, da navegação para sul. A acreditar em Damião de Góis, teriam sofrido algumas «tormentas e tempos contrários». Até que, a 4 de Novembro, Vasco da Gama chega à vista da baía de Santa Helena. Tendo partido de Santiago, em Cabo Verde, a 3 de Agosto, tinham decorrido 90 dias, na longa *volta* pelo oceano sudocidental, à procura dos ventos alísios meridionais. Tinham sido três meses de alto-mar, tendo apenas o céu como limite do horizonte... Podem-se aqui utilizar os dizeres de Camões: «Não vimos mais, enfim, que mar e céu.»

A este respeito, Gago Coutinho faz um comentário que se pode considerar fundamental. E isto por duas razões: por um lado, resume a questão nuclear do que foi a sua grande contribuição para o conhecimento da rota seguida por Vasco da Gama no Atlântico e, por outro lado, sublinha simultaneamente a grande importância desta viagem na história das navegações oceânicas. Assim, vale a pena transcrever as suas palavras.

Mas, antes, recordo o texto do relato da viagem, para que se possa compreender melhor o sentido dos comentários do autor de *A Náutica dos Descobrimentos*: «E em 22 do dito mês [de Agosto], indo na volta do mar ao sul e a quarta do sudoeste, achámos muitas aves, feitas como garções e, quando veio a noite, tiravam contra o su-sueste muito rija, como aves que iam para terra; e neste mesmo dia vimos uma baleia, e isto bem oitocentas léguas em mar.

»A vinte e sete dias do mês de Outubro, véspera de S. Simão e Judas, que era sexta-feira, achámos muitas baleias, e umas que se chamam cocas e lobos-marinhos.

»Uma quarta-feira, primeiro dia do mês de Novembro, que foi dia de Todos-os-Santos, achámos muitos sinais de terra, os quais eram uns golfãos [*erva aquática dos lagos, e que aqui é referida genericamente como um vegetal que aparece no mar*] que nascem ao longo da costa.

»Aos quatro dias do dito mês, sábado, antemanhã duas horas, achámos fundo de cento e dez braças ao mais e às nove horas do dia houvemos vista de terra; e, então, nos juntámos todos e salvámos o capitão-mor, com muitas bandeiras e estandartes e bombardas, e todos vestidos de festa.»

Comenta então Gago Coutinho, e as suas palavras ainda hoje, passados tantos anos, merecem ser ponderadas com atenção: «[Os barcos de Vasco da Gama, partindo das] ilhas de Cabo Verde, por ser em Agosto, época da monção de Sul, foram tomar barlavento a sueste, ao mar da Serra Leoa. Daqui meteram na <volta do mar>, indo cortar o equador pouco a nascente do Penedo de São Pedro, do qual só tiveram notícia vaga pelas <aves feitas como garções> que, à tarde, talvez para lá voassem. 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 sequer dela ter havido sinais. Se Vasco da Gama tivesse rumado logo de Santiago para sul — como o vento ali lhe permitia, e como Cabral fez em 1500, mas em Março — Gama, depois de navegar assim uma centena de léguas, teria encontrado vento sul da monção. Já não poderia mais rumar a sul, e teria metido para sudoeste na <volta do mar>. Assim as suas naus teriam ido esbarrar na costa norte do Brasil, e a viagem para a Índia estaria comprometida, por se lhe tornar impossível, contra os ventos e correntes para oeste, que ali dominam, conseguir dobrar o conhecido cabo de São Roque.

»[Assim], este interessante detalhe da rota de Vasco da Gama [...] prova materialmente que em 1497 já os pilotos dispunham de informações claras sobre os ventos e terras do quadrante sul-ocidental do Atlântico. Essas terras, previstas em 1494 no Tratado de Tordesilhas, já estavam pois localizadas, porque só assim se compreende que Vasco da Gama tivesse adoptado uma rota indirecta em dupla bordada, que é a mesma praticada pelos veleiros modernos quando pretendem montar o cabo de São Roque.» E, mais adiante, acrescenta: «O troço desta viagem [...] foi realizado por rota diferente da seguida antes por Cão e Bartolomeu Dias, os quais, em parte, costearam a África. De modo que a travessia do Atlântico Sul, dez anos depois, constitui para os náuticos uma indicação característica de que, antes de terminar o século XV, já os Portugueses tinham completado o descobrimento de todo o Atlântico. Tratava-se, por vezes, de rotas indirectas, que revelam o conhecimento dos seus ventos gerais, aproveitando-os, ou contornando-os quando contrários, conforme convinha. Assim, Gama, ao partir de Santiago, foi contornando a África, com vento favorável até além da Serra Leoa. Aqui, encontrando a monção de sul, rumou para oeste, a contorná-la, até que se pode rumar a sul e depois a sueste. Ora é certo que Vasco da Gama, aproveitando a experiência da viagem de Bartolomeu Dias, podia ter seguido outra rota segura, acompanhando a costa de África até Angola, pelo menos [...]. Do facto de terem ido, já não pela costa de África, mas pelo largo, é elementar concluir que já se sabia que, ao Ocidente, o vento e a terra permitiam a navios redondos — as naus — a travessia do Atlântico Sul, para o Cabo.»

ESTADA EM SANTA HELENA

Em Santa Helena, onde ancoram a 8 de Novembro, demoram-se uma semana, «limpando os navios e corregendo as velas e tomando lenha». Durante esta semana, têm os portugueses a sua primeira experiência de contacto intercivilizacional.

Na simplicidade do relato do «diário» de Álvaro Velho, sobressai aos olhos do leitor contemporâneo a inexperiência dos Europeus, a total ausência de coordenadas em função das quais devem organizar o relacionamento humano com as populações locais. Não se trata já do mouro ou do negro africano, com os quais os Portugueses há muito convivem. Tem-se a sensação de que Vasco da Gama e os seus companheiros não sabem como situar a baía à qual acabam de aportar. É a eterna questão da identificação da alteridade, tanto mais difícil quando — como é o caso — esta se apresenta deficientemente conceptualizada por não estarem ainda definidos os verdadeiros contornos do *outro*...

O problema pode ser resumido nas seguintes perguntas: serão — *cultural e civilizacionalmente* — negros como os do continente africano já conhecido pelos Portugueses? Nestes mares meridionais, a caminho da Índia, serão *índios* (no sentido do que a herança medieval lhes dizia serem os *índios*)? Se não são nem uns nem outros, como os classificar? Convém não esquecer que — ainda em finais do século xv — a *geografia* herdada ensinava que, *para além das fronteiras do oceano exterior*, fora dos limites da Cristandade, três hipóteses existem: ou se é muçulmano (isto é inimigo), ou se é *gentio* (ou seja, potencial cristão) então, nesse terceiro espaço, espaço do desconhecido, *é-se híbrido* ou... *monstro*.

O texto de Álvaro Velho começa por descrever o aspecto dos homens e dos animais, entrecruzado de breves anotações de similitude com o que acontecia em Portugal, revelando a preocupação por estabelecer nexos comparativos que, ao sublinharem a semelhança da natureza, permitiriam *humanizar* os seus habitantes e, consequentemente, estabelecer códigos de conduta.

«Nesta terra», pode ler-se, «há homens baços, que não comem senão lobos-marinhos e baleias, e carne de gazelas, e raízes de ervas; e andam cobertos com peles e trazem umas bainhas em suas naturas, e as suas armas são uns cornos tostados metidos em umas varas de azambujo e têm muitos cães, como os de Portugal, e assim

mesmo ladram. As aves desta terra são assim mesmo como as de Portugal: corvos-marinhos, gaivotas, rolas e cotovias e outras muitas aves. E a terra é muito sadia e temperada e de boas ervas.»

No dia seguinte, a acreditar no mesmo texto, Vasco da Gama passa a um segundo nível de averiguações. Em termos actuais, poderíamos formulá-las deste modo: se há semelhança na terra, poder-se-á chegar ao mesmo na relação humana? É como se o raciocínio do capitão-mor — provavelmente sem o explicitar — presupusesse a convicção de que, no equilíbrio do ecossistema, a identidade da natureza indiciasse a identidade humana que habita esse mesmo espaço.

«Ao outro dia», pode ler-se, «depois de termos pousado, que foi à quinta-feira, saímos em terra com o capitão-mor e tomámos um homem daqueles, o qual era pequeno de corpo e se parecia com Sancho Mexia, e andava apanhando mel na charneca porque as abelhas naquela terra o fazem ao pé das moitas; e levámo-lo à nau do capitão-mor, o qual o pôs consigo à mesa, e de tudo o que nós comíamos comia ele.»

Permita-se-me que sublinhe o paralelismo. Primeiro, os cães, que não só são iguais aos de Portugal, como ladram de forma igual aos de Portugal. Depois, o homem capturado — que se parecia com Sancho Mexia — come à mesa o mesmo que os portugueses. Pelo que — continua o texto —, no dia seguinte, Vasco da Gama «o vestiu muito bem e o mandou pôr em terra». De facto, a descrição do que aconteceu em Santa Helena é tudo menos inocente.

Passa-se então, ao terceiro nível de averiguações. O da possibilidade da troca de bens, o da possibilidade do comércio. A questão é fundamental para os Europeus. Ou seja: ultrapassado o nível da identificação *natural* — da natureza da fauna e da flora e da natureza dos homens, se é possível utilizar estas expressões —, trata-se agora de proceder à identificação *civilizacional*. Entre a África e a Índia, os habitantes de Santa Helena a que mundo pertencem? Ao mundo das *especiarias* do Índico, ou ao mundo das trocas de quin-

quilharia que o europeu de então pensava serem características da sociedade africana equatorial?

«E o capitão-mor foi em terra, e mostrou-lhes muitas mercadorias para saber se havia naquela terra alguma daquelas coisas. E as mercadorias eram canela, e cravo e aljôfar e ouro e assim outras coisas. E eles não entenderam naquelas mercadorias nada, como homens que nunca as viram, pelo qual o capitão-mor lhes deu cascavéis e anéis de estanho.»

Da decisão de Vasco da Gama torna-se evidente a conclusão a que os portugueses terão chegado. Em termos de cultura e de civilização, trata-se de africanos. Dão-lhes guizos e anéis. Por isso, no parágrafo seguinte, os termos utilizados e os aspectos referidos relativamente a essa população já não transmitem a abertura inocente dos parágrafos anteriores. Se antes se dizia que «tomámos um homem daqueles, o qual era pequeno de corpo e se parecia com Sancho Mexia», agora diz-se: «E ao domingo vieram obra de quarenta ou cinquenta deles e nós, depois que jantámos, saímos em terra e, com ceitis que levávamos, resgatámos conchas que eles traziam nas orelhas, que pareciam prateadas, e rabos de raposas, que traziam metidos em uns paus, com que abanavam o rosto. Onde eu resgatei uma bainha, que um deles trazia em sua natura por um ceitil; pelo qual nos parecia que eles prezavam cobre, porque eles mesmos traziam umas continhas dele nas orelhas.»

É difícil ler esta última descrição, e não recordar as palavras com que o negro africano é referido nas fontes que relatam os primeiros contactos nos mares da Guiné. Ou seja, se a consciência da alteridade é necessariamente acompanhada pela localização espacial do *lugar do outro*, para os portugueses da armada de Vasco da Gama, Santa Helena é ainda, em termos de uma taxonomia oceânica, uma terra dos mares da Guiné. Dentro desta ordem de ideias, João de Barros, referindo-se às populações africanas contactadas na viagem até ao Zambeze, diz que todos eles eram «negros bárbaros como os de Guiné» (mais adiante, transcrevo todo este comentário).

Segue-se o episódio de Fernão Veloso, bem conhecido de muitos por ter sido incluído por Camões no canto V de *Os Lusíadas*. Tendo este repetidamente solicitado autorização de Vasco da Gama para ir visitar as casas das populações locais, e tendo-lhe sido tal autorização concedida, Fernão Veloso come com os indígenas um assado de lobo-marinho que estes tinham capturado. Depois da refeição, ao regressar à praia, quando uma barca se aproximava para o recolher, são todos atacados pelos negros «com umas zagaias que traziam, onde foi ferido o capitão-mor e três ou quatro homens».

Na realidade, embora o texto de Álvaro Velho não comente o episódio, Camões — que seguramente conhecia o relato — interpreta-o no contexto do já referido processo de identificação da população indígena como não índicos, quando coloca na boca de Vasco da Gama estes significativos dizeres:

*E sendo já Veloso em salvamento,
Logo nos recolhemos para a armada,
Vendo a malícia feia e rudo intento
Da gente bestial, bruta e malvada,
De quem nenhum melhor conhecimento
Pudemos ter da Índia desejada
Que estarmos inda muito longe dela.
E assim tornei a dar ao vento a vela.*

PASSAGEM DO CABO DA BOA ESPERANÇA

Assim, a 16 de Novembro fazem-se de novo ao mar, a caminho do cabo da Boa Esperança. Neste momento — talvez mais do que em qualquer outro, desde que tinham partido de Cabo Verde —, é fundamental o recurso à experiência do piloto Pêro de Alenquer, que por aquelas paragens, anos antes, tinha navegado com Bartolomeu Dias. E o aviso do piloto não é muito claro, talvez porque — informa o texto — no regresso da viagem de 1487-1488 tinham

passado ao largo do cabo de noite, e «por estes respeitos não eram em conhecimento donde éramos».

Mas, de facto, estão muito perto. Dois dias depois, no sábado, dia 18, avistam finalmente o Cabo. Mas, até o alcançarem, serão necessários quatro dias, e não poucas manobras. Estamos no início do Verão austral, e, como anos antes tinha acontecido a Bartolomeu Dias, sopra ao largo da costa africana o forte vento austral: «E, em este dia mesmo, virámos em a volta do mar e de noite virámos em a volta da terra. E ao domingo pela manhã, que foram dezanove dias do mês de Novembro, fomos outra vez com o Cabo e não o pudemos dobrar porque o vento era su-sueste e o dito Cabo jaz nordeste-sudoeste. E, em este dia mesmo, virámos em a volta do mar; e à noite de segunda-feira, viemos em a volta da terra. E à quarta-feira, ao meio-dia, passámos pelo dito Cabo ao longo da costa com vento à popa.»

Sigo aqui a cronologia do roteiro, uma vez que Barros e Góis apresentam uma versão diferente: a passagem do Cabo teria tido lugar no dia 20. Mas é um pormenor.

ANGRA DE SÃO BRÁS

Deixam o Atlântico e entram no Índico. No dia 25 de Novembro, fundeiam numa pequena baía, a angra de São Brás, onde permanecem quase duas semanas. Aí encontram os naturais; os primeiros eram cerca de 90. O autor do texto não tem dúvidas: «São homens baços, da arte daqueles da angra de Santa Helena.»

Os portugueses resolvem não confiar: bem armados, descem à praia, e lançam guizos aos indígenas, como em Santa Helena. Ou seja, nesse lugar onde tinha estado Bartolomeu Dias, e onde o descobridor encontrara alguma hostilidade (que Álvaro Velho não deixa de recordar, possivelmente por informação do piloto Pêro de Alenquer), assiste-se a uma identificação topológica claramente bivalente: nesse lugar, onde, no mar, Vasco da Gama sabe ser já o

Índico, a terra, é, na visão dos portugueses, ainda uma extensão da africana Guiné. «Posto que todos Etíopes eram», escreve Camões.

Aí, apesar dessa experiência anterior, conseguem estabelecer relações cordiais. Trocam guizos e barretes vermelhos por adereços de marfim, dançam em conjunto. Por troca, adquirem um boi, que comem ao jantar («era muito gordo e a carne dele era saborosa como a de Portugal», lê-se no roteiro). Mais adiante, comenta o mesmo texto que os bovinos locais são grandes, «como os do Alentejo, e muito gordos, à maravilha, e muito mansos e são capados e deles não têm cornos». Damião de Góis conta que, junto da angra de São Brás há um ilhéu onde «os nossos viram juntos mais de três mil lobos-marinhos, tão bravos que remetiam à gente como touros, [e] há aí umas aves a que chamam sotilicairos [*sic, por sotilicários*], tamanhas como patos-bravos, que não voam, por não terem penas nas asas, somente as têm cobertas de couro, da cor e pêlo de morcegos». Estes pinguins do Cabo deveriam ter impressionado fortemente os portugueses de então, uma vez que existem na literatura da época várias referências a estas aves. Entretanto, tinham abandonado a nau de abastecimentos, que fora queimada.

UTILIZAÇÃO DA ARTILHARIA

No entanto, apesar destas manifestações de pacífico e alegre convívio, Álvaro Velho não deixa de registrar um breve episódio que, a meu ver, tem algum interesse. Na verdade, Vasco da Gama, suspeitando da existência de alguma reserva da parte dos indígenas (porque «lhe pareceu que eles ordenavam alguma traição»), decide fazer uma manifestação de força: «E o capitão, por não dar azo para se matar deles alguns, mandou que se recolhessem todos os batéis. E depois que fomos todos recolhidos, por lhes dar a entender que lhes poderíamos fazer mal, e que lho não queríamos fazer, mandou que se atirassem duas bombardas que estavam na popa da barca. E eles [*refere-se aos indígenas*] estavam todos sentados na

praia junto com o mato e, quando ouviram desfechar as bombardas, começaram de fugir tão rijo para o mato que as peles com que andavam cobertos e as armas lhes ficavam. E, depois que foram em o mato, tornaram dois por elas, e nisto começaram de se juntar e fugir para cima de uma serra, e levavam o gado ante si.»

Não deixa de ser significativo este apontamento. Na sua primeira escala índica, Vasco da Gama recorre à artilharia para, a partir do terror que o estrondo provoca, definir desde logo uma relação de poder. Não se trata de modo algum de uma operação militar, mas unicamente de definir quem tem capacidade de — como se lê no texto — *fazer mal*.

De certo modo, pode dizer-se que, de facto, a artilharia está desde o início presente na aventura oriental de Vasco da Gama — e na portuguesa e na europeia. Antecipa este episódio o que vai acontecer mais tarde, por exemplo, em 1511, em Malaca, ou em 1517, em Cantão; como se lê num texto chinês, do censor Ho Ao, referindo-se à chegada da armada de Fernão Peres ao porto de Cantão e à salva de canhões que os portugueses dispararam, estes «são cruéis e astutos. As suas armas são superiores às dos outros estrangeiros. Alguns anos atrás chegaram subitamente à cidade de Cantão e o estrondo dos seus canhões fez tremer a terra». Se, no exemplo citado, o uso da artilharia tem uma evidente intenção de saudação, não é menos verdade que o recurso ao canhão — seja como manifestação de cortesia, como arma bélica ou como meio de impor uma relação de poder — será sempre um instrumento fulcral de domínio nos oceanos para lá do cabo da Boa Esperança. Como escreve Carlo M. Cipolla, o «navio armado de canhões desenvolvido pela Europa atlântica no decurso dos séculos XIV e XV foi o instrumento que tornou possível a saga europeia». Ou seja, o disparo ordenado por Vasco da Gama, na angra de São Brás, a 3 de Dezembro de 1497, sendo historicamente o primeiro disparo da artilharia europeia no oceano Índico, reveste-se duplamente de um significado exemplar: inaugura e antecipa o cheiro a pólvora que,

durante quatro séculos e meio, acompanhará a era de Vasco da Gama naquelas paragens.

Quatro dias depois, a 7 de Dezembro (Barros e Góis dizem ter sido no dia 8), regressam ao mar. No próprio momento em que o fazem, os portugueses percebem quão fugaz tinha sido o terror infringido à população local. Na véspera, tinham colocado na angra uma cruz num mastro e um padrão; e, vendo os indígenas que os europeus partiam, uma dezena de negros, «antes que nós dali partíssemos, derrubaram assim a cruz como o padrão».

DA COSTA DO NATAL AO ZAMBEZE

Navegando ao longo da costa, depois de algum contratempo (no meio de uma tormenta, perdera-se temporariamente a caravela de Nicolau Coelho), chegam a 15 de Dezembro a Birds Island, que Álvaro Velho chama de *ilhéu da Cruz*. Estão perto do derradeiro local onde Bartolomeu Dias chegara, e onde em 1488 colocara um padrão (de São Gregório).

No dia de Natal — lê-se no texto — «tínhamos descoberto por costa setenta léguas». Navegando entre o dia 28 de Dezembro e 10 do mês seguinte, praticando-se já o rateio do fornecimento de água («daqui andámos tanto pelo mar, sem tomarmos porto, que não tínhamos já água que bebêssemos nem fazíamos já de comer senão com água salgada e para nosso beber não nos davam senão um quartilho que era necessário de tomarmos porto»), chegam finalmente a um local — rio Inharrime — onde se abastecem e são cordialmente acolhidos pela população local. Vasco da Gama chama-lhe *Terra da Boa Gente*. Idêntica recepção encontrariam os navegantes poucos dias depois no chamado *rio dos Bons Sinais*, onde retemperaram as forças durante cerca de um mês. Estão já no Zambeze.

Na realidade, os navegantes começam a manifestar os sinais de uma longa permanência no mar. De facto, estavam em viagem há já

sete meses. «E aqui nos adoeceram muitos homens», escreve Álvaro Velho, «que lhes inchavam os pés e as mãos e lhes cresciam as gengivas tanto sobre os dentes que os homens não podiam comer.» São os primeiros sinais da falta de vitamina C, o escorbuto, aquela *doença crua e feia, / a mais que nunca vi*, no dizer de Camões. Neste aspecto, muito pior será o regresso a Lisboa.

Aí, teriam tido notícias da navegação árabe, como se depreende da seguinte informação: «E, depois de haver dois ou três dias, que aqui estávamos, vieram dois senhores desta terra a ver-nos, os quais eram tão alterados que não prezavam coisa que lhes dessem. E um deles trazia uma touca posta na cabeça com vivos lavrados de seda, e o outro trazia uma carapuça de cetim verde. Isso mesmo vinha em sua companhia um mancebo que, segundo eles acenavam, era de outra terra daí longe e dizia que já vira navios grandes, como aqueles que nós levávamos, com os quais sinais nós folgávamos muito porque nos parecia que nos íamos chegando para onde desejávamos.»

Segundo o texto de Castanheda, esta informação «acrescentou muito o prazer de Vasco da Gama e de todos, parecendo-lhes que chegavam à Índia».

Descrevendo este momento da viagem, Barros acrescenta alguns pormenores interessantes. Através das observações do cronista, chega-se a intuir um pouco de que modo os portugueses vão tentando situar as populações locais no conjunto das sociedades africanas. Aqui o domínio considerado é o linguístico: «À entrada do qual rio, depois que viram o gentio que habitava à borda dele, deu grande ânimo a toda a gente, para quão quebrado o levava, tendo tanto navegado sem achar mais que negros bárbaros como os de Guiné vizinhos de Portugal. E a gente deste rio, pero que também fosse da cor e cabelo como eles eram, havia entre eles homens fulos que pareciam mestiços de negros e mouros, e alguns entendiam palavras de arábigo, que lhes falava um marinheiro por nome Fernão Martins, mas a outra língua própria nenhum dos nossos a enten-

dia, donde Vasco da Gama suspeitava que estes negros, assim na cor como nas palavras do arábico, podiam ter comunicação com os mouros, da maneira que os negros de Jalofe têm com os azene-gues.»

De certo modo, pode dizer-se que, no *desbravar da rota do Índico*, o Zambeze representa, na sequência das escalas, a segunda escala-tipo verdadeiramente significativa.

A PRIMEIRA ESCALA-TIPO NA ROTA DA ÍNDIA

A primeira escala-tipo está representada no ilhéu da Cruz, derradeiro local onde Bartolomeu Dias chegou em 12 de Março de 1488. Aí, teria acontecido com este capitão algo que vale a pena recordar. Conta João de Barros — ao descrever a viagem que pela primeira vez atingiu o cabo da Boa Esperança — que, poucos dias antes, a tripulação se mostrara desejava de regressar: «Aqui como a gente vinha cansada, e mui temerosa dos grandes mares que passaram, toda à uma voz começou de se queixar, e requerer que não fossem mais avante, dizendo como os mantimentos se gastavam para tornar a buscar a nau, que deixaram atrás com os sobressalentes, a qual ficava já tão longe, que quando a ela chegassem seriam todos mortos à fome, quanto mais passar avante. Que assaz era de uma viagem descobrirem tanta costa, e que já levavam a maior novidade que se daquele descobrimento levou; acharem que a terra se corria quase em geral para leste, donde parecia que atrás ficava algum grande cabo, o qual seria melhor conselho tornarem de caminho a descobrir.»

Bartolomeu Dias reúne em terra com os capitães, oficiais e marinheiros mais importantes. E consegue obter um prazo de dois ou três dias para explorar a costa, o que faz até ao rio do Infante e ao ilhéu da Cruz. Escreve João de Barros que, «quando Bartolomeu Dias se apartou do padrão que ali assentou, foi com tanta dor e sentimento, como se deixara um filho desterrado para sempre,

lembrando-lhe com quanto perigo de sua pessoa e de toda aquela gente de tão longe vieram somente aquele efeito, pois lhe Deus não concedera o principal».

À primeira vista, parece um sentimento natural. Na versão oficial — e como tal transmitida pela tradição historiográfica posterior — é a mágoa por regressar, agora que se está tão perto do objectivo. Como escreve o cronista António Galvão, pode-se dizer que Bartolomeu Dias «via terra da Índia, mas não entrou nela, como Moisés na terra de promessa».

Na verdade, o navegador nunca terá pretendido atingir a Índia, mas tão-só ter a certeza que, pela rota do Cabo, existe uma comunicação directa. Foi esta certeza que, muito provavelmente, obteve no rio do Infante e no ilhéu da Cruz. Aí, nesse ponto da costa, corre de nordeste uma corrente forte, quente, denunciadora da existência de uma ligação marítima aberta às regiões equatoriais. Bartolomeu Dias pode estar seguro de que descobriu a porta do caminho marítimo para a Índia.

Por esta razão, considero que, na rota do Índico, o ilhéu da Cruz constitui a primeira escala, a primeira referência do novo Oceano. Mais do que o cabo da Boa Esperança — que o navegador não viu à ida e onde não parou no regresso —, é este ilhéu que representa o marco da passagem para o *outro lado*. Aí, em termos de experiência de navegação, *começa verdadeiramente o Índico...*

A reunião que Bartolomeu Dias teve com parte da sua tripulação, porque esta manifestou o seu desejo de regressar, e da qual saiu a decisão de avançar um pouco mais (e que conduziu à exploração da costa até ao ilhéu da Cruz) — reunião à qual há pouco fiz referência — deve ter deixado uma tal impressão na memória colectiva dos marinheiros portugueses da rota do Cabo que, em textos posteriores, vamos encontrar uma descrição deste evento, mas duplamente adulterado: fala-se de uma conjura contra o capitão da armada, e situa-se equivocadamente tal conjura na viagem de Vasco da Gama.

A mais antiga referência a esta hipotética conjura aparece numa fonte italiana de inícios do século XVI (carta que Cà Masser envia à cidade de Veneza, em 1506), onde se diz que o acontecimento teve lugar na viagem de ida, à chegada ao cabo da Boa Esperança. Já em meados do século, Castanheda colocará tal acontecimento no regresso da Índia, a caminho de Melinde; e, mais tarde Jerónimo Osório situa-o, na ida, entre Santa Helena e o Cabo. Finalmente, Gaspar Correia, numa descrição cheia de erros, declara que a conjura teve lugar na viagem de ida, depois da passagem do Cabo e da angra de São Brás. De facto, nenhuma destas notícias tem qualquer fundamento. Já há anos, num estudo clássico, dedicado a esta hipotética conjura, Luciano Pereira da Silva demonstrou a sua falsidade, e os seus argumentos continuam ainda hoje válidos.

○ MEDO E A TEMPESTADE

De qualquer modo, estas versões têm interesse. Por exemplo, é certo que a descrição de um Gaspar Correia — nas suas *Lendas da Índia* — não pode de modo algum ser considerada como relato fidedigno do que realmente aconteceu na viagem de Vasco da Gama. Mas importa reconhecer que ela transmite algo de verdadeiro. Na medida em que retroprojecta o evento para a viagem *inaugural* da rota da Índia, evoca, assim, muito do clima que frequentemente invade as tripulações. Neste sentido, se se esquecerem os pormenores, algumas passagens podem ajudar o leitor contemporâneo a intuir um pouco do estado de espírito que por vezes atravessaria os conveses da armada: «... o piloto e mestre disseram ao capitão-mor que haviam grande medo ao tempo que vinha fazendo tormenta, e os navios eram fracos, que lhes parecia que deviam de arribar a terra, e correr a costa, e tornar a buscar o rio grande em que primeiro entraram, porque o vento era corrente para lá, e podiam entrar nele com toda a tormenta. Mas como o capitão-mor ouviu que era tornar atrás, lhe respondeu que não falassem tal,

porque, quando saíra pela barra de Lisboa, prometera a Deus em seu coração de não tornar atrás um só palmo do caminho que andado tivesse; que, portanto, tal que lhe não falassem, porque deitaria ao mar quem lho falasse...»

Lendo este texto, é difícil não recordar as palavras semelhantes que Las Casas coloca na boca de Colombo, a caminho da América: «Então os homens, não podendo aguentar mais, queixaram-se da extensão da viagem; mas o almirante confortava-os o melhor possível, fazendo-lhes antever as grandes vantagens que poderiam auferir e acrescentando que de nada servia recriminá-lo, porque ele se tinha metido a caminho das Índias e, com a ajuda de Deus, devia continuar até encontrá-las.»

E continua o relato das *Lendas da Índia* : «... a gente desesperada se meteram na fortuna do mar, que veio em crescimento de tormenta desfeita, e o vento em mor crescimento, e muitas vezes se mudava e corria de todas as partes, e algumas abrandava, com que os navios eram em mor perigo, pelo muito que trabalhavam com o mar que era mui grosso; e logo o vento tornava tão grande e furioso que água do mar a levantava para o céu, e tornava como grossa chuva que os navios alagava, e andando assim tamanha fortuna, se lhe dobrava o perigo, porque subitamente morria o vento, com que os navios ficavam mortos entre as ondas, dando tamanhos balanços que tomavam água por ambos os bordos, e os homens se atavam, por não caírem, de um cabo para outro, porque tudo se espedaçava dentro nos navios, com que todos bradavam pela misericórdia de Deus. Não tardava a vir com muita mor força, que dobrava seu mal com o grande trabalho de dar à bomba, que faziam tanta água que entrava por cima e por baixo, que nenhum repouso tinham na alma nem nos corpos, com que a gente começou [a] adoecer e [a] morrer dos grandes trabalhos; ao que os pilotos e mestres e toda a gente davam gritos, e bradavam aos capitães, fazendo-lhe[s] grandes requerimentos que arribassem a buscar remédio da morte, que ali tão certa tinham, tomada por suas vontades se não arribassem...»

A realidade da tempestade marítima — expectativa da tormenta, vivência do perigo, experiência do naufrágio — tem, no contexto da rota portuguesa da Índia, um significado muito especial.

É significativa, em primeiro lugar, pela circunstância de que esta dimensão — mesmo antes de dar origem a um género literário específico — nasce e se desenvolve no seio da própria narrativa historiográfica que, pela primeira vez, descreve a história da viagem. Neste sentido, o facto de o mesmo estado de espírito ser introduzido na narração de diferentes tempestades, em diferentes locais, mostra como, desde o princípio, a cultura portuguesa *percebe* que o medo, a dor, a conversão interior, não são *topos* de uma determinada viagem, são antes uma dimensão transversal da mesma.

Vale a pena pensar em que medida a associação espacial da tempestade — e de tudo o que a tormenta provoca nas tripulações — à passagem de um cabo, mormente do cabo da Boa Esperança, tem, por isso, um significado simbólico muito próprio. É que o cabo, acidente na linha da costa, prolongamento e penetração da terra no oceano, tem — desde os tempos medievais — um evidente sentido referencial de marca do *outro* lado... Recorde-se, na herança da historiografia das primeiras navegações atlânticas, a importância do cabo Bojador, do cabo Branco ou do cabo Verde...

Assim, quando as diversas fontes, em diferentes momentos, falam da tempestade, elas falam na realidade da *mesma* tempestade. A crítica erudita pode — e com fundamento — dizer que se trata de uma confusão, que o cronista transpõe para um determinado momento algo que aconteceu noutra lugar, antes ou depois. Mas, uma outra leitura pode — com não menor fundamento — encontrar em tais confusões ou transposições um outro significado. É o valor da viagem como experiência humana.

É significativa, em segundo lugar, porque os cronistas — a partir da informação primária do roteiro de Álvaro Velho — actualizam o que representou a expansão na sua dimensão de experiência humana, construindo assim as bases da empatia fatora da nossa

própria memória. Por isso, a repetição é significativa... A viagem é também — como mais tarde se lerá na *História Trágico-Marítima* — uma *história verdadeira e lastimosa*.

Quando Barros escreve — numa outra passagem — que os marinheiros «andavam tão fora de si, [e] que não havia mais acordo entre eles que clamar por Deus, curando mais na penitência de seus pecados que na mareagem das velas, porque tudo era sombra da morte», descreve um facto. Mas, para além da própria descrição, recorda também algo de carácter geral que todo o europeu sabe desde a Idade Média: que a água do mar é o horizonte do milagre. E o milagre por excelência é a transformação interior proporcionada pela viagem marítima. Recorde-se a lição das viagens de São Brandão, em cujo relato de viagens se lê que, «à medida que o homem santo vai resistindo aos tormentos — fome, sede, frio, calor, angústia, tristeza e grandes temores — vai crescendo a sua divina felicidade». Não é, portanto, qualquer água... porque a água doce tem outra função, é agente do milagre. Com razão, no *Dicionário de Milagres*, Eça de Queirós sublinha que só a água doce mobiliza as energias dos santos. Ou seja, a função operativa do mar salgado é outra: no oceano define-se o espaço onde o milagre tem lugar, porque, aí, o agente é o próprio homem.

E o milagre — o milagre por excelência que é a conversão interior — começa logo pelo medo da morte, que leva o homem a subalternizar as realidades e as exigências desta vida. Por isso, Barros escreve — e cito de novo palavras já transcritas — que os marinheiros clamam «por Deus, curando mais na penitência de seus pecados que na mareagem das velas, porque tudo era sombra da morte». Anos depois (em 1554), na viagem de Fernão Álvares Cabral, no mesmo lugar (e recordo que o lugar é o mesmo em termos geográficos, e é o mesmo em termos simbólicos) um marinheiro começa a «chamar pelo nome de Jesus muito alto, e perguntando-lhe algumas pessoas que era aquilo, lhes mostrou pela banda de estibordo uma onda que de muito longe vinha levantada por cima das

outras todas em demasiada altura, dizendo que diante dela via vir uma grande folia de vultos negros, que não podiam ser senão diabos».

Os marinheiros de Vasco da Gama clamam *por Deus* — escreve Barros —, porque a tormenta lhes mostra a morte iminente; é que o oceano é espaço privilegiado do encontro com a divindade. Um relato de uma viagem contemporânea do cronista — a *Relação da Viagem e Naufrágio da Nau S. Paulo*, de 1560 —, a meu ver, explicita muito bem o que seria a intencionalidade do autor da *Ásia*: «E na verdade, quem bem quiser olhar, ninguém se espantará destes trabalhos, que para eles nasceu o homem, como diz o Santo Job; e muito mais merecem os homens por seus pecados, segundo o que diz o salmo *Beati quorum*. Muitos e diferentes são as açoutes do pecador; e todas estas fortunas e fadigas e outras diferentes destas estão profetizadas para todos aqueles que navegam e andam sobre as águas do mar pelo real profeta David no seu salmo 106, onde, falando neste caso, diz: Os que descem ao mar nas naus, fazendo operação nas águas muitas, esses viram as obras do Senhor e as suas maravilhas no profundo. Determinou, e veio logo o espírito da tempestade e levantaram-se suas ondas, e sobem até os Céus e descem até os abismos, e as suas almas em tais trabalhos pasmaram, turbaram-se e moveram-se, e como alienados do siso, pereceu todo o seu saber. E nisto chamaram ao Senhor quando estavam atribulados, e de todas suas necessidades os livrou, e tornou a tempestade em um vento fresco e suave e abrandavam as ondas do mar; alegam-se porque cessou sua fúria; e enfim os pôs no porto de seu contentamento.»

Talvez porque a herança cultural é a mesma, Barros, imediatamente a seguir à descrição da tormenta que estou a comentar, escreve umas palavras que, à luz das da *Relação da Viagem e Naufrágio da Nau S. Paulo*, adquirem um outro sentido: «Mas aprovou à piedade de Deus que nestes casos consola com bonança, que os tirou de tanta tribulação e os levou onde ora chamam os Ilhéus

Chãos, cinco léguas avante do da Cruz, onde Bartolomeu Dias pôs o seu derradeiro padrão.»

Camões acentua bem esta ligação entre a passagem do cabo da Boa Esperança e a tempestade que advirá dias depois, já no Índico, dando-lhe esta dimensão modelar da futura *história trágico-marítima*, quando — em *Os Lusíadas* — alude expressamente à aventura de Manuel de Sousa de Sepúlveda e da sua mulher Leonor de Sá:

*Outro também virá, de honrada fama,
 Liberal, cavaleiro, enamorado,
 E consigo trará a formosa dama
 Que amor por grão mercê lhe terá dado.
 Triste ventura e negro fado os chama
 Neste terreno meu, que, duro e irado,
 Os deixará dum cru naufrágio vivos,
 Para verem trabalhos excessivos.*

*Verão morrer com fome os filhos caros,
 Em tanto amor gerados e nascidos;
 Verão os cafres, ásperos e avaros,
 Tirar à linda dama seus vestidos;
 Os cristalinos membros e preclaros
 À calma, ao frio, ao ar verão despídos,
 Depois de ter pisada longamente
 Co'os delicados pés a areia ardente.*

*E verão mais os olhos que escaparem
 De tanto mal, de tanta desventura,
 Os dois amantes míseros ficarem
 Na férvida e implacável espessura.
 Ali, depois que as pedras abrandarem
 Com lágrimas de dor, de mágoa pura,*

*Abraçados, as almas soltarão
Da formosa e misérrima prisão.*

A SEGUNDA ESCALA-TIPO NA ROTA DA ÍNDIA

E retorno, de novo, ao itinerário da viagem de Vasco da Gama. A segunda escala-tipo — como atrás indiquei — está representada no rio dos Bons Sinais, no Zambeze. Aí, é o começo da *outra* experiência do Índico: a experiência da dor da viagem, materializada nas maleitas do escorbuto, e da primeira referência à navegação e ao comércio muçulmano, sinal do que pouco tempo depois será o grande inimigo da presença portuguesa nesses mares.

Assim, em face do exposto, pode dizer-se que, nas secas referências do texto de Álvaro Velho, estão já em potência as duas grandes coordenadas que vão dominar a *era de Vasco da Gama*, tal como ela é vivida pelos portugueses: a coordenada humana do sofrimento (a história dos portugueses no Índico não sem razão tem muito de *história trágico-marítima*) e a coordenada político-militar provocada pela oposição do comércio e da navegação muçulmana.

DA ILHA DE MOÇAMBIQUE A Mombaça e A TERCEIRA ESCALA-TIPO NA ROTA DA ÍNDIA

A armada parte do rio dos Bons Sinais a finais de Fevereiro e, poucos dias depois, no início de Março, chega à ilha de Moçambique. Inicialmente, o acolhimento do sultanato muçulmano local é bastante bom, muito provavelmente porque tomam os portugueses por turcos. Mas, quando descobrem que são cristãos, preparam-se para os aprisionar e matar. Sucedem-se as escaramuças, os ataques, os bombardeamentos, até que a 4 de Abril partem para Mombaça. Tinham estado trinta e três dias na ilha. O clima de enfrentamento e de mútua incompreensão que rodeia a partida dos portugueses é em grande parte resultante do ineditismo da situação.

No itinerário da Índia, depois do ilhéu da Cruz e do rio dos

Bons Sinais, a ilha de Moçambique representa a terceira escala-tipo de referência. Para Vasco da Gama, acaba a África negra, que os Portugueses conhecem desde a Guiné. Estamos na outra *fronteira* meridional do comércio muçulmano: «Os homens desta terra», escreve Álvaro Velho, «são ruivos e de bons corpos e da seita de Mafamede e falam como mouros, e as suas vestiduras são de panos de linho e de algodão muito delgados e de muitas cores, de listas, e são ricos e lavrados. E todos trazem toucas nas cabeças, com vivos de seda lavrados com fios de ouro, e são mercadores e tratam com mouros brancos, dos quais estavam aqui em este lugar quatro navios deles que traziam ouro, prata e pano e cravo e pimenta, e gengibre e anéis de prata com muitas pérolas e aljôfar e rubis; e isso mesmo todas estas coisas trazem os homens desta terra. E ao que nos parecia, segundo eles diziam, que todas estas coisas vinham aqui de carreto e que aqueles mouros o traziam, salvo o ouro, e que para diante, para onde nós íamos, havia muito e que as pedras e o aljôfar e especiaria era tanta que não era necessário resgatá-la mas apanhá-la aos cestos.»

Aqui, em Março de 1498, o *encontro* de Moçambique é sobretudo um *desencontro*. As populações da ilha, islamizadas, pensam inicialmente que os recém-chegados são turcos, e só mais tarde percebem o engano.

O sultão perguntou a Vasco da Gama — escreve Castanheda — «se vinha da Turquia, porque ouvira dizer que eram brancos assi como os nossos, e dizia-lhe que lhe mostrasse os arcos da sua terra, e os livros de sua lei. Ele [*o capitão-mor*] lhe disse que não era de Turquia, se não de um grande reino que confinava com ela; e que os seus arcos e armas lhe mostraria, e os livros de sua lei não os trazia porque no mar não tinham necessidade deles, e mostrou-lhe algumas bestas com que mandou tirar. De que o sultão ficou espantado...»

Não tem sido suficientemente sublinhada a importância das dificuldades encontradas em Moçambique. Aqui — escrevi anterior-

mente — estamos na outra *fronteira* do comércio muçulmano. O texto de Álvaro Velho, que atrás transcrevi, distingue entre dois tipos de mouros, os *desta terra* e os *mouros brancos*. Ou seja, diferencia as populações islamizadas do Índico, de um lado, dos muçulmanos do Próximo Oriente, de outro lado. Pelo relato, não se percebe bem o que teria desencadeado o conflito, embora se perceba que a responsabilidade do acontecido é atribuída aos segundos.

Será por isso que a linguagem muda? Álvaro Velho começa a falar das *maldades* destes *perros!* Quer dizer: para Vasco da Gama, o *outro lado* da África negra, o Índico, começa em Moçambique; aí, perante os mouros e as suas *maldades*, impõe-se estar atento. E o que acontece em Mombaça, ver-se-á a seguir, só servirá para reforçar a convicção de que, no Índico, domina a desconfiança. Não estamos longe das cautelas de Melinde e de Calecute.

Mas, apesar desta experiência, os *velhos* mitos não desaparecem. Os portugueses julgam estar próximos dos cristãos orientais: «E mais disseram os ditos mouros», continua Álvaro Velho, «que havíamos que, neste caminho que levávamos, acharíamos muitos baixos, e que também acharíamos muitas cidades ao longo do mar, e que havíamos de ir topar com uma ilha, em que estavam a metade mouros e metade cristãos, os quais cristãos tinham guerra com os mouros, e que em esta ilha havia muita riqueza.»

Não falta a presença do Preste João, indiciadora da permanência de um modelo do passado que, apesar disso, continua vivo nos espíritos: «Mais nos disseram que [o] Preste João estava dali perto; e que tinha muitas cidades ao longo do mar, e que os moradores delas eram grandes mercadores e tinham grandes naus, mas que o Preste João estava muito dentro pelo sertão, e que não podiam lá ir senão em camelos, os quais mouros traziam aqui uns dois cristãos índios cativos. E estas coisas e outras muitas diziam estes mouros, do que éramos tão ledos que com prazer chorávamos e rogávamos a Deus que lhe aprouvesse de nos dar saúde, para que víssemos o que todos desejávamos.»

O PRESTE JOÃO E PÊRO DA COVILHÃ

A referência ao Preste João não pode deixar de recordar a decisão tomada, anos antes, por D. João II, de proceder ao reconhecimento terrestre daquela região. Terão existido outros emissários, mas certamente ter-se-ão perdido. Pelo contrário, a expedição enviada em 1487 — no mesmo ano em que Bartolomeu Dias parte para a viagem marítima em direcção ao cabo da Boa Esperança —, terá deixado abundantes notícias.

Tendo saído de Portugal, em Maio de 1487, Pêro da Covilhã e Afonso de Paiva dirigem-se às partes orientais. Castanheda escreve que deveriam «descobrir e saber do Preste João, e onde achavam a canela e a especiaria que vai da Índia a Veneza por terra de mouros». A versão de Barros não é muito diferente. Com independência da região exacta para onde se terão dirigido, é evidente que esta viagem — tendo como objectivo obter informações — se integra no plano português de atingir a Índia. Não pode de modo algum ser desligada da outra viagem que — por via marítima — realiza esse mesmo ano Bartolomeu Dias. Terá sido longa a peregrinação que terá levado Pêro da Covilhã até Rodes e Alexandria, Cairo e Adém, Cananor e Calecute, Goa e Ormuz, Sofala, Melinde, Mombaça e Quíloa, e daí ao Cairo, onde terá chegado entre finais de 1490 e princípios de 1491.

Para o caso presente, não interessa tanto conhecer os pormenores da aventura de Pêro da Covilhã, quanto o saber se teriam chegado ao conhecimento do rei de Portugal as informações por este escudeiro obtidas, no seu périplo pelo Oriente. Sabe-se que, quando regressava a Portugal, Pêro da Covilhã terá encontrado no Cairo um mensageiro de D. João II que lhe transmitiu a ordem real de se dirigir para sul, em demanda dos reinos do Preste João. O que ele fez, não sem antes ter enviado para Lisboa um extenso relatório do que ele tinha visto e sabido. Segundo o cronista Castanheda, Pêro da Covilhã «escreveu a El-Rei tudo o que tinha sabido

do Preste, e onde era seu senhorio, e assim o que vira da Índia e de Ormuz, e a carregação que se fazia em Calecute de especiaria, droga e pedraria, e que Calecute e Cananor estavam na costa, e podia-se navegar para lá pela sua costa e mar da Guiné, indo demandar Sofala, donde podiam ir tomar a costa de Calecute», embora declare não ter a certeza de que D. João II recebeu tais informações.

A questão fundamental é a seguinte: Teria tal texto chegado às mãos de D. João II? E, em caso afirmativo, teria o seu conteúdo sido transmitido a Vasco da Gama?

Alguns autores não têm dúvidas em dar uma resposta afirmativa, como é o caso do conde de Ficalho e, na sua esteira, de Fontoura da Costa, de Jaime Cortesão, de Damião Peres, de Banha de Andrade, ou de Magalhães Godinho. Este último autor escreve que «é indubitável (mesmo se não chegaram até nós provas explícitas) que a corte portuguesa conheceu os resultados das viagens de Covilhã e do Rabi». Um dos grandes argumentos a favor desta hipótese encontra-se numa informação do cronista João de Barros, segundo a qual Vasco da Gama recebeu de D. Manuel, antes de partir, entre outras coisas, as «informações e avisos que el-Rei Dom João II tinha havido daquelas partes».

Charles Ralph Boxer coloca o problema, mas não se inclina para uma resposta unívoca. Por um lado, escreve que, se tal documento foi entregue ao destinatário, «então D. João II ficou a dispor de um relatório em primeira mão acerca do comércio de especiarias do Índico, e isso pode ajudar a explicar a razão pela qual foi dada ordem a Vasco da Gama para se dirigir a Calecute (na altura, o entreposto indiano mais importante do comércio de especiarias)». No entanto — e este mesmo autor logo a seguir sublinha o segundo aspecto —, a admiração manifestada em várias passagens do roteiro de Álvaro Velho pelo grau de civilização e de comércio encontrado em várias vilas da costa oriental de África, indiciando uma certa surpresa por parte dos portugueses, pode revelar precisamente o contrário, ou seja, que o dito relatório não chegou a Lis-

boa. E o próprio autor aduz outros argumentos a favor de uma resposta possivelmente negativa: Vasco da Gama, em Calecute, vai confundir templos hindus com cristãos, e o tipo de presentes que leva para o samorim são completamente inadequados.

Salvo melhor opinião, penso que esta argumentação não é inteiramente satisfatória. A meu ver, não se trata de defender esta ou aquela resposta (teria chegado ou não às mãos de D. João II o relatório caiota de Pêro da Covilhã), mas de ter consciência de que, por vezes, os argumentos apresentados não têm necessariamente o significado que lhes é atribuído.

Começo por chamar a atenção para os factos. São, fundamentalmente, quatro.

Os dois primeiros dizem respeito a Pêro da Covilhã. Em primeiro lugar, este é enviado ao Oriente, em 1487, como se lê nas crónicas, com o objectivo de descobrir o Preste João e de conhecer as rotas das especiarias. Depois de ter viajado pela região, nos finais de 1490 ou princípios de 1491, o mesmo envia ao rei de Portugal um documento com as informações obtidas. Em segundo lugar, no Cairo, Pêro da Covilhã recebe instruções para, no Índico, se dirigir a Ormuz, e *aí se informar das coisas da Índia*, e que procurasse o Preste João.

Os outros dois dizem respeito à viagem de Vasco da Gama. Quando, em Moçambique, um mouro pergunta aos portugueses onde se dirigem, Vasco da Gama responde — e cito palavras de Barros — «que sua vinda àquele porto era passagem para a Índia, fazer alguns negócios a que el-Rei, seu senhor, o enviava, principalmente com el-Rei de Calecute». Finalmente, em diversos momentos da viagem, os portugueses demonstram possuir um grande desconhecimento das realidades sociais e económicas do comércio da região.

No conjunto dos quatro aspectos indicados, os dois primeiros tiveram certamente lugar (não existem fundamentos para duvidar da sua existência), e o terceiro parece revelar um conhecimento,

pelo menos nas suas linhas gerais, das grandes redes de comércio de especiarias no Índico (pôr em causa esta afirmação significaria admitir que a ordem dada a Vasco da Gama de se dirigir a Calecute resulta da pura casualidade, o que é totalmente absurdo). Em face disto, não custa a admitir que tal conhecimento não tenha sido alheio às informações enviadas por Pêro da Covilhã.

A aceitação deste raciocínio não implica um conhecimento por-menorizado das realidades sociais e económicas do comércio da região (e este desconhecimento constitui o último aspecto a ter em conta, entre os quatro que foram citados). E isto por duas ordens de razões: em primeiro lugar, porque as informações transmitidas por Pêro da Covilhã — a terem chegado ao destino — poderiam ser exactas em termos de explicitação das redes comerciais e não o ser (ou serem omissas) noutros aspectos; e, em segundo lugar, porque as dificuldades de percepção da realidade manifestadas por Vasco da Gama também teriam existido em relação a Pêro da Covilhã. Ou seja, os argumentos indicados não permitem, só por si, optar por uma resposta negativa sobre o problema do destino final do relatório de Pêro da Covilhã.

Há, aliás, um outro elemento, um pouco perturbador. De facto, o relato de Álvaro Velho só fala de Calecute depois da frota ter estado em Melinde: «À terça-feira, que foram vinte e quatro do dito mês, nos partimos daqui, com o piloto que nos el-rei deu, para uma cidade que se chama Calecute, da qual cidade el-rei tinha notícia.»

Querirá isto dizer que as crónicas, quando dizem que Vasco da Gama tem, desde o princípio, o objectivo de se dirigir a Calecute, estão a projectar, para a fase anterior a Melinde, a informação que só nesta cidade lhe teria sido dada? É possível. Mas nada prova que, pela notícia transcrita do «diário» de Vasco da Gama, se demonstre que só então tiveram conhecimento da existência de Calecute, embora assim possa ser interpretado. Aliás, o autor do «diário» poderia ignorar o destino da frota, só conhecido de Vasco da Gama e dos capitães...

A circunstância de que não tenha chegado ao nosso conhecimento o texto do relatório de Pêro da Covilhã não significa necessariamente, nem que tal relatório não foi recebido, nem que, tendo-o sido, foi silenciado pela *política do sigilo* (como pensa Jaime Cortesão). Como Banha de Andrade já chamou a atenção, desaparecimento semelhante ocorreu em relação aos papéis de Bartolomeu Dias, e desses temos a certeza que chegaram e que foram lidos e estudados; até o próprio Colombo os viu. Aliás, é óbvio que existe uma mesma intencionalidade nas três expedições enviadas ao Índico pelo rei de Portugal nos finais do século xv: a de Pêro da Covilhã, a de Bartolomeu Dias e, finalmente, a de Vasco da Gama.

De qualquer modo, Vasco da Gama leva instruções sobre o que deve fazer. Damião de Góis alude a um regimento a propósito da navegação atlântica depois de Cabo Verde (já no local próprio o referi), e volta a citá-lo no momento em que relata a passagem da armada na costa do Natal: «No dia 25 de Dezembro», escreve, «acharam que tinham navegado setenta léguas a leste, que era o rumo a que haviam de ir buscar a Índia, como o levava Vasco da Gama por regimento.»

De facto, é impossível optar por uma resposta. Não se sabe que tipo de informação teria Pêro da Covilhã enviado a D. João II; nem sequer se sabe se chegou alguma ao conhecimento do monarca. Vasco da Gama tem instruções sobre o que deve fazer, leva um regimento, mas não se sabe nada sobre o seu conteúdo. Finalmente, não se sabe se Álvaro Velho teria acesso a toda a informação de que dispunha Vasco da Gama: que saberia ele, realmente, do destino da viagem, para além da informação vaga de que se dirigiam à Índia? Importa reconhecer que o esclarecimento deste assunto terá de voltar ao princípio.

MOMBAÇA

Retomando a viagem de Vasco da Gama, recordo que, como disse, a 4 de Abril, a armada parte para Mombaça, onde chega três

dias depois. Pelas informações dos pilotos mouros, os portugueses pensam ser essa a cidade onde existe uma população cristã. Embora com muita gente doente a bordo, os portugueses vivem a esperança de que — como se lê no texto do roteiro — «ao outro dia iríamos ouvir missa em terra com os cristãos, que nos diziam que aqui havia». Total desilusão. O relato das idas e vindas, entre os barcos e a cidade, revela o mundo de desconfianças que separa a população de Mombaça dos navegadores recém-chegados.

Uma noite foi o barco de Vasco da Gama «visitado» por cerca de cem homens armados. «E estiveram obra de duas horas connosco, e então se foram», comenta Álvaro Velho. «E o que nos pareceu desta vinda foi que eles vinham para verem se poderiam tomar algum destes navios.» O objectivo da autoridade local é atrair a frota portuguesa, fundeada no exterior, conseguindo que esta entre no interior do porto. Vasco da Gama, de boa-fé, quer corresponder: no dia 10 de Abril, decide deslocar-se para o canal. Sucede então que, provavelmente por acção da corrente, a nau *São Gabriel*, em vez de guinar para o bordo desejado, começa a abater, pelo que se torna necessário voltar a largar o ferro. Talvez porque esta manobra — em si, simples — tenha sido feita no meio de uma certa confusão e gritaria, os pilotos mouros, que vinham embarcados desde Moçambique, temendo ter sido descoberta a armadilha, lançam-se à água e fogem. Revelando uma indesmentível irritação, Vasco da Gama *pingou* dois mouros, ou seja, torturou-os deitando pingos sobre a pele, possivelmente de azeite a ferver, para obter informações: um deles confessou que tinham o propósito de se *vingarem* do que os portugueses tinham feito em Moçambique.

MELINDE E A QUARTA ESCALA-TÍPO NA ROTA DA ÍNDIA

Assim, a 13 de Abril, partem de novo, desta vez a caminho de Melinde, onde chegam no dia seguinte, ao pôr do Sol. O bom acolhimento aí encontrado pelos portugueses contrasta com o que se

passara na ilha de Moçambique e em Mombaça. É uma vila que se parece com Alcochete, escreve Álvaro Velho. O roteiro espraia-se, assim, em prolixas descrições, relatando o que aconteceu até ao dia 24, data da partida para a derradeira etapa que conduzirá Vasco da Gama até à costa ocidental da Índia.

Certamente que a forma positiva como os portugueses foram recebidos se deve fundamentalmente a dois tipos de circunstâncias.

Em primeiro lugar, os efeitos da própria forma como, nesse momento, está organizado o equilíbrio de poderes no Índico, nomeadamente na costa oriental africana. Aí, Melinde tem todo o interesse em, apoiando-se nos portugueses, se destacar das outras cidades-estados suaílis da região (Quíloa, Mombaça e Pate).

Em segundo lugar, depois do que se tinha passado na ilha de Moçambique e em Mombaça, certamente já se teria divulgado o poder de fogo da armada portuguesa. Como se lê no roteiro, os de Melinde «nunca ousaram de vir aos navios, porque estavam já avisados e sabiam que tomáramos uma barca com os mouros».

Vasco da Gama deve ter, nesse momento, uma única e fundamental preocupação: dada a fuga dos pilotos em Mombaça, o seu grande objectivo é o de arranjar localmente quem os substitua. Assim, no dia 16, através de um mouro velho que tinha sido capturado logo à chegada, é tal propósito transmitido ao sultão de Melinde. Durante dois dias, sucedem-se as trocas protocolares de presentes, com a correspondente manifestação de propósitos de um pacífico relacionamento, até que, finalmente, ocorre o encontro entre Vasco da Gama e o dito sultão.

Os termos em que o encontro é descrito revelam, a meu ver, da parte do autor do texto, a preocupação por sublinhar a paridade na relação de poderes. Tem-se a sensação de que, desta vez, o capitão português já não se comporta tanto como o capitão de uma armada, quanto como representante de uma autoridade régia que procura ver, na autoridade local, o seu correspondente, no lado índico.

E chegamos assim ao que se pode considerar a quarta escala-tipo de referência no itinerário da Índia, depois do ilhéu da Cruz, do Zambeze e da ilha de Moçambique. Nas três primeiras escalas, para além do que se apontou como específico de cada uma (respectivamente, o que significa o *começo do Índico* — primeira; que este *outro* Oceano implica dificuldades de todo o tipo, muito diferentes das do Atlântico — segunda; que este mar é também o da outra *fronteira* meridional do comércio muçulmano — terceira), há algo em comum: é a experiência da *alteridade oceânica* como horizonte de alteridade cultural e civilizacional.

Em Melinde, no que considero ser a quarta escala-tipo, a alteridade — que se sabe existir e que no texto aflora enquanto realidade pressuposta — é secundarizada pelo esforço de identificação pela via do poder. Ou seja, por outras palavras, nas escalas anteriores, encontramos duas culturas, duas civilizações, e, a partir da ilha de Moçambique — duas religiões. Em Melinde, mantém-se a dualidade das culturas, das civilizações e das religiões, mas o que o relato descreve é o diálogo de dois poderes que dialogam, porque *fingem* ser idênticos. Vejamos o texto: «À quarta-feira, depois do jantar, veio el-rei em uma zavra, e veio junto dos navios, e o capitão saiu em o seu batel, muito vem corrigido e, como chegou onde el-rei estava, logo se o dito rei meteu com ele. E ali passaram muitas palavras e boas, entre as quais foram estas: Dizendo el-rei o capitão que lhe rogava que fosse com ele a sua casa folgar, e que ele iria dentro aos seus navios. E o capitão lhe disse que não trazia licença de seu senhor para sair em terra, e que se em terra saísse que daria de si má conta a quem o lá mandara. E o rei respondeu que se ele aos seus navios fosse, que conta daria de si ao seu povo, ou que diriam? E perguntou como havia nome o nosso rei, e mandou-o escrever, e disse que se nós por aqui tornássemos que ele mandaria um embaixador ou lhe escreveria.

»E depois de terem falado cada um o que queria, mandou o capitão por todos os mouros que tínhamos cativos, e deu-lhos to-

dos, do qual ele foi mui contente, e disse que mais prezava aquilo que lhe darem uma vila. E o rei andou folgando derredor dos navios, donde lhe atiravam muitas bombardas e ele folgava muito de as ver atirar. E nisto andaram obra de três horas.

»E, quando se foi, deixou no navio um seu filho e um seu xerife; e foram com ele, a sua casa, dois homens dos nossos, os quais ele mesmo pediu que queria que fossem ver os seus paços...»

Atente-se no teor do diálogo; no acentuar a neutralidade do *local* do encontro; na utilização da artilharia como manifestação protocolar de cortesia; na amistosa troca de *reféns*. É como se Vasco da Gama — ou, pelo menos, o Vasco da Gama que nos é transmitido pelo relato de Álvaro Velho — pensasse que, no primeiro *encontro* do Ocidente com o Oriente, só o *poder* poderia evitar o *desencontro*, o inevitável desajustamento que a alteridade cultural e civilizacional necessariamente implicaria.

Na realidade, esta identificação pela via do poder — para repetir a expressão de há pouco — só é possível porque este encontro, nas palavras do rei de Melinde e de Vasco da Gama, é fundamentalmente teatral. O *encontro* de Melinde é, no fundo, uma encenação que esconde, por sua vez, o verdadeiro *desencontro*. Na realidade, os portugueses não percebem o que realmente se está a passar, mantêm-se psicologicamente condicionados pelo que julgam ser o Índico. E há razões para, paralelamente, perguntar se, em Melinde, terão percebido todas as consequências que advirão do aparecimento dos barcos portugueses nos mares da África Oriental.

Diz Álvaro Velho que em Melinde «achámos quatro naus de cristãos da Índia», julgando tratar-se de cristãos do Malabar, reflectindo aqui a velha convicção europeia de que, na Índia, existe uma antiga comunidade de cristãos evangelizados pelo apóstolo São Tomé. Tão arreigada é esta tradição que, estando estes indianos de visita à nau de Vasco da Gama, e tendo visto na câmara do capitão um retábulo representando a cena da Descida da Cruz — são estas as palavras textuais — «os índios, quando viram este retábulo, lan-

çavam-se no chão, os quais, enquanto aqui estivemos, vinham fazer suas orações e traziam cravos e pimenta e outras coisas que ofereciam!» A propósito desta desconcertante cena, comenta Barros: os portugueses «ficaram satisfeitos do seu modo, parecendo-lhe ser aquela gente mostra de alguma cristandade que haveria na Índia do tempo de São Tomé».

E, quando Vasco da Gama passa, num batel, ao lado dos barcos indianos, a dimensão do equívoco é tal que os gritos destes são percebidos como exclamações de — cito — *Criste! Criste!* Neste clima de confraternização, lê-se no roteiro que os mesmos indianos solicitaram autorização para *fazer* «de noite festa a nós outros. E, como veio a noite, fizeram muita festa e atiraram muitas bombardas e lançavam foguetes e davam grandes gritos».

Naqueles dias de Abril de 1498, em frente da praia de Melinde, assistimos a duas encenações paralelas. A primeira, no dia 18, no batel de Vasco da Gama, no diálogo já transcrito, representa a identificação dos dois poderes; a segunda, no dia seguinte, sobretudo na festa nocturna, representa a pseudo-identificação de duas cristandades, porque uma só existe na mente da outra. Na verdade, em ambas as representações, embora por diferentes vias, se tenta mascarar, anulando-a, a alteridade entre o Ocidente e o Oriente. Ou seja, a quarta escala de referência no itinerário da Índia, a escala de Melinde, é, de facto, um equívoco tremendo, porque o diálogo intercultural nunca existiu. Ou melhor só existiu no espírito de Vasco da Gama e dos seus companheiros.

A meu ver, este aspecto é muito importante, na medida em que evidencia como, na viagem inaugural de Lisboa à Índia, quando os portugueses deixam de olhar para a realidade com referências africanas, não são capazes de perceber o que é o Índico. E isto acontece, porque não possuem ainda os quadros conceptuais adequados à percepção do que é o oceano oriental. Com a África atlântica era diferente: havia a experiência herdada de décadas de navegação e de contactos com as populações dos mares do golfo e das costas da

Guiné. Mas agora, quando percebem que o espaço é outro, porque lhes faltam as referências, recorrem às coordenadas da Índia imaginária herdada da tradição medieval. Voltarei a considerar este aspecto.

FALSA HIPÓTESE DE VIAGENS ANTERIORES NO CANAL DE MOÇAMBIQUE

A este respeito, não posso deixar de referir a hipótese, há alguns anos muito bem recebida entre determinados autores, de que teriam existido contactos anteriores dos Portugueses com a região. A informação baseia-se numa notícia de um dos roteiros de Ahmad Ibn-Madjid, segundo a qual navios portugueses teriam naufragado no canal de Moçambique em 1494-1495. Compreende-se. Tais contactos, a terem existido, constituiriam um excelente argumento justificativo do modo como decorreu a viagem de 1497-1499, para além de demonstrarem a existência de viagens exploratórias anteriores. O texto em causa diz, referindo-se a Sofala: «Cuidado: em frente dela [Sofala] o vento contrário arrefece e atrás dela levantam-se rochedos. Quando surgir a aurora ergue os teus olhos para eles; o terreno sobe a partir da água. Olha bem, piloto. As ondas levantam-se então. Segundo parece, pela festa de Miguel, aí sucumbiram os Franges, que confiavam na monção. As ondas do rochedo de Sofala, rolando do lado contrário, lançaram-se sobre eles e os mastros desapareceram nas águas, os navios afundaram-se, meu irmão! Viram-nos e afogaram-se. Vê como é a monção desta terra!»

Esta notícia merece ser vista com cuidado, dado que contém inexactidões e informações estranhas. Aliás, a cronologia destas informações é um pouco suspeita. Assim, tendo em conta que o referido roteiro — tal como chegou ao nosso conhecimento — é posterior ao falecimento do piloto árabe, sendo portanto fruto de uma transmissão oral, Machado e Campos escrevem: «Mas as tradições orais pecam quase sempre pelas suas imprecisões e incoerências e aqui não fogem à regra. É possível que o eco do retorno de Barto-

lomeu Dias, depois de atingir no primeiro quadrimestre de 1488 o rio do Infante (actual Great Fish River), e de naufrágios como o de quatro navios da armada de Álvares Cabral no Atlântico Sul ou o de um navio da segunda frota de Vasco da Gama no rio Sofala, quando da quarta viagem portuguesa à Índia, propagado pelos indígenas, anos em fora, justifiquem a lendária catástrofe de Sofala.»

Ultimamente, Luís de Albuquerque defendeu que o naufrágio relatado nesta fonte deve muito provavelmente corresponder ao que teve lugar mais tarde, em 1503, quando o mesmo acontece aos irmãos Sodré na costa da Arábia, num local chamado *Sofrala*. A semelhança dos topónimos pode estar na origem da confusão de datas.

A COLABORAÇÃO DO PILOTO ORIENTAL E A VIAGEM DESDE MELINDE A CALECUTE

No dia 22 de Abril, conta Álvaro Velho, Vasco da Gama manda dizer ao sultão «que lhe mandasse os pilotos que lhe tinha prometido. E, como foi o recado, el-rei lhe mandou logo um piloto cristão... E folgámos muito com o piloto cristão que el-rei nos mandou».

Sabe-se que é este piloto quem conduz a armada do Gama até Calecute. Quem é ele realmente? A resposta a esta questão tem feito correr rios de tinta. Durante muito tempo (sobretudo na sequência dos trabalhos do arabista Gabriel Ferrand), foi este piloto identificado com o navegador árabe Ahmad Ibn-Madjid, autor de vários roteiros do Índico, e ainda hoje tal hipótese encontra defensores. A identificação é feita a partir de um texto árabe quinhentista — a *História da Conquista do Iémen pelos Otomanos*, de Kuth-ad-Din an-Nahrauli — onde, a certa altura, se lê o seguinte: «Foi nos primeiros tempos do décimo século [pela era da Hégira, será posterior a 2.10.1494 da era cristã] que sucedeu, entre os acontecimentos desventurosos, dignos de menção, a vinda dos malditos portugueses, nação dos Franges — amaldiçoados sejam eles —

às terras da Índia. Um pequeno número deles embarcava do estreito de Ceuta para o mar, e penetrava no Mar Tenebroso [Atlântico], passava por detrás das Montanhas Brancas, que é onde nasce o Nilo, chegava até ao Oriente, e passava próximo de um lugar da costa por um estreito, do qual um dos lados é uma montanha e o outro o Mar Tenebroso. Este lugar [cabo da Boa Esperança] é tão tempestuoso que os navios dos Franges não ousavam aproximar-se com receio de serem quebrados; e nenhum deles se salvava. Assim estiveram por algum tempo, perecendo neste sítio, e não se salvando até ao mar das Índias nenhum dos Franges. Até que uma das galés conseguiu escapar e prosseguir para a Índia. Contudo não chegavam ao conhecimento deste mar, até que lho indicou um experimentado piloto índio, cujo nome era Ahmad Ibn-Mâjid, com o qual tomou conhecimento um capitão dos Franges chamado Ali Malandî [Almirante]. Depois de lhe fazer beber vinho frequentes vezes, o piloto em estado de embriaguez lhe ensinou o caminho e lhe disse: <Neste lugar não sigais próximo da costa, e fazei-vos ao mar largo; tornai em seguida a aproximar-vos e não receeis as ondas.> Depois que assim fizeram, escapavam os seus navios aos frequentes desastres e os Franges tornaram-se numerosos no mar das Índias.»

No entanto, pelo que hoje se conhece, tal identificação é muito difícil de aceitar nestes exactos termos. Ahmad Ibn-Madjid deixa de navegar aí por 1465, pelo que o piloto em causa não pode ter contactado a frota de Vasco da Gama. Quanto às referências do *Roteiro de Sofala* aos *Francos*, devem ser consideradas como interpolações posteriores, como acontece com o naufrágio, já citado.

Dever-se-á, então, desistir de encontrar qualquer elemento identificador do piloto que conduziu Vasco da Gama até à Índia? O cronista João de Barros diz ser «um mouro, guzarate de nação, chamado Malemo Cana» (ou *Canaqua*, como escrevem Damião de Góis e Castanheda). Na realidade, não se trata do nome do piloto, mas sim da transcrição em português de duas palavras árabes

(*Mu'allim* e *Kanaca*) que significam, respectivamente, mestre de navegação e astrólogo. *Malemo Cana* não é, portanto, nome, quer dizer, sim, mestre de navegação astronómica, ou seja, qualifica a sua profissão como piloto.

É óbvio que não se trataria de um piloto cristão, como a fonte Álvaro Velho escreve. No entanto, a referência de Álvaro Velho à sua qualidade de cristão pode constituir uma pista com eventual interesse. Se na classificação dos povos que nos aparece no roteiro, o qualificativo de *cristão* é atribuído quase indiscriminadamente àquele que não é nem negro nem muçulmano, e com frequência designa o hindu, poderá o mesmo critério significar que o piloto em causa seria hindu? De acordo com a alusão das crónicas — já referida —, o piloto seria um mouro de Guzarate, do Norte da Índia. Também há quem defenda que seria de origem beduína, tendo nascido no Norte da Arábia. O problema continua em aberto. Como escreve Luís de Albuquerque, sendo «possível que todos estes dados não sejam em absoluto contraditórios [...] é bem claro que o parecem. É por isso que, em nossa opinião, se torna necessário voltar de novo ao problema».

Seja quem tenha sido este piloto, a sua intervenção foi fundamental para o êxito da última rota de Gama, desde Melinde a Calecute. Na realidade, os Portugueses, apesar de todas as iniciativas anteriores (nomeadamente a de Pêro da Covilhã), têm um conhecimento extremamente deficiente da geografia e das características desta região. O próprio relato fornece um bom exemplo, quando, imediatamente depois de referir a partida de Melinde no dia 24 de Abril, descreve nestes termos a costa do Índico desde o mar Vermelho a Cambaia: «E aqui é a costa de norte e sul, porquanto a terra aqui faz uma muito grande enseada e estreito, em a qual enseada, segundo nós achámos notícia, há muitas cidades de cristãos e mouros, e uma cidade que se chama Cambaia, e seiscentas ilhas sabidas, e onde está o Mar Ruivo e a Casa de Meca.»

A descrição não se caracteriza pela exactidão; provavelmente,

terá sido dada pelo piloto embarcado em Melinde. Refere-se aqui Álvaro Velho ao golfo Arábico, ao estreito de entrada no mar Vermelho e a Meca, a Cambaia — em Guzarate, já na Índia —, e provavelmente às ilhas Laquedivas e às Maldivas; não falta a alusão às cidades *cristãs* do reino do Preste João.

○ PROBLEMA DA ROTA PRATICADA NO ÍNDICO

Foram 23 dias de viagem. Lê-se no roteiro que a 29 de Abril «houvemos vista do Norte, o qual havia muito que deixáramos de ver. E uma sexta-feira, que foram 18 de Maio, vimos uma terra alta, a qual havia vinte e três dias que não víramos terra». Finalmente avistam terra indostânica.

A bibliografia não está totalmente de acordo no que se refere à *terra alta*, registada no roteiro, mas pode-se aqui aceitar a interpretação de Gago Coutinho de que se trataria do monte extremo da cordilheira dos Gates. Com os seus cerca de 2400 metros de altura, justifica-se a observação de Álvaro Velho de que são montanhas «mais altas que os homens nunca viram».

É interessante esta referência ao *norte*, ou seja, à estrela Polar como é então designada. A respeito desta passagem do roteiro, observa Fontoura da Costa: «O Norte [...] tinha em 1497-1499 uma distância polar de muito proximamente 3°,5; de maneira que os mareantes do Gama deixaram de a ver ao sul de Santiago, para só voltarem a vê-la em Abril, no Índico, cerca do paralelo de 2° N (então passava no meridiano superior perto da meia-noite). Admitindo que as singraduras dos navios fossem de 30 léguas, nos cinco dias que navegaram desde que deixaram Melinde (3° 13' S) teriam andado 150 léguas ou 480 milhas marítimas actuais. Desta forma, teriam eles atingido o paralelo de 2° N ao rumo NE; isto é, a armada, desde Melinde, navegou nos primeiros dias junto e aproximadamente em direcção paralela à costa africana.»

No comentário que faz à rota utilizada por Vasco da Gama en-

tre Melinde e Calecute, Gago Coutinho explica a sua interpretação sobre o itinerário seguido nos termos seguintes: «Pela certeza com que o piloto foi dar direito a Calecute, podemos concluir que lhe não bastou a navegação à bússola, e que fez navegação astronómica [...]. Não é lícito conjecturarmos que os mareantes mouros que, havia séculos, cortavam o oceano Índico, entre a Índia e a África, ignorassem a existência dos dois grupos de ilhas, algumas delas povoadas: as Laquedivas [...] e as Maldivas, por entre as quais havia <boqueirões> e, até, seus <pilotos>. Os dois grupos correm de norte a sul, entre a latitude de treze graus norte e o equador, e ficam afastados da costa indiana, de Malabar, cerca de meio cento de léguas. Estas ilhas ficavam, portanto, no caminho entre África e Calecute ou Cochim [...]. Também não ignorariam que, entre os dois grupos de ilhas há uma abertura limpa, larga de trinta léguas [...]. É, pois, extremamente verosímil aceitar que foi por este largo canal, sem ter visto algumas das ilhas, que o piloto levou os navios de Vasco da Gama à Índia. Mas nunca poderia ter sido só a bússola, embora rectificada por marcação da estrela do Norte, que, após mais meio milhar de léguas, os pilotos fossem meter os seus navios pelo canal, seguros de lá poderem passar. É certo que só observações astronómicas lhes poderiam garantir tal segurança.»

A este propósito, recorde-se um outro aspecto que merece ser referido. A frota de Vasco da Gama — com tudo o que tem de *viagem inaugural*, de encontro de culturas, de mentalidades e de civilizações — é também ocasião de encontro de marinhas e de técnicas de navegação.

Com efeito, Álvaro Velho, com o seu olhar arguto, já chamara a atenção para a diferença entre os barcos atlânticos e os barcos orientais. Quando os portugueses estavam em Moçambique, escreve: «As naus desta terra são grandes e sem cobertas e não têm pregadura e andam apertadas com tamiça, e isso mesmo os barcos, e as suas velas são esteiras de palma. E os marinheiros delas têm agulhas genoiscas [= genovesas, ou seja, bússolas], por que se regem, e quadrantes e cartas de marear.»

ESTADA EM CALECUTE

Tendo chegado às costas ocidentais da Índia, Vasco da Gama situa-se nas proximidades de Calecute, no dia 20 de Maio. É então quando, no dia seguinte, tem lugar o conhecido e tantas vezes transcrito diálogo que, na brevidade das palavras proferidas, resume toda a equivocabilidade que acompanha a fase final da viagem indiana de Vasco da Gama. No fundo, repete-se o que se tinha passado em Melinde, e para o qual já chamei a atenção:

E ao outro dia, isso mesmo vieram estes barcos aos nossos navios. E o capitão-mor mandou um dos degredados a Calecute, e aqueles com que ele ia levaram-no onde estavam dois mouros de Tunes, que sabiam falar castelhano e genovês. E a primeira salva que lhe deram foi esta, que se ao diante segue:

— *Ao diabo que te dou; quem te trouxe cá?*

— *E perguntaram-lhe que vínhamos buscar tão longe, e ele lhes respondeu:*

— *Vimos buscar cristãos e especiaria.*

E eles lhe disseram:

— *Porque não mandam cá el-rei de Castela e el-rei de França e a Senhoria de Veneza?*

E ele lhes respondeu que:

— *El-rei de Portugal não queria consentir que eles cá mandassem.*

E eles disseram que:

— *Fazia bem.*

Então o agasalharam e deram-lhe de comer pão de trigo com mel e, depois que comeu, veio-se para os navios. E veio com ele um daqueles mouros, o qual tanto que foi em os navios, começou de dizer estas palavras:

— *Buena ventura! Buena ventura! Muitos rubis, muitas esmeral-*

das! Muitas graças deveis dar a Deus, por vos trazer à terra onde há tanta riqueza!

Era para nós isto tanto espanto que o ouvíamos falar e não o criamos — que homem houvesse tão longe de Portugal que nos entendesse nossa fala.

São as primeiras palavras proferidas por um europeu na Índia que estão documentadas. Neste encontro do Ocidente com o Oriente, significativamente, a parte do *Oriente* que dialoga com um português está representada por dois muçulmanos da Tunísia, que falam em castelhano, e não por indianos. Atente-se na pronúncia da primeira pergunta — *Ao diabo que te dou; quem te trouxe cá?*; no manuscrito está, literalmente — *Al diabro que te doo! Quem te traxo aqua?* E, do outro lado, a parte do Ocidente está representada por um renegado, o que não deixa de ser igualmente significativo. Ultimamente, a bibliografia tem sublinhado o papel muito especial que estes homens tiveram nos contactos interculturais luso-indianos.

Comentando este diálogo, observa Chaunu que é um «encontro pleno de significado. Testemunha a sobreposição, a partir da concorrência que se abre, de dois sistemas de comunicação», o tradicional mediterrânico, tendo os muçulmanos como intermediários, e o novo, representado pelos portugueses da rota do Cabo.

No diálogo transcrito, o renegado português declara que a armada vem *buscar cristãos e especiaria*. É a procura da cristandade de São Tomé, e é o estímulo comercial. É significativo que seja um dos mouros a falar das riquezas (*muitos rubis... muitas esmeraldas... tanta riqueza...*). De facto, continuam os equívocos já assinalados a respeito da estada em Melinde. Mas agora, porque Calecute está na Índia e o Malabar constitui o objectivo e termo da viagem, as consequências deste equívoco serão muito maiores. «Esta cidade de Calecute é de cristãos, os quais são homens baços», escreve Álvaro Velho.

VISITA AO SAMORIM

Dias depois, Vasco da Gama, acompanhado de doze homens, vai visitar o samorim.

Jaime Cortésão, na sua expressiva linguagem, descreve a visita nestes termos: «Se o espanto dos Portugueses era grande perante o exotismo indiano da cidade, subiu de ponta a curiosidade tumultuosa e sôfrega que desde as primeiras horas os homens do Ocidente despertaram entre Indianos e Mouros. Acorriam multidões aos navios; milhares de homens e mulheres, em tropel, os seguiam na rua; e, aquando da primeira visita ao samorim, o Gama e os seus companheiros muito a custo conseguiram romper por entre a turba, que se apinhava e degladiava às portas, não se fartando de ver aqueles homens, todos de vestes cerradas e barbudos.»

No caminho, entram num templo bramânico. O roteiro chama-lhe *grande igreja*. O problema não está tanto na utilização deste termo, quanto na circunstância de que, mesmo depois da visita, pensarem tratar-se de um templo cristão... A respeito desta visita, Barros é igualmente explícito: «Os nossos, como iam crentes ser aquela gente dos convertidos pelo apóstolo São Tomé, segundo a fama que cá nestas partes havia, e eles achavam per dito dos mouros, alguns se sentaram nos joelhos a fazer oração àquelas imagens, cuidando serem dignas de oração. Do qual auto o gentio da terra houve muito prazer, parecendo-lhe sermos dados ao culto de adorar imagens, o que eles não viam fazer aos mouros.»

Há quem não acredite que os portugueses tenham estado realmente convencidos de que se tratava de um templo cristão. E argumenta-se com a observação do escrivão João de Sá, o qual — segundo conta o cronista Castanheda —, estando ajoelhado, e chocado com a representação das imagens no templo, terá exclamado: «Se isto é diabo, eu adoro a Deus verdadeiro!», ao que Vasco da Gama terá sorrido.

No entanto, é perfeitamente possível compaginar ambas as in-

formações. Por um lado, é uma realidade a crença de que existem comunidades cristãs no Oriente, embora com uma personalidade disciplinar e litúrgica diferente da da Igreja europeia — convicção em grande parte alimentada por uma secular tradição *livresca e erudita*. E, por outro lado, não é menos autêntica a reacção do es-
crivão — homem mais prático — que, ao estar menos condicionado por essa tradição, é capaz de ver as coisas tal como elas são. O sorriso do capitão-mor talvez revele o estado de espírito condescendente de quem percebe as duas leituras...

Finalmente, são recebidos pelo samorim. Este está — escreve Álvaro Velho — «em um patim, lançado de costas em uma camilha, a qual tinha estas coisas: um pano de veludo verde debaixo e, em cima, um colchão muito bom e, em cima do colchão, um pano de algodão muito alvo e delgado, mais que nenhum, de linho; e também tinha almofadas deste teor. E tinha à mão esquerda uma copa de ouro muito grande, de altura de um pote de meio almude, e era de largura de dois palmos na boca, a qual era muito grossa ao parecer, na qual talha lançava bagaço de umas ervas que os homens desta terra comem pela calma, a qual erva chamam atambor. E da banda direita estava um bacio de ouro, [tão grande] quanto um homem pudesse abranger com os braços, em o qual estavam aquelas ervas, e muitos agomis de prata, e o céu de cima era todo dourado».

Na cronística posterior, tal descrição é consideravelmente enriquecida com múltiplos pormenores, possivelmente inspirados num conhecimento mais profundo e directo dos costumes dos naturais. Por exemplo, Damião de Góis apresenta a cena nestes termos: «El-rei estava em uma sala grande, cercada ao redor de assentos de pau muito bem lavrados. Alevantados uns dos outros a modo de coro ou teatro [...]. O chão desta sala era todo coberto de veludo verde e as paredes armadas de panos de seda e ouro, de cores. El-rei estava lançado num cátel (que são leitos como de campo) coberto de um pano de seda branca e ouro, bem lavrado, e por cima um sobrecéu do jaez. Era homem de meia-idade, baço, alto de corpo e

de bom parecer, tinha vestido um baju (que é como roupeta curta) de pano de algodão muito fino, com muitos botões de ouro, e pérolas, na cabeça uma carapuça de veludo guarnecida de pedraria e chaparia de ouro, o qual traje é o ordinário de todos os reis do Malabar, porque nenhuma pessoa traz o baju e carapuça senão eles. Tinha penduradas nas orelhas arrecadas, e nos dedos dos pés e das mãos muitos anéis, e nos braços e pernas manilhas, tudo obrado e lavrado de pérolas e pedraria de muito valor. Junto do cátel estava um homem velho que lhe dava o betel, que [ele] mastigava; os vasos em que cospia depois de mastigado eram de ouro maciço. O qual betel é uma folha tamanha como de tanchagem, e quase da mesma feição, cresce como a era pegada em árvores ou em latadas, dá-se a mastigar untado com cal de marisco, delida em água rosada. Com esta folha usam um pomo tamanho como nozes, cortado em pedaços, a que chamam arrequa, que dão umas árvores como palmeiras delgadas, altas e muito limpas, do que tudo levam para baixo o sumo somente, e o demais cospem com viscosidade e ventosidade que lhes tira do estômago e da cabeça, coisa que conserva muito a saúde e faz bom bafo e também mata a sede.»

O diálogo, muito provavelmente, seria em árabe, através de um intérprete, como, aliás, já tinha acontecido em Moçambique e em Melinde. Por exemplo, em Moçambique — de acordo com o texto de Álvaro Velho —, quando conversam com os mercadores aí estantes, esclarece-se que «isso tudo entendia um marinheiro [trata-se de Fernão Martins] que o capitão-mor levava, o qual fora já cativo de mouros e, portanto, entendia estes que aqui achámos». Não é difícil de admitir que, em Calecute, o intérprete tivesse sido o mouro de Tunes que, em 28 de Agosto, se refugiara na armada e que falava castelhano.

O samorim pergunta a Vasco da Gama quem é, e o que deseja; a resposta continua a ser elucidativa: «E o capitão lhe disse como ele era embaixador de um rei de Portugal, o qual era senhor de muita terra e era muito rico de todas as coisas mais que nenhum

rei daquelas partes. E que havia sessenta anos que os reis seus antecessores mandavam cada ano navios a descobrir contra aquelas partes, porquanto sabiam que em aquelas partes havia reis cristãos como eles. E que por este respeito mandavam a descobrir esta terra, e não porque lhes fosse necessário ouro nem prata, porque tinham tanto em abundância que lhes não era necessário havê-los desta terra. Os quais capitães iam e andavam lá um ano e dois, até que lhes falecia o mantimento, e sem acharem nada voltavam para Portugal. E que agora um rei, que se chamava D. Manuel, lhe mandara fazer estes três navios e o mandara por capitão-mor deles, e lhe dissera que ele se não tornasse a Portugal até que lhe não descobrisse este rei dos cristãos, e que se tornasse que lhe mandaria cortar a cabeça. E que se o achasse que lhe desse duas cartas, as quais cartas lhe ele daria ao outro dia, e que assim lhe manda dizer, por palavra, que ele era seu irmão e amigo.»

Agora, o discurso é claramente de carácter político-diplomático. Os argumentos utilizados manifestam uma intencionalidade clara: do objectivo inicialmente indicado na resposta do renegado (*cristãos e especiaria*) fica só a referência aos *cristãos*.

OS INTERESSES MERCANTIS

No dia seguinte ao desta entrevista, o problema económico vai saltar. Vasco da Gama, no seu discurso ao samorim, tinha feito referência às riquezas do rei de Portugal. Mas, quando informa os indianos das ofertas que pensa dar, estes manifestam a sua desilusão e desagrado. As realidades acabaram por se impor, desmascarando as grandiloquências dos discursos: «E à terça-feira tinha o capitão estas coisas para mandar a el-rei, a saber: doze lambéis e quatro capuzes de grã e seis chapéus, e quatro ramais de coral e um fardo de bacias, em que havia seis peças, e uma caixa de açúcar e quatro barris cheios, dois de azeite e dois de mel. E porque aqui é costume de não levar ao rei nenhuma coisa, [sem] que primeiro o não façam

saber àquele mouro seu feitor e depois ao bale, e como o capitão lho fez a saber, vieram e começaram-se a rir daquele serviço, dizendo que não era aquilo nada para mandar a el-rei, que o mais pobre mercador que vinha de Meca ou dos Índios lhe dava mais do que aquilo; e que se lhe queria fazer serviço que lhe mandasse algum ouro, porque el-rei não havia de tomar aquilo.»

Na resposta, Vasco da Gama diz, pela vez primeira de forma explícita, qual é o estatuto que ele considera ser o seu: «... disse que não trazia ouro, e, mais, que não era mercador mas que era embaixador.»

É usual que a bibliografia ressalte o bom acolhimento inicial em Calecute, e que acrescente que esta atitude foi posteriormente substituída por uma atitude hostil. O relato daqueles dias acaba por ser demasiado prolixo. Mostra o muro da desconfiança que rapidamente se levanta entre os portugueses e os locais — ao qual certamente não são alheias as manobras e as intrigas dos mercadores muçulmanos aí residentes. Como consequência disso, os portugueses, entre eles o próprio Vasco da Gama, chegam a ser ameaçados e a estar retidos. Tendo finalmente logrado regressar aos barcos, Vasco da Gama decide rumar até à ilha de Angediva, onde se prepara para o regresso. Não é sem tempo, porque se respira um clima de guerra iminente...

De facto, para além de tudo o que acontece em Calecute, sobressai, no relato de Álvaro Velho, a constante referência à mercadoria, mostrando como, ao lado do plano político-diplomático em que se situam os discursos do capitão-mor, há uma permanente preocupação mercantil por parte dos portugueses. Duas passagens do relato revelam, embora em níveis completamente diferentes, esta preocupação.

A primeira passagem descreve o que aconteceu no dia 24 de Agosto. Pela leitura do texto tem-se a sensação de que, de repente, todos os portugueses se transformaram em *feirantes* de ocasião — permita-se-me o recurso a esta palavra —, e que a partir dos barcos

da armada se organiza uma enorme operação de compra-venda: «A um domingo, que foi dia de S. João Baptista, que foram a vinte e quatro do mês de Junho, foi a mercadoria para Calecute. E estando assim lá a dita mercadoria, ordenou o capitão que toda a gente fosse a Calecute nesta maneira: que fosse de cada navio seu homem e como aqueles viessem que fossem outros e desta maneira poderiam ir ver a cidade e cada um compraria o que quisesse, os quais, quando iam pelo caminho, recebiam de toda a gente cristã muito gasalhado, folgando muito todos quando algum ia a sua casa a comer ou a dormir. E de tudo o que tinham lhes davam com muita vontade. E isso mesmo vinham muitos homens aos navios vender pescado por pão, e recebiam de nós muito boa companhia e outros muitos vinham com os filhos e moços pequenos e o capitão lhes mandava dar de comer [...]. E destes eram tantos que nos aborreciam, que muitas vezes era noite cerrada e não os podíamos botar fora dos navios. E isto [por] causa [d]a muita gente que há nesta terra e os mantimentos são muito poucos [...].»

A segunda passagem constitui uma clara intromissão descritiva sobre o valor comercial daquela área geográfica. Certamente copiado de um outro texto, mostra bem como os *cristãos e especiaria* da resposta do renegado são, na sua sinceridade, mais verdadeiros do que a retórica diplomática de Vasco da Gama. A transcrição é um pouco extensa, mas vale a pena ser feita, porque revela a estratégia mercantil que está por detrás da viagem: «Desta terra de Calecute, que é chamada Índia Alta, vai a especiaria que se come em ponente e em levante e em Portugal, e, bem assim, em todas as províncias do mundo. Assim mesmo vão desta cidade chamada Calecute muitas pedras preciosas de toda [a] sorte, a saber: em esta dita cidade há de sua própria colheita esta especiaria que se segue — muito gengibre, e pimenta e canela, posto que não é tão fina co[m]o é a de uma ilha que se chama Ceilão, a qual está de Calecute oito jornadas. Toda esta canela vem ter a esta cidade de Calecute. E há uma ilha que se chama Malaca, de onde vem o cravo a esta cidade. Aqui

carregam as naus de Meca a especiaria e a levam a uma cidade, que está em Meca, que se chama Gidá [é Djedá, no mar Vermelho] e põem desta ilha [de Malaca] lá cinquenta dias de vento à popa, que as naus desta terra não andam pela bolina, e ali descarregam e pagam ao Grão Soldão [refere-se naturalmente ao sultão do Egipto] seu direito. E dali a tornam a carregar, em outras naus mais pequenas e a levam pelo Mar Ruivo [mar Vermelho] a um lugar que está junto com Santa Catarina do Monte Sinai, que se chama Toro e também aqui pagam outro direito. Aqui carregam os mercadores esta especiaria em camelos, alugados a quatro cruzados cada um camelo, e a levam ao Cairo em dez dias e aqui pagam outro direito. E neste caminho para o Cairo, muitas vezes os salteiam ladrões que há naquela terra, os quais são alarves e outros. Aqui tornam a carregar outra vez em umas naus, que andam em um rio que se chama o Nilo, que vem da terra do Preste João das Índias Baixas. E vão por este rio dois dias até que chegam a um lugar que se chama Roseta e aqui pagam outro direito. E tornam outra vez a carregar em camelos e a levam em uma jornada a uma cidade que se chama Alexandria, a qual é porto de mar. A esta cidade de Alexandria vêm as galés de Veneza e de Génova buscar esta especiaria, da qual se acha que há o Grão Soldão de direito seiscentos mil cruzados, dos quais dá em cada ano a um rei, que se chama Cidadim, cem mil porque faça guerra ao Preste João. E este nome de Grão Soldão compra-se por dinheiro, que não há-de ficar de pai a filho.»

É toda a geografia das especiarias que se encontra aqui desenhada. O texto parece de tal maneira rigoroso, o itinerário descrito — desde o Oriente índico até ao Mediterrâneo — é tão completo, que é difícil admitir que não resulte de um inquérito feito em Calcutte.

Este texto, aliás, deve ser lido a par de dois outros, que aparecem copiados no final da cópia manuscrita do relato de Álvaro Ve-

lho: uma nota de carácter geográfico-comercial sobre os reinos a sul de Calecute, e um breve vocabulário malaiala.

Quanto ao primeiro, logo a começar, o anónimo autor escreve: «Estes nomes abaixo escritos são de certos reinos, que estão de Calecute para a banda do sul, e as coisas que em cada reino há e como valem; o qual eu soube muito certo de um homem, que sabia a nossa fala e havia trinta anos que viera de Alexandria a estas partes.»

Quem foi o seu autor? Analisando o problema da identificação do informador, Franz Hümmerich é de opinião que este não pode ser indiano, pelo que apenas são de considerar duas hipóteses: o mouro Monçaide, o mouro de Tunes citado no roteiro, ou o judeu Gaspar da Gama. Quanto ao primeiro, por falar castelhano e pelo seu ofício de corretor mercantil, poderia estar em condições de fornecer as notícias em causa; mas, dificilmente é de aceitar que, sendo ele o informador, esteja na Índia há trinta anos. Quanto ao segundo, trata-se do homem que vai entrar em contacto com os portugueses quando estes, tendo já deixado Calecute, estão fundeados em Angediva. Homem de meia-idade, apresenta-se a falar veneziano, e declara ser cristão; acrescenta ainda que, ao ter ido para a Índia muito novo, tinha-se convertido *exteriormente* ao islamismo. Virá com Vasco da Gama para Portugal. D. Manuel — na carta que escreve ao cardeal Alpedrinha — refere-se a este homem; diz tratar-se de «um judeu convertido ao cristianismo, comerciante e negociante de pedras preciosas, bom conhecedor das terras junto à costa desde Alexandria até à Índia e dali pelas do interior e da Tartaria até ao Mar Maior». Gaspar da Gama (assim se chamará) volta à Índia com Pedro Álvares Cabral, e, no regresso, durante uma paragem em Cabo Verde, terá coincidido com Vespúcio. Numa carta que tem sido tradicionalmente atribuída ao florentino, datada de 4 de Junho de 1501, este diz que Gaspar da Gama é um homem viajado — declarara ter ido desde o Cairo até Malaca — e conhecedor de várias línguas.

Deixando agora de parte o problema da veracidade de todas as prolixas informações de Gaspar da Gama — e que Vespúcio transcreve —, a possibilidade de ter sido ele o informador do autor do texto em causa, levanta um problema de fundo: Álvaro Velho está constantemente a referir-se aos muitos cristãos que há na Índia, Vespúcio diz que Gaspar da Gama lhe falou de uma cidade cristã onde estaria o corpo do Apóstolo, mas um outro italiano que conheceu o mesmo Gaspar da Gama em Portugal — o florentino Ser-nigi — conta que, no dizer do seu informador, na Índia há muitos pagãos e poucos cristãos. A hipótese de que o dito Gaspar tenha evoluído na sua inicial visão optimista acerca do cristianismo oriental, parece constituir uma saída demasiado fácil para a dificuldade. Talvez seja mais prudente recordar que a biografia conhecida deste homem demonstra ter sido personagem hábil em mostrar-se, e dizer o que lhe parece ser o desejo do interlocutor da ocasião. Judeu de origem, converte-se na Índia à religião islâmica, quando entra em contacto com Vasco da Gama, acaba por confessar, depois de açoitado, ter recebido ordens de atrair os portugueses a Goa, vai para Lisboa com a armada, converte-se na viagem, recebe no baptismo o apelido de Gama em honra do capitão-mor... Posteriormente, prestará muitos serviços ao rei D. Manuel. Fundamentando-se nestas circunstâncias, Hümmerich conclui, «com toda a segurança», ter sido Gaspar da Gama «o informador fidedigno para as notícias sobre as riquezas da Índia, as suas distâncias de Calecute, os seus meios militares e condições comerciais, que constituem o primeiro apêndice ao <Roteiro> da viagem do Gama». Assim, a bibliografia tradicionalmente tem optado pela autoria de Gaspar da Gama.

Quanto ao segundo texto, o vocabulário malaiala, a identificação das palavras terá sido feita por meio de gestos, em contacto directo com os naturais da terra (por exemplo, para *ouvir* é dado o equivalente local de *orelha*, tradução indiciadora do gesto que o inquiridor português terá feito para expressar o sentido humano, e que, pelo seu interlocutor oriental, foi entendido como uma per-

gunta pelo órgão humano). Quando terá sido feito esse inquérito? Pode ter sido em Calecute, quando foi dada autorização aos portugueses para negociarem com os locais, entre finais de Junho e finais de Agosto de 1498, ou então, pode ter acontecido já a bordo, durante o regresso a Portugal. Os indianos consultados seriam provavelmente de baixa condição. Como escreve Hümmerich: «O texto fala por si. O que encerra a lista? Uma série de vocábulos que exprimem actividades triviais ou facilmente assinaladas por meio de um gesto, como ver, ouvir, falar, comer, beber, dormir, dar, tomar, etc.; a designação de diferentes partes do corpo e de moléstias de contusões ou ferimentos, vocábulos para homem e mulher, criança e rapaz, dia e noite, sol e lua, água e fogo, madeira e pedra; designações para as peças de vestuário mais importantes, armas e partes do equipamento do navio e bem assim alguns nomes próprios, tudo, como se também estivesse em parte coordenado a determinada ideia, se bem que não subordinado a uma ordem rigorosa nem isento de repetições inscritas tal-qualmente como o autor, ao acaso das circunstâncias, os ouvia ou colhia à força de perguntar.»

Fiz uma referência a estes dois textos, porque é muito natural que tenham uma relação estreita com o comentário do «diário» de Álvaro Velho que transcrevi. No seu conjunto, dois deles tratam de matéria afim, e, de modo geral, pode dizer-se que os três revelam a idêntica preocupação de apresentar notícias «práticas» sobre o Índico. É natural que todos eles resultem de inquéritos feitos em Calecute, e que todos eles tenham sido posteriormente redigidos já durante o regresso a Portugal. É muito provável, finalmente, que aos três não tenham sido alheias as informações de Gaspar da Gama.

CALECUTE E A QUINTA ESCALA-TIPO NA ROTA DA ÍNDIA

Calecute constitui, assim, a quinta e última escala-tipo de referência no itinerário da Índia. Objectivo de toda a viagem, nesta

cidade se assumem os contornos finais da aventura. Começam por ser os contornos do fracasso da negociação política: aqui já não é possível manter a encenação ensaiada em Melinde. E terminam por ser os contornos das motivações mercantis, a condicionarem tudo o que aí se passa: são estas motivações que estão na mente dos muçulmanos que intrigam junto do samorim, são elas que acabam por aflorar no comportamento dos portugueses e no próprio texto de Álvaro Velho.

Com razão observa J. H. Parry que, durante a estada de Vasco da Gama em Calecute, «não se comerciou a sério, não se chegou a nenhum acordo, não se preparou aliança alguma. Quando Vasco da Gama, desesperado por não lograr progressos, finalmente levantou ferro para partir, provavelmente todos em Calecute exalaram um suspiro de alívio. Talvez não tenham prestado suficiente atenção à sua ameaça de voltar».

ESTÂNCIA EM ANGEDIVA

Saído de Calecute, estando já a sul da cidade, Vasco da Gama é atacado por numerosas barcas com gente do samorim. Álvaro Velho diz que são setenta. Respondendo com artilharia, mas temendo a abordagem, a frota portuguesa, perseguida durante cerca de hora e meia, faz-se ao largo, e ruma em direcção norte, acabando por ir fundear, já em finais de Setembro, junto de uns ilhéus a sul da ilha de Angediva. Esta ilha está situada a cerca de 40 milhas a sul de Goa. Convencido que nada mais tem a fazer em Calecute, e decidido a regressar a Portugal, o capitão-mor tem agora o objectivo imediato de carenar as embarcações. Lê-se no roteiro que «botámos um batel fora para havermos de tomar água e lenha que nos bastasse em aquela travessa que esperávamos de cometer se nos os ventos trigassem, como desejávamos».

Mas, o samorim não abandona a ideia de perseguir os portugueses. Está agora disposto a capturá-los e a matá-los. Assim, na

manhã do dia 22, bem cedo, enquanto se carrega lenha, são vistos dois navios que se aproximam junto à costa; logo a seguir, um marinheiro subido à gávea da nau de Vasco da Gama descobre que ao largo estão outros oito barcos. Imediatamente foi a frota colocada em posição de combate: a caravela *Bérrio* dirige-se ao encontro do inimigo, enquanto as naus continuam fundeadas. Tem então lugar, em dois momentos, o primeiro — ainda que incipiente — enfrentamento naval português na região, sinal das muitas batalhas que vão marcar a futura presença lusitana no Índico.

RETORNO ATRAVÉS DO ÍNDICO

No início de Outubro, tendo sido já carenada a *São Gabriel*, sabe Vasco da Gama que se está preparando em Goa um novo ataque. Resolve então prescindir da carenagem da outra nau, e, a 5 de Outubro de 1498, inicia a viagem de regresso. Esta foi em extremo difícil e atribulada. No futuro, a rota da Índia vai ser também a rota de um regresso, muitas vezes *trágico-marítimo*. As monções, as tempestadas, as doenças, o sofrimento, a morte, vão muitas vezes acompanhar o retorno a Portugal. Também neste aspecto, o regresso de Vasco da Gama se apresenta cheio de significado; é modelar. De Calecute a Mogadíscio, onde chegaram no início de Janeiro de 1499, foram três meses no mar. A descrição de Álvaro Velho é elucidativa: «Andávamos tanto tempo em esta travessa que três meses menos três dias gastámos nela; isto com muitas calmarias e ventos contrários que em ela achámos, de maneira que nos adoeceu toda a gente das gengivas, que lhes cresciam sobre os dentes em tal maneira que não podiam comer e isso mesmo lhes inchavam as pernas e grandes outros inchaços pelo corpo, de guisa que lavravam um homem tanto até que morria sem ter outra nenhuma doença, da qual nos morreram em o dito tempo trinta homens, afora outros tantos que já eram mortos. E os que navegavam em cada nau, seriam sete ou oito homens e estes não eram ainda sãos como ha-

viam de ser. Do que vos afirmo que se nos mais durara aquele tempo quinze dias, andáramos por esse mar através que não houvera aí quem navegara os navios. Em tal ponto éramos que era já tudo composto. E andando nós assim nesta coita, fazíamos muitos prometimentos a santos, e pititórios pelos navios. E os capitães tinham já feito conselho que se nos vento igual acudisse, que nos tornasse à terra da Índia, donde partíramos, de arribarmos a ela.»

Nas imediações de Mogadíscio, tem lugar um novo enfrentamento naval. O relato de Álvaro Velho, embora sucinto, não deixa margem para dúvidas. Diz o seguinte: «No dia 5 de Janeiro, indo nós em calma, com uma trovoada que sobreveio de súbito, quebraram as ostagas ao *Rafael*. Indo nós corregendo assim o dito navio, saiu a nós um armador, a nós, de uma vila que se chama Pate, com oito barcos com muita gente a nós; e como ele[s] foram de nós a tiro de bombarda, lhes atirámos e eles fugiram logo para terra. Não fomos depós eles porque não tínhamos vento.»

Ou seja, tendo-se quebrado as ostagas, isto é, os cabos que servem para içar as vergas transversais onde envergam as velas de gávea, a nau *São Gabriel* — e com ela as demais embarcações — é obrigada a pairar no mar. É o momento em que uma frota do sultão de Mogadíscio — cidade diante da qual os portugueses tinham estado na véspera, e que tinham bombardeado ao saber que se tratava de uma vila muçulmana —, constituída por oito embarcações, aproveita para se aproximar, ao que Vasco da Gama responde com fogo de artilharia. É suficiente para os afastar.

Partindo de Mogadíscio, seguem a costa com o propósito de retornar a Melinde, onde chegam a 7 de Janeiro. Não se pode dizer que a situação a bordo fosse das melhores. No meio de uma tempestade, tinham-se quebrado os cabos da gávea da nau *São Rafael*, e havia gente doente a bordo; muitos acabaram então por morrer.

Finalmente, partem de Melinde a 11 de Janeiro. Passam ao largo de Mombaça, e no dia seguinte, dada a falta de tripulação, decidem abandonar e queimar a *São Rafael*, «porquanto era impossível

navegarem três navios com tão pouca gente como éramos». Muito provavelmente, o navio não estaria em boas condições desde a última tempestade. O lugar foi por isso baptizado de *Baixos de São Rafael*.

REGRESSO A LISBOA

A partir daqui, o relato de Álvaro Velho é muito sucinto. Zanzibar, São Jorge em Moçambique (actualmente, as ilhas de Goa e de Sena), angra de São Brás. No dia 20 de Março, entram no Atlântico. «E esses que até aqui chegámos», lê-se no roteiro, «éramos de saúde e rijos e às vezes bem mortos de frio de grandes brisas que aqui achávamos em esta terra.» Com vento favorável, em 27 dias chegam à ilha de Santiago, em Cabo Verde. Com menos vento e algumas trovoadas, rumam de novo a caminho do reino.

«E uma quinta-feira, vinte e cinco dias do mês de Abril, achámos fundo de trinta e cinco braças e todo o dia fomos por este caminho; e o menos fundo foram vinte braças e não pudemos haver vista de terra, e os pilotos diziam que éramos nos baixos do rio Grande.»

Com estas palavras termina repentinamente o relato da viagem. Alguns autores procuram explicar este final abrupto porque, atribuindo a sua autoria a Álvaro Velho, pensam que ele terá ficado na Guiné. Assim, a sequência do retorno a Lisboa só é conhecida pela leitura das crónicas.

Separaram-se então as duas embarcações; segundo Damião de Góis, tal deve-se a um temporal, ainda antes de Cabo Verde. Enquanto Nicolau Coelho vai ter directamente a Lisboa (chega a Cascais a 10 de Julho de 1499), o capitão-mor, transportando o irmão muito doente, com a sua nau em mau estado, frota uma caravela na ilha de Santiago — deixando o comando da *São Gabriel* a João de Sá —, e dirige-se apressadamente para a Europa. Paulo da Gama, gravemente enfermo, morrerá na ilha Terceira, nos Açores. Por is-

so, Vasco da Gama só chegará a Lisboa em finais de Agosto (sendo o dia 29 a data usualmente aceite). Entretanto (ou seja, entre 10 de Julho e 29 de Agosto), tinha chegado João de Sá, na nau *São Gabriel*.

Foram, ao todo, de acordo com a rota de Nicolau Coelho, na caravela *Bérrio* — a primeira embarcação a chegar a Lisboa —, 732 dias de viagem, dos quais 479 dias a navegar. Para que se possa avaliar o que significa o feito, tenha-se em conta que a armada de Vasco da Gama demora, na viagem de ida, 316 dias, dos quais 207 a navegar (66 por cento); está 101 dias em Calecute; o regresso é feito em 315 dias, dos quais 272 a navegar (86 por cento).

QUADRO 10. — ESQUEMA DA VIAGEM DE 1497-1499

Locais	Dias de Partida-Chegada	Dias de Viagem	Dias de Estada
Lisboa-Santiago	8.7.97.-27.7.97	19	
Santiago			7
Santiago-Sta. Helena	3.8.97.-7.11.97	96	
Sta. Helena			9
Sta. Helena-Cabo B. Esperança	16.11.97.-22.11.97.	6	
Cabo B. Esperança-São Brás	22.11.97.-25.11.97.	3	
Angra de São Brás			13
São Brás-Ponta da Pescaria	8.12.97.-28.12.97.	20	
Ponta da Pescaria-Rio do Cobre	28.12.97.-11.1.98.	14	
Rio do Cobre			5
Rio do Cobre-Rio dos Bons Sinais	16.1.98.-25.1.98.	9	
Rio dos Bons Sinais			30
Rio dos Bons Sinais-Moçambique	24.2.98.-2.3.98.	6	
Moçambique			27
Moçambique-Baixos de S. Rafael	29.3.98.-5.4.98.	7	
Baixos de S. Rafael			2
Baixos de S. Rafael-Mombaça	7.4.98.-7.4.98.	horas	

Locais	Dias de Partida-Chegada	Dias de Viagem	Dias de Estada
Mombaça			6
Mombaça-Melinde	13.4.98.-14.4.98.	1	
Melinde			10
Melinde-Calecute	24.4.98.-20.5.98.	26	
Calecute			101
Calecute-Ilhas de Sta. Maria	29.8.98.-15.9.98.	17	
Ilhas de Sta. Maria-Angediva	15.9.98.-20.9.98.	5	
Angediva			15
Angediva-Melinde	5.10.98.-7.1.99.	94	
Melinde			4
Melinde-Baixos de S. Rafael	11.1.99.-13.1.99.	2	
Baixos de S. Rafael			14
Baixos de S. Rafael-Ilhas de S. Jorge	27.1.99.-1.2.99.	5	
Ilhas de S. Jorge			1
Ilhas de S. Jorge-S. Brás	2.2.99.-3.3.99.	29	
Angra de S. Brás			9
São Brás-Cabo B. Esperança	12.3.99.-20.3.99.	8	
Cabo B. Esperança-Rio Grande (Guiné)	20.3.99.-25.4.99.	36	
Rio Grande (Guiné)-Lisboa	25.4.99.-10.7.99.	76	
Total		479	253

A VIAGEM DE 1502-1503

A CHEFIA DA ARMADA

Como é sabido, a ida de Pedro Álvares Cabral à Índia não terminara da melhor forma. A chacina dos homens de Pedro Álvares Cabral e o roubo da feitoria portuguesa colocaram o grave problema da autoridade lusitana na Índia. Urge, assim, tomar medidas e Vasco da Gama é o nome escolhido para reforçar a autoridade do rei de Portugal naquelas paragens. Já tive oportunidade de referir, no capítulo anterior, os problemas que se levantam a respeito da escolha do novo capitão.

De facto, são três armadas que vão para a Índia ao mesmo tempo. Uma delas — cinco embarcações —, comandada pelo tio do almirante, Vicente Sodré, tem instruções para ficar na Índia e aí se dedicar ao curso antimuçulmano. A outra, sob comando de Vasco da Gama, é formada por dez embarcações. Vai também madeira para construir em Moçambique uma caravela destinada a patrulhar a costa do respectivo canal. Partem de Lisboa a 10 de Fevereiro de 1502. Além destas 15 embarcações (onde, segundo Gaspar Correia, vão cerca de 800 homens de armas), D. Manuel manda aparelhar uma terceira frota de cinco embarcações — cujo comando é entregue a Estêvão da Gama, primo do almirante, que parte de Lisboa no dia 1 de Abril.

As fontes — embora unânimes quanto à indicação dos três capitães de cada uma das frotas — não coincidem na enumeração das chefias de cada um dos vinte barcos, como se pode verificar pelo seguinte quadro:

QUADRO II. — CONSTITUIÇÃO DA FROTA DE 1502

Barros	Ms Londres	Castanheda	Gaspar Correia	Damião de Góis	Ms Lisboa	Ms N. Iorque
Vasco da Gama	Vasco da Gama	Vasco da Gama	Vasco da Gama	Vasco da Gama	Vasco da Gama	Vasco da Gama
Luís Coutinho	Luís Coutinho	Luís Coutinho	Luís Coutinho	Luís Coutinho	Luís Coutinho	Luís Coutinho
Francisco da Cunha	Francisco da Cunha	Francisco da Cunha	Rui da Cunha	Francisco da Cunha	Francisco da Cunha	Francisco da Cunha
João Lopes Perestrelo	João Lopes Perestrelo	João Lopes Perestrelo	João Lopes Perestrelo	João Lopes Perestrelo	João Lopes Perestrelo	
Pedro Afonso de Aguiar	Pedro Afonso de Aguiar	Pedro Afonso de Aguiar	Pedro Afonso de Aguiar	Pedro Afonso de Aguiar	Pedro Afonso de Aguiar	Pedro Afonso de Aguiar
Gil Matoso	Gil Matoso	Gil Matoso	Gil Matoso	Gil Matoso	Gil Matoso	Gil Matoso
Rui de Castanheda	Rui de Castanheda	Rui de Castanheda		Rui de Castanheda	Rui de Castanheda	
Gil Fernandes de Sousa	Gil Fernandes	Gil Fernandes	Gil Fernandes de Sousa	Luís Fernandes	Gil Fernandes	
Diogo Fernandes Correia	Diogo Fernandes Correia	Diogo Fernandes Correia	Diogo Fernandes Correia		Diogo Fernandes Correia	Diogo Fernandes Correia
António do Campo	António do Campo	António do Campo		António do Campo	António do Campo	
Vicente Sodré	Vicente Sodré	Vicente Sodré	Vicente Sodré	Vicente Sodré	Vicente Sodré	
Brás Sodré	Brás Sodré	Brás Sodré		Brás Sodré	Brás Sodré	
Álvaro de Ataíde	Álvaro de Ataíde		Álvaro de Ataíde		Álvaro de Ataíde	Álvaro de Ataíde
Fernão Rodrigues Badarças	Fernão Rodrigues Badarças	João Rodrigues Badarças	João Rodrigues Badarças	João Rodrigues Badarças	Fernão Rodrigues Badarças	Fernão Rodrigues Badarças

Barros	Ms Londres	Castanheda	Gaspar Correia	Damião de Góis	Ms Lisboa	Ms N. Iorque
António Fernandes	António Fernandes	António Fernandes	António Fernandes		João Serrão	João Serrão
Estêvão da Gama	Estêvão da Gama	Estêvão da Gama	Estêvão da Gama	Estêvão da Gama	Estêvão da Gama	Fernão da Gama
Lopo M. de Vasconcelos	Lopo M. de Vasconcelos			Lopo M. de Vasconcelos	Lopo M. de Vasconcelos	
Tomás de Carmona	Tomás de Carmona			Tomás de Carmona	Tomás de Carmona	
Lopo Dias	Lopo Dias			Lopo Dias	Lopo Dias	
João de Bonagracia	João de Bonagracia			João de Bonagracia	João de Bonagracia	
			Fernão de Atouguia			Fernão de Atouguia
						Diogo Fernandes de Melo
		Pêro de Ataide		Pêro de Ataide		
		Pêro Rafael	Pêro Rafael	Pêro Rafael		
			Francisco Marrecos			Francisco Marrecos
			Antão Vaz			Antão Vaz
						Vasco Tinoco
						Pêro de Mendonça
						Dinis Rodrigues
		Diogo Pires		Diogo Pires		

Observando este quadro, embora à primeira vista se tenha a sensação de que a divergência entre as fontes é muito grande, na realidade, existem grandes blocos de nomes comuns. Assim, os dez primeiros nomes — que corresponderiam à frota sob o comando directo de Vasco da Gama — são praticamente constantes: além do próprio almirante, Luís Coutinho, Francisco da Cunha, João Lopes Perestrelo, Pedro Afonso de Aguiar e Gil Matoso aparecem em todas as fontes; Rui de Castanheda, Diogo Fernandes Correia e António do Campo são maioritariamente citados; Gil Fernandes de Sousa aparece num caso substituído pelo nome de Luís Fernandes (terá sido engano, ou pretenderia Damião de Góis indicar uma outra pessoa?). Na frota chefiada por Vicente Sodré (linhas II a 15), o nome deste, do irmão Brás, de Álvaro de Ataíde, de Fernão Rodrigues Badarças e de António Fernandes são maioritariamente referidos, mas nenhum o é em todas as fontes (ou por ausência ou por troca de nome). Finalmente, as divergências são maiores no que se refere à frota chefiada por Estêvão da Gama: aí as divergências entre as fontes são muito maiores, sendo difícil definir um quadro dominante.

Além destes nomes, outros aparecem ainda em fontes complementares: Mateus de Bérgamo fala de Rui de Figueiredo, de João da Fonseca e de Pedro de Castro. Fernando Lourenço é referido na relação de Viena e por Tomé Lopes. E, sobretudo, este escrivão declara, mais de uma vez, que viajou no barco de Rui Mendes de Brito (citado igualmente por Mateus de Bérgamo e na relação de Viena).

Não pretendo arriscar-me a propor uma lista. Uma relação com pretensões de maior exactidão exigiria um estudo prosopográfico que, por ser inexistente, limita imenso qualquer maior concretização. Mas, a leitura de conjunto do quadro apresentado permite uma aproximação, para já, suficiente.

VIAGEM ATÉ QUÍLOA

Saídos de Lisboa, em finais de Fevereiro, estão em Cabo Verde. Terão passado o cabo da Boa Esperança em Maio; em Junho ancoraram na barra de Sofala, e chegam a Quíloa em princípios do mês seguinte.

Tomé Lopes que vai na armada de Estêvão da Gama — e que saíra de Lisboa depois de Vasco da Gama — dá-nos uma descrição extremamente viva da passagem, em Junho, ao largo do cabo da Boa Esperança: «Em o primeiro dia de Junho em que o vento se esperitou alguma coisa mais, avizinhando-nos ao cabo da Boa Esperança, principiaram a diminuir os dias, de modo que aos oito, achámos pelo relógio da nau ser o dia de oito horas e meia de sol a sol, e a noite de quinze e meia; e a razão por que em tão pouco tempo diminuíram tanto, foi porque nestes oito dias andou a nau muito caminho.

»Em uma terça-feira, sete de Junho em o quarto da [...] saltou connosco uma tão grande tormenta de vento oeste, que fez esgarrar as naus umas das outras, de sorte que na manhã seguinte, não nos achámos juntas senão a *Júlia* e nós; e ficámos sem saber nada das outras; no último quarto da noite já não levávamos a bujarrona, mas tão-somente os papa-figos muito pequenos. Neste tempo tivemos um vento tão grande, que nos quebrou a antena pelo meio, e igualmente o mastro da *Júlia*, o que pôs a todos em tão grande susto, que todo aquele dia e noite corremos em árvore seca, e ferrou-se a vela pequena do traquete. Era cousa pasmosa ver como o mar estava empolado, fizeram-se neste dia muitos votos, e deitaram-se sortes sobre quem devia ir visitar a devota Igreja de Nossa Senhora de Guadalupe. Os da nau *Júlia*, que não tiveram menos medo, antes muito maior, porque lhe entravam dentro muitos golpes de mar, também fizeram muitos votos; igualmente entrava muita água em a nossa nau, mas como era melhor que nenhuma das outras, não estávamos em tão grande perigo. No dia nove do mesmo mês

tivemos bonança, de sorte que todos pusemos o fato a enxugar ao sol, não obstante o aquecer-nos ele bem escassamente, estando todos muito molhados não só dos golpes do mar, mas mais ainda por causa da chuva. Aos onze tornou a levantar-se a tempestade, e pouco pôde falar em todo o dia uma nau com a outra; o nosso rumo era então para o Leste.»

ESCALA EM QUÍLOA

Em Quíloa, conta Damião de Góis que o respectivo sultão «teve tamanho medo com a chegada destas naus, que de sua própria vontade mandou dizer a D. Vasco da Gama que se queria ver com ele, o que se assim fez, e nas vistas que foram do mar D. Vasco o prendeu com o desenganar que, se se não fazia vassalo e tributário del-Rei seu senhor, que preso o havia de levar à Índia e dali a Portugal».

Perante a manifestação da força naval e forçado pelas ameaças, faz-se tributário por 1500 miticais de ouro, depois de algumas intrigas que acabam por ser desfeitas.

O veneziano Cà Masser, escrevendo pouco anos depois em Lisboa, dá uma versão ligeiramente diferente. É possível que, ao não estar tão dependente das pressões da sociedade portuguesa como o cronista, tenha estado mais livre para dizer a verdade. Escreve o italiano que o sultão de Quíloa, perante a presença de tantos barcos cristãos, ficou estupefacto; há muitos anos que não eram vistos tantos navios, nem havia cristãos naquele lugar, pelo que os locais não queriam fornecer qualquer apoio nem abastecimento algum. Começou então Vasco da Gama a bombardear a cidade. Em face disto, os locais cedem totalmente.

O relato anónimo desta viagem, numa linguagem seca, é provavelmente o que melhor descreve a estada de Vasco da Gama em Quíloa. E, sobretudo, fornece um panorama bastante rico do clima que se vivia então no Oriente em relação aos Portugueses. É um

texto relativamente longo, pelo que apresento apenas um resumo, com alguns excertos.

Chegados a 12 de Julho, ancoram junto da cidade, e «em chegando mandou o almirante que jogasse artilharia, e assim se fez». Vem então à nau do capitão-mor um cristão que lá tinha ficado na viagem de Pedro Álvares Cabral, com uma carta de João da Nova (que tinha partido de Lisboa em 1501), e onde informa que tinha carregado em Cananor e do cerco que lhe tinha sido feito pelos de Calecute; e queixa-se «deste rei de Quíloa porque nele não achara nenhuma boa obra, antes lhe tratava de lhe tomar homens em terra». Vasco da Gama manda então transmitir ao soberano local os seus propósitos mercantis, o qual, quando recebe o recado, «se fez logo doente, e com perlongas de recados, que não faziam ao caso do que o almirante queria, andou até o almirante conhecer sua determinação [de] ser ruim». O almirante dá então ordem de aproximação à cidade e convoca todos os capitães, onde apresenta a situação. Fica acordado fazer, no dia seguinte, uma manifestação de força e apresentar um ultimato, perante o qual cede o rei de Quíloa; passada meia hora, este reúne-se com o almirante no batel deste. As conversações então realizadas conduzem, como é sabido, a que Quíloa se faça tributária do monarca português. Aliás, esta versão não é muito diferente da que é dada por Tomé Lopes.

Como se vê, independentemente dos pormenores, é um facto que a adesão aos portugueses do sultão de Quíloa não é de modo algum sincera, e só se concretiza com a ameaça dos canhões. Pouco tempo depois, em 1505, quando D. Francisco de Almeida vai para a Índia, também passa por este porto. O relato desta sua viagem mostra bem o que o sultão e os muçulmanos aí residentes pensam dos navegadores cristãos: «Em vinte e dois dias de Julho, terça-feira, ao meio-dia, entraram no porto de Quíloa, e não eram mais que oito velas [...]. Outro dia, mandou o capitão aparelhar as naus de artilharia e todos os capitães juntos, qual deles melhor vestido e armado. Foram todos cada um no seu batel, volteando na

vista da cidade, esperando se el-rei quisesse vir. E ele lhes mandou dizer que não podia vir, que tinha hóspedes, e que se quisesse, lhe mandaria as páreas que devia a el-rei de Portugal.»

D. Francisco de Almeida não deve ter gostado nada desta resposta, porque o texto acrescenta imediatamente: «E esta embaixada trouxe cinco mouros, que logo foram presos.» Assim, no dia seguinte, sai a terra uma expedição punitiva, ao mando do próprio capitão-mor: «E foram logo para a casa de el-rei. E, neste caminho, a mouros que se não defendiam lhes foi dada a vida. Na qual casa, na janela, estava um mouro com uma bandeira de Portugal, bradando <Portugal, Portugal>. Esta bandeira lhe deixou o almirante quando ficou com mil e quinhentas dobras de páreas cada ano. Disseram-lhe que abrisse as portas, o que não quis; começaram a quebrar com machados, e logo desapareceu o mouro. Entraram e não acharam ninguém senão lojas fechadas.»

A cidade é então saqueada, e escolhem a melhor casa da cidade para a fortificarem e municiarem com artilharia; era a «melhor casa que aí havia», lê-se no texto «e derrubaram todas outras derredor dela, e fizeram-lhe logo baluartes e bombardas, e tudo que para ela pertencia». Fica ali uma guarnição de oitenta homens. Entretanto, como o sultão fugira, D. Francisco de Almeida impõe no governo um familiar daquele, que é mostrado por toda a cidade, montado a cavalo.

Está dado o sinal da forma como os Portugueses querem impor a sua presença naquela região da costa oriental africana, fazendo da cidade o seu centro. Saído de Quíloa, dirige-se D. Francisco de Almeida a Mombaça, que é bombardeada, incendiada e saqueada.

Regresso à viagem de Vasco da Gama. Um pormenor interessante: este, antes de deixar Quíloa, deixa aos locais uma carta, datada de 20 de Julho, destinada a ser lida por todos os capitães portugueses que, no futuro, por ali passarem, contando o que nesse porto tinha acontecido. Aí, depois de relatar brevemente o que se passara com o sultão, Vasco da Gama indica qual é o seu itinerário

no Índico. Devem-no procurar sucessivamente em Melinde, Angediva, Cananor, Calecute, Cochim; devem navegar só de dia, para não correr o risco de o passar de noite, sem o ver.

E assim parte. Passa perto de Melinde, e navega para Cananor, onde é muito bem recebido e reforça alianças. Estamos na segunda metade de Outubro.

CAPTURE DE UM BARCO DE PEREGRINOS

Entretanto, a frota de Estêvão da Gama — que tinha saído posteriormente de Lisboa — reúne-se com a do almirante.

Pouco tempo depois (as fontes não são unânimes nem acerca do lugar nem acerca do momento exacto), Vasco da Gama captura um barco muçulmano que se dirige a Meca, carregado de mercadorias e de peregrinos. Informa Damião de Góis que a captura — feita com «muito trabalho por se os mouros defenderem mui bem todo aquele dia e a noite seguinte» se salda com mais de trezentos inimigos mortos. E acrescenta o mesmo cronista: «E alguns meninos que nela [na embarcação muçulmana] havia mandou dom Vasco da Gama levar à sua nau, com tenção de os fazer frades no Mosteiro de Nossa Senhora de Belém.» À semelhança do que aconteceu em Quíloa, também aqui o relato anónimo desta viagem é mais directo: «Teve o navio *São Gabriel* vista de uma nau e foi a ela e tomou-a, e a nau era de Meca, e trazia duzentas almas»; e acrescenta: «Queimaram e mataram todos sem ficarem mais que dezassete moços pequenos que tornaram cristãos.»

Pela leitura de Tomé Lopes, percebe-se o que se passou. É uma longa exposição que ocupa integralmente dois capítulos da sua obra. Para o leitor contemporâneo, é difícil não se sentir impressionado pela vivacidade do relato que lhe é apresentado. Embora a descrição seja um pouco longa, julgo ser importante transcrevê-la; entre outras razões, a sua leitura permitirá, relativamente a tantos enfrentamentos militares no Índico, avaliar a distância que separa

a seca imagem dos relatos oficiais do drama humano realmente vivido.

«Aos vinte e nove de Setembro, andando algumas das nossas naus em procura das que vinham de Meca, a *São Gabriel* se encontrou com uma de Calecute que dali voltava com duzentos e quarenta homens, sem falar nas mulheres e crianças, que eram bastantes, que todos voltavam daquela peregrinação; deu-lhe logo caça, e tendo disparado alguns tiros de bombarda, para logo se renderem; e não obstante terem armas e artilharia não quiseram combater, parecendo-lhes que com a muita fazenda que tinham na nau, podiam resgatar suas vidas; pois estavam ali dez ou doze mouros mercadores dos mais ricos de Calecute; um dos quais se chamava Joar Afanquei, e diziam que era feitor do Sultão de Meca na dita cidade, e dono de esta e de três ou quatro outras naus, tendo grande tráfico de mercancias.

»Apenas ele chegou à presença do almirante, as primeiras palavras que lhe disse foram que lhe deixasse a nau como estava, e que lhe daria pelo mastro da nossa que estava quebrado cem cruzados, e carregaria de especiaria toda a frota, que eram duas caravelas e dezoito naus, cinco ou seis das quais eram muito grandes. Vendo depois que o almirante não queria aceitar este partido, lhe tornou a oferecer outro, a saber: dar-lhe por ele, sua mulher e seu neto, que ali estavam, carga para quatro das maiores naus da frota, ficando ele preso na Almirante, enquanto seu neto ia a terra. E que se, em quinze ou vinte dias, não satisfizesse a quanto prometia, podia fazer dele o que lhe parecesse; obrigando-se além disso a fazer restituir a El-Rei de Portugal toda a fazenda que lhe haviam roubado em Calecute; e a que se assinassem pazes e amizade entre aqueles monarcas. O Almirante não quis assentir a nenhum destes partidos, e disse ao dito Joar que ordenasse aos mouros que cada um lhe desse de presente toda a fazenda que tinham na nau.

» — Quando eu comandava — respondeu o mouro — todos cumpriam as minhas ordens, mas agora, que só tu comandas, é justo que sejas o próprio que dês semelhante ordem.

»Com isto deram os mouros ao Almirante aquilo que cada um quis, sem que ele os obrigasse com tormento algum, nem mesmo fizesse as pesquisas que se deviam fazer; porque depois acharam-se roupas do mesmo Joar por mais de três mil cruzados. E pense-se nas jóias e outras miudezas que ficariam, os vasos de azeite, manteiga e mel, etc.

»Acabado isto, mandou o Almirante a cinco ou seis batéis que conduzissem a nau a reboque, e tanto que se afastassem um pouco da frota, lhe pusessem fogo, fazendo-a arder com quanta gente estava dentro. Desarmada a nau, e deixada sem leme e enxárcias, alguns bambardeiros lhe puseram fogo na coberta, mas, voltando para os batéis, os mouros o apagaram, e pegaram nas armas que tinham escapado por não se terem procurado bem, e em muitas pedras de mão que ali estavam para lastro, e determinaram-se a morrer combatendo. Logo que os dois batéis viram o fogo apagado, tornaram para o acender, mas foram recebidos com infinitas pedradas tanto dos homens como das mulheres, de modo que não puderam entrar dentro, e se afastaram principiando a atirar-lhes com as suas bombardas que, por serem pequenas, não lhes fizeram mal algum. Nisto as mulheres subiram à tolda, e muitas delas mostravam grandes porções de ouro, prata e muitas jóias. E, gritando em altas vozes, chamavam pelo Almirante, meneando a cabeça, dando a entender — segundo se percebia — que lhe dariam tudo se quisesse salvar-lhes a vida. O Almirante via o que passava por uma escotilha. E algumas mulheres tomavam nos braços os seus filhos e os levantavam ao ar, persuadindo-o assim a que tivesse piedade daqueles inocentes. Os homens faziam igualmente sinal com a cabeça, que se queriam resgatar a todo o custo. E é certo que, com a riqueza que havia naquela nau, se podiam tirar do cativoiro quantos cristãos estavam presos no reino de Fez, e ainda sobraria muito para El-Rei Nosso Senhor.

»Vendo porém a determinação do Almirante, que não lhes queria fazer graça, repararam a nau como puderam, com colchões,

fato, esteiras e redes, e se dispuseram a vender suas vidas o mais caro que lhes fosse possível, como com efeito fizeram. Porque matavam e feriam quantos dos nossos podiam alcançar.

»Estando as coisas nestes termos — nós que estávamos na nau de Rui Mendes de Brito, e tínhamos, como já disse, atado na popa o zambuco que apresáramos, víamos perfeitamente o que se passava (foi isto numa segunda-feira, três de Outubro de mil quinhentos e dois, de que me lembrarei toda a minha vida) —, quando os que estavam nos batéis principiaram a chamar-nos, fazendo sinal com uma bandeira, por cujo motivo nós avançámos. Antes que chegássemos ao pé, repartimos a pouca gente de que podíamos dispor, deixando alguma no zambuco. Muitos dos nossos não tomaram armas, parecendo-lhes [que] tinham a combater com gente desarmada. E com esta desprevenção fomos ferrar-nos com a nau, na balustrada do castelo que era sobremaneira alta, tendo disparado quando nos avizinhávamos uma bombardarda grossa que fez um grande rombo junto à carlinga.

»Os mouros, como homens deliberados a morrer, atracaram a nossa nau por duas partes. O que foi feito com tanta pressa e fúria, que não tivemos tempo de atirar uma só pedrada da gávea. Tínhamos, além disso, poucas lanças e poucos dardos, mas com estes mesmos poucos fazíamos-lhe muita guerra. Devíamos também atender aos vinte e quatro mouros que apresáramos no zambuco, e fazê-los descer debaixo da coberta, pois os da nau desejavam muito tê-los consigo, e faziam quanto podiam por se aparelharem conosco, por ser a sua nau muito mais alterosa que a nossa. E se, com efeito, o conseguissem, não tínhamos esperança alguma de salvação, porque nos recebiam cada um com três ou quatro pedras, e davam-se tanta pressa que artilheiro nenhum podia chegar à sua bombardarda, nem fazer-lhes mal senão com bestas, que algumas vezes matavam alguém. Contudo fazíamos saltar para trás os que queriam saltar na nossa nau, e eles igualmente faziam-nos o mesmo. Estavam em nossa companhia uns quarenta homens dos batéis, mas não

aparecia ninguém que não se visse logo com vinte ou trinta pedras à roda de si, e algumas flechas de mistura com elas.

»Durou a batalha até muito pela tarde, em um dia o maior do ano. E era maravilhoso ver o ímpeto com que combatiam, pois ainda que lhes ferissem e matassem bastantes, parecia que não sentiam minguia, nem faziam caso das feridas. Tanto que se atreveram a descer ao nosso castelo de diante catorze ou quinze homens, e foi então ali a força da batalha, porque estávamos atracados pelo castelo e eles, como raivosos e danados, nos feriam tão rijamente que fomos obrigados a desamparar aquele posto, pois, ainda que lhe pusessemos as lanças aos peitos, corriam sobre elas sem medo algum, tanta era a sua raiva. Em fim, já não estava naquele lugar senão eu e João Buonagracia, capitão da nau, armado com uma couraça descoberta já toda amolgada e destruída com as pedradas. E foram elas tantas e tais que ultimamente lhe quebraram as correias, e lha fizeram cair em terra. Nisto, tinham já entrado para dentro alguns mouros, e o dito capitão, voltando-se para mim, gritou:

» — Escrivão Tomé Lopes! Que fazemos nós aqui depois de todos se terem retirado?

»E assim saímos já bem feridos. Os mouros entraram imediatamente no castelo dando grandes gritos, e os que estavam na nau tomaram com isto alento e, ensoberbecendo-se, combatiam mui ferozmente [...].

»Estando neste aperto, encaminhou-se a nave *Jóia* dando mostras de querer abordar a outra; pelo que os mouros, deixando-nos, voltaram todos a seu bordo, cortando-nos quando se desaferraram algumas enxárcias, tudo por julgarem que a nau *Jóia* os queria abalroar, o que com efeito não fez (apesar de ser maior do que a nossa), pois os via de sobremaneira inflamados [...]. A nau *Jóia* se avizinhou da outra, e lhe atirou dois tiros de bombarda, não lhe podendo fazer outro algum dano. O almirante entrou na nau *Leonarda*, e com seis ou sete outras das principais da frota, se pôs em seguimento da nau inimiga, que ia navegando com a corrente de

água, e a perseguiram quatro dias e quatro noites, sem que nenhuma delas se pudesse aferrar. E só quando passavam de costado lhe atiravam com bombardas.

»Já os nossos estavam resolvidos a não a perseguir mais, se um dos mouros se não tivesse lançado ao mar, para vir dizer à capitania que, se lhe dessem vida, ele iria a nado atar um cabo à fêmea do leme da nau, para poder incendiá-la. E, pondo isto em prática, o almirante lhe concedeu a vida, e o deu a João de Vera. Tinha ele consigo cinquenta e tantos xarafins de ouro, e contou do grande cabedal que estava na nau, o qual todo foi lançado ao mar, além dos muitos mantimentos que trazia. Contou-nos também que nos vasos de mel e de azeite tinham escondido muito ouro, prata, jóias, alijando tudo, quando viram que não lhe queriam perdoar as vidas. E a sua fúria era tal que vimos algumas vezes no meio da batalha alguns feridos de frechas tirarem-nas fora, atirando-as para nós com a mão, e continuarem a combater como se não sentissem nada.

»Assim, depois de tantos combates, fez o almirante pôr fogo àquela nau, que ardeu com quantas pessoas se achavam dentro, com muita crueldade, e sem comiseração alguma.»

Para além da tragédia humana que este relato descreve, penso que ele permite sublinhar outros aspectos, mais específicos, nomeadamente no que diz respeito às técnicas de combate marítimo praticadas pelos Portugueses na Índia, pelo menos nestes anos primeiros de Quinhentos. Por vezes, as fontes não sublinham o essencial ou, pelo menos, nos pormenores com que descrevem os acontecimentos, conduzem o leitor a não reparar em aspectos importantes. Como Jean Aubin teve oportunidade de chamar a atenção, referindo-se a este episódio, o «leitor de Castanheda e de Góis compreende que Vasco da Gama encontrou a nau de Meca (<topou>), mas não percebe que não foi por acaso e que a frota foi vigiando no monte de Eli mais de um mês. Facto muito revelador».

Estamos perante uma típica operação corsária. Conta Mateus de

Bérgamo que estiveram «aí parados perto de um mês, à espera de um navio de Meca. Apenas veio uma, que tomámos em seguida sem combate». A sua veia comercial leva-o a preocupar-se sobretudo com o balanço financeiro do ataque: «Encontrámos cerca de 6000 ducados em moeda mourisca, perto de 5000 em moedas de ouro, 1000 em prata, e moeda corrente, e mais de 2000 em tecido de veludo».

De facto, todo este comportamento induz a pensar na tática naval praticada há já muito pelos Portugueses, nos mares do estreito de Gibraltar.

É — como se viu no caso descrito — o sentido da *espera* pela nau inimiga, aguardando, em ponto nevrálgico da rota, o barco que se tem a certeza que virá. É — como se lê em outros capítulos de Tomé Lopes —, a preocupação por se colocar entre a costa e o barco a atacar, para evitar que o *Inimigo* fuja pela praia.

Em face disto, pode-se perguntar se, em matéria de guerra marítima, a penetração portuguesa no Índico não terá introduzido nesses mares orientais a combinação das técnicas de aproximação, herdadas dos corsários tardo-medievais, habituados a actuar em mares *fechados*, por um lado, com a utilização sistemática da artilharia, possibilitada pelos avanços nesta matéria típicos do início do século XVI, por outro lado. Seria um assunto interessante para desenvolver, e para averiguar qual terá sido a responsabilidade de Vasco da Gama e da sua geração no desenvolvimento de um tal processo...

ESCALA EM CALECUTE

Regressemos à viagem da frota portuguesa. Vasco da Gama dirige-se em seguida a Calecute — onde chega em finais de Outubro —, e onde se impõe pelo terror. O relato que deste episódio se lê nas crónicas é muito interessante, porque dele transpira — no insidioso comportamento do samorim e na brutalidade das retaliações do al-

mirante todo o trágico e violento choque que acompanhou a implantação da hegemonia portuguesa no oceano Índico.

Quando chega ao porto de Calecute, captura imediatamente alguns paraus com meia centena de malabares da cidade, e fica a aguardar a evolução dos acontecimentos. Dirige-se então à sua nau um mouro vestido «em trajos de frade de São Francisco», escreve Góis —, tendo os portugueses pensado que se trataria de um dos que estavam com Aires Correia quando este — durante a estada de Cabral em Calecute — morrera. Mas, o homem identifica-se como emissário do samorim, encarregado de transmitir os seus propósitos de paz e bom relacionamento. O almirante responde ser esse igualmente o seu desejo, mas que o samorim deve provar as suas pacíficas intenções, devolvendo o que tinham roubado a Aires Correia. Seguem-se as negociações sem fim — a crónica diz «que se passaram tantos recados», até que «sentindo Dom Vasco que eram tudo enganos», decide enviar um ultimato: se não é devolvida a fazenda tomada, enforcará os malabares que tem em seu poder, e que entretanto tinha capturado. Não recebe resposta, pelo que — cito textualmente — «Dom Vasco mandou enforcar os malabares, e depois de mortos lhes mandou cortar os pés e mãos, e os corpos mandou lançar ao mar, para com a maré irem ter à praia, e os pés e as mãos mandou meter em um parau, e à toa levar à terra por dois batéis, e nele uma carta para el-rei de Calecute, desafiando-o a guerra de fogo e sangue da parte del-rei Dom Manuel seu senhor, assim a ele como a todos seus amigos, e sujeitos e vassalos, a qual carta e espantoso presente foi para el-rei e todos os da cidade de muita tristeza».

Durante a noite, a armada portuguesa aproxima-se da costa e, ao amanhecer, a cidade é bombardeada, sinal da impossibilidade de se organizar um sistema pacífico de relações. Nada mais havendo a fazer, parte logo a seguir para Cochim. De acordo com as instruções trazidas de Lisboa, Vicente Sodré fica na costa do Malabar com seis naus.

ESCALA EM COCHIM

Em Cochim, vai o almirante permanecer a maior parte do tempo. Chega em princípios de Novembro, e só partirá nos primeiros dias de Janeiro do ano seguinte.

Aí, Vasco da Gama recebe o feitor português, Gonçalo Gil Barbosa, e os portugueses que tinham ido com Pedro Álvares Cabral e que em Cochim tinham ficado. Ficou como novo feitor Diogo Fernandes Correia, e Lourenço Moreno e Álvaro Vaz como escrivães. É reforçada a aliança com o sultão local. Como expressão desta ligação, procede-se à troca de presentes, de que ficou extenso registo nas crónicas. Transcrevo, a este respeito, a enumeração feita pelo rei D. Manuel aos *Reis Católicos*:

Em nome do *Venturoso*, Vasco da Gama oferece uma «coroa de ouro com esmaltes e jóias; um colar de ouro lavrado em elos em forma de lua; dois jarros grandes de prata para aparador, bem trabalhados; dois grandes e finos tapetes; dois panos de rás lavrados com figuras; uma tenda de campanha, com, todos os seus pertences, bem trabalhada; uma peça de setim carmesim; e uma de sendal...» Em troca, recebe para D. Manuel «duas pulseiras de ouro com muitas jóias, segundo o seu costume; um candelabro de prata, alto de dez palmos, bem lavrado; duas peças de pano de algodão, subtilíssimas e brancas, uma pedra grande como uma avelã [...] tirada da cabeça de uma animal raríssimo...»

Como estamos longe da pobreza dos presentes que o almirante levava na primeira viagem ao samorim de Calecute! Aliás, Pedro Álvares Cabral, quando visitara Calecute, já presenteara o sultão local com ofertas semelhantes: «Uma grande bacia e um jarro de prata dourada, lavrada com várias figuras; uma grande terrina coberta, e uma taça grande de ouro, lavrada com figuras; duas maças de prata com as suas cadeias; quatro almofadas, sendo duas de brocado e duas de veludo carmesim; um dossel de brocado com franjas de ouro e carmesim; um grande tapete; dois panos de Arrás finíssimos, representando um flores e o outro figuras.»

BATALHA NAVAL

Entretanto, o samorim de Calecute ainda tenta mais uma manobra para atrair Vasco da Gama à cidade — através de um falso enviado. Manda-lhe dizer que, tendo reconsiderado, deseja estabelecer uma aliança com Portugal. Contra os pareceres de todos os capitães, o almirante decide ir só com a sua nau e uma caravela. Estamos em meados de Fevereiro. Chegamos a Calecute, o samorim — escreve Góis — «que era mudável», vendo que Vasco da Gama «estava ali com tão pouca companhia», ataca-o repentinamente, de noite, com cerca de trinta paraus, aos quais o capitão lusitano escapa com dificuldade. Vale-lhe a ajuda de vento favorável que o afasta da costa. Acontece que, estando os barcos indianos tão próximo das naus portuguesas, estas não podem utilizar a artilharia. O objectivo daqueles era claramente o da abordagem. Perseguido pelos barcos indianos, Vasco da Gama é salvo pela chegada da armada de Vicente Sodré, que fora avisado pela caravela que viera de Cochim. A batalha acaba com a vitória portuguesa: «Os paraus foram destroçados e morta muita da sua gente.»

Salvo da cilada, o estado de espírito de Vasco da Gama não deveria ser nada apaziguador. O almirante manda enforcar os prisioneiros, bombardeia novamente a cidade, mete os corpos daqueles numa almadia, e lança-a perto da cidade com um escrito, redigido na língua local, onde se diz (transcrevo do relato de Tomé Lopes): «Homem vil, mandaste-me chamar, e eu acudi à vossa voz. Fizestes quanto pudestes, e se mais tivesses podido mais terias feito. Será tal o castigo como vós mereceis. Quando eu voltar, eu vos pagarei os vossos direitos sem precisão de dinheiro.»

O samorim de Calecute ainda tenta intrigar junto do sultão de Cochim mas este, protegido pelo apoio naval português, mantém-se fiel à aliança lusitana. Na realidade, importa reconhecer que os poderes indianos que se opõem à presença portuguesa, têm fundamentos para o fazer. Conta Tomé Lopes que, estando Vasco da

Gama em Cananor, recebe uma carta do feitor português em Cochim; como declara ser este feitor Gonçalo Gil Barbosa, é de admitir que a diligência em causa seja anterior e diferente da intriga referida por Damião de Góis. Ou então o cronista confunde e situa num momento posterior esta diligência antiportuguesa, quando esta tivera lugar meses antes... Para os objectivos deste trabalho, é indifferente.

○ PROBLEMA ECONÓMICO LEVANTADO PELOS PORTUGUESES

Nessa carta, o feitor diz que o rei de Calecute escrevera ao de Cochim, e — referindo-se à frota de Vasco da Gama — afirma que a armada portuguesa vinha «para prejuízo e dano de todo aquele país, porque não lhe poderia escapar navio algum dos que encontrassem; e que este dano ainda seria maior, uma vez que os cristãos se pudessem fazer senhores de algum ponto em terra; o que, tudo bem considerado, não tinha senão um único remédio, o qual se se não tomasse estavam todos perdidos e sujeitos, e vinha a ser não lhes darem especiarias em toda a Índia por preço algum; porque realmente o nosso [refere-se aos portugueses] fim, vindo de tão longe, não era outro senão tê-las e, quando soubéssemos ao certo que por preço algum as poderíamos alcançar, não tornaríamos a voltar àqueles mares».

Está aqui perfeitamente desenhado o problema de fundo da presença portuguesa no Índico, neste princípio do século XVI. Mas, na realidade, a disjunção é mais profunda; não resulta apenas da competição pelo domínio do mercado das especiarias, como alguns, mesmo então, pensaram. Convém não esquecer que, no espírito dos responsáveis portugueses, os objectivos comerciais, embora sejam perfeitamente claros, não são perseguidos autonomamente em relação a uma estratégia política. Com efeito, a presença lusitana no Oriente é, desde Lisboa, vista como um instrumento de afirmação de poder, legitimada desde o início pelo *ideal de cruzada*; re-

corde-se, a este propósito, o que mais atrás referi a respeito do significado da admissão de Vasco da Gama como cavaleiro da Ordem Militar de Cristo, nas vésperas da partida de 1497.

Para perceber a profundidade do fosso cultural que separa estes dois mundos, nada melhor do que comparar as diferenças de perspectiva: meramente mercantil do lado indiano, político-mercantil do lado lusitano. Como escreve Joaquim Veríssimo Serrão, «a colonização portuguesa mostra a inserção de um novo elemento político-económico no universo do oceano Índico, onde vários tipos de sociedade, diferentes pela etnia, língua e religião, viviam numa cooperação semipacífica».

A este respeito, vale a pena ouvir os próprios protagonistas. Há uma negociação que o autor da *Navegação às Índias Orientais* situa no momento em que Vasco da Gama chega a Calecute pela primeira vez nesta viagem — e que atrás referi baseado nas informações de Damião de Góis, quando é recebido pelo almirante um enviado do samorim vestido ao modo de franciscano. Conta Tomé Lopes que, perante a oferta de paz do samorim, Vasco da Gama diz o seguinte: «... lhe respondeu que a primeira coisa que ele [samorim] tinha a fazer era deitar fora do seu país todos os mouros de Meca, tanto os mercadores como os que lá estavam de assento. Pois de outro modo não queria fazer paz nem contrato algum com ele. Porque desde o princípio do mundo eram os mouros inimigos dos cristãos, e estes dos mouros, e sempre tinham andado em guerra uns com os outros. Por isso, contrato nenhum que fizessem seria firme. E que, a fim de sê-lo, daqui não devia el-rei [isto é, o samorim] consentir que nenhuma nau de Meca abordasse nem comerciasse nos seus portos.»

A resposta recebida de Calecute é igualmente significativa: «El-Rei mandou dizer ao almirante que na sua terra havia de quatro a cinco mil casas de mouros ricos, e grande mercadores, os quais a enobreciam, e que sempre tinham sido bem-vistos e encarados pelos seus antepassados, tendo-se mostrado sempre leais e fazendo-

-lhes muitos serviços, assim como a ele, e emprestado muito dinheiro para as urgências da guerra, com muitas outras coisas que seriam longas de referir. E por isso pareceria a todo o mundo como coisa feia e indigna, que nem ele devia fazer nem o almirante tentar.»

Em face do que este texto mostra, compreende-se tudo o que se passou em Calecute.

ESCALA EM CANANOR

Já de volta ao reino, Vasco da Gama dirige-se novamente a Cananor, com dez naus carregadas, para ir buscar outras três que aí se encontram. A meio da rota, ainda tem de enfrentar uma armada do samorim de Calecute, formada por vinte e nove embarcações. Damião de Góis descreve assim a batalha naval: «O capitão-mor ordenou que fosse diante Vicente Sodré, Pedro Rafael, Diogo Pires, por irem boiantes, os quais aferraram duas naus dos mouros que vinham afastadas um pouco das outras, Vicente Sodré com uma, e Pedro Rafael e Diogo Pires com a outra, e as renderam antes que Dom Vasco nem nenhuma das outras naus da armada chegasse a eles, a gente das quais se lançou toda ao mar, de que os nossos mataram [em] dois batéis mais de trezentos. As outras naus dos mouros, vendo o desbarate das duas, se acolheram a terra sem Dom Vasco as poder alcançar.»

De novo em Cananor, é assinada uma aliança tripartida em que entra também Cochim, contra Calecute. Aí fica como feitor Gonzalo Gil Barbosa que, até poucos dias antes, exercera estas funções em Cochim, tendo como escrivães Sebastião Álvares e Diogo Godinho. Reunida de novo a armada com as três naus que aqui estavam a carregar, Vasco da Gama ruma de regresso a Lisboa, em finais de Fevereiro de 1503, com treze embarcações.

REGRESSO A LISBOA

Vasco da Gama opta por uma rota diferente, e atravessa o Índico em direcção a Moçambique; no caminho, descobre as Seychelles. Chegam a Moçambique em meados de Abril; com múltiplas contrariedades (não faltando uma terrível tormenta), só no início do Verão retomam a viagem. Chegam ao reino no princípio de Outubro de 1503. Estêvão da Gama, que se perdera durante um temporal no cabo das Correntes, chega uma semana depois.

Na Índia fica Vicente Sodré (e com ele o seu irmão Brás) com instruções de patrulhar a costa do Malabar até Fevereiro do ano seguinte, e, no caso de Calecute não atacar Cochim, «então se fosse ao estreito do mar da Arábia fazer guerra aos mouros».

De acordo com a relação anónima, a fase final da viagem deve ter sido dramática: «E, neste tempo que viemos ter sobre o Cabo Verde, não pudemos tomar terra com as trovoadas como acima digo, e na volta das ilhas dos Açores nos vimos em grande trabalho porque nos adoeceu a gente toda, que não havia quem navegasse a nau, e [nem] os doentes nem [os] são não tínhamos [mais do] que comer que biscoito com muitos bichos. E foi tanta a necessidade que dois cães e dois gatos se comeram...»

Compreendem-se assim as palavras finais da relação anónima. Depois de dizer que a 10 de Outubro avistaram o cabo Espichel, acrescenta: «*Foi o maior prazer que nunca vimos.*»

A ÉPOCA

A ÍNDIA QUE VASCO DA GAMA PENSA ENCONTRAR

Para que se possa avaliar correctamente a importância do que Vasco da Gama representa nesse curto mas fundamental período de transição do século XV para o século XVI, anos-chave na gestação do mundo moderno —, talvez seja pertinente perguntar pela visão do mundo, do mar e da Índia que tem Vasco da Gama quando parte em 1497.

© ÍNDICO NO IMAGINÁRIO MEDIEVAL

Perguntar como é o Índico que Vasco da Gama *pensa encontrar* significa, no fundo, perguntar que representa, para o homem tar-do-medieval, o Índico.

Índico é, para o homem da Idade Média — e ainda para o homem do século XV —, o âmbito privilegiado do maravilhoso, ou, como então se diz, o espaço onde têm lugar os *mirabilia*. Que quer isto dizer?

Para o homem contemporâneo, o maravilhoso é algo completamente diferente, é um atributo, é o que provoca a admiração. Normalmente está associado ao fantástico. E o fantástico, num sentido mais estritamente psicológico, é considerado como resultado da representação imaginária de realidades ausentes.

Mas, para o homem medieval, a perspectiva é diferente, porque o maravilhoso é substantivável: mais do que uma categoria ou um atributo, ele é um universo. Como acertadamente escreve Jacques Le Goff é «um universo de objectos, mais um conjunto de coisas do que uma categoria».

É importante ter isto presente. Em termos medievais — mesmo dessa Idade Média tardia que é o século de Quatrocentos —, falar do Índico como espaço do maravilhoso significa falar do mar onde, por excelência, o maravilhoso tem lugar. Ou seja, para ser rigoroso, não se trata tanto de inquirir como é visto, então, o maravilhoso do Índico, quanto de identificar as coisas maravilhosas que habitam no Índico.

Quer isto dizer que Vasco da Gama, homem do seu tempo, quando parte de Lisboa e ruma a Calecute, antes de qualquer outra coisa, *sabe* que vai a caminho do lugar onde, por excelência, há *maravilhas*...

Hoje em dia, dir-se-ia que ele não pode saber que vai encontrar *maravilhas*, precisamente porque as desconhece ou porque o conhecimento que delas tem é insuficiente... Nada mais contrário ao que ele pensa. Vasco da Gama, homem do seu tempo, sabe que o Índico é espaço de *maravilhas*, precisamente porque elas lhe são *desconhecidas*. Explico-me.

ESPAÇO CONHECIDO E ESPAÇO DESCONHECIDO

O pensamento medieval sobre o mar e o oceano distingue perfeitamente os espaços marítimos em termos de *espaço conhecido* e de *espaço desconhecido*. O primeiro corresponde ao Mediterrâneo e aos *primeiros Atlânticos*, espaços naturais do mar conhecido desde a Antiguidade e, mais recentemente, pelas iniciais navegações oceânicas lusitanas. Mas, para além do horizonte do conhecido, há o âmbito do não conhecido, âmbito distanciador cujo *topos* por excelência é o Índico.

A oposição tradicional — a taxonomia oceânica que Vasco da Gama herda — não é entre Atlântico e Índico (o Pacífico só *nascera* mais tarde, com a viagem de Magalhães), mas sim entre o oceano *Ocidental* e os oceano[s] *Meridional[ais]*. Este[s] distingue[m]-se daquele numa relação paralela à oposição entre Mediterrâneo e Índico, em tudo semelhante ao que distingue o espaço conhecido do desconhecido.

Poucos anos antes, tinham-se dado alguns primeiros e significativos passos no longo processo de transformação desta herança geográfica e de construção da geografia moderna, que é a nossa. Mas tais passos tinham sido dados no âmbito dos acordos diplomáticos e, nesses anos finais de Quatrocentos, só muito insuficientemente tinham chegado ao horizonte do homem comum.

A HERANÇA DOS TRATADOS ASSINADOS COM CASTELA

Em 1479-1480, com o Tratado de Alcáçovas-Toledo, Portugal assina com os *Reis Católicos* um primeiro acordo de demarcação oceânica. Este tratado, para além dos aspectos políticos de relacionamento peninsular (o monarca português aceita a sucessão da coroa castelhana na pessoa de Isabel, a *Católica*, e renova todos os acordos anteriormente assinados entre as duas monarquias), prescreve a divisão do Atlântico em duas metades, separadas por uma linha imaginária que passa a sul das Canárias. O Oceano situado ao norte dessa linha, fica a pertencer a Castela, cabendo o sul a Portugal.

Quer isto dizer — para além de muitos outros aspectos que para o caso presente não interessa contemplar — que Portugal reserva para si um espaço que é considerado como uma ampliação da navegação portuguesa nas águas da Guiné. Tal significa — e aqui reside a grande novidade — que, pela primeira vez, o Atlântico não é pensado como uma rota ou como uma costa a explorar, mas que é pensado como um espaço que, apesar de desconhecido, é objecto de uma negociação.

Nesse aspecto, o texto é muito claro, embora continue a falar do Oceano, à boa maneira mediterrânica, como o espaço povoado de ilhas: «... e todas as ilhas que agora têm descobertas e quaisquer outras ilhas que se acharem ou conquistarem, as ilhas de Canária para baixo contra Guiné, porque tudo o que é achado e se achar, conquistar ou descobrir nos ditos limites para além do que já está achado, ocupado, descoberto, fica para os dito rei e príncipe de Portugal e seus reinos, tirando somente as ilhas de Canária.»

Ou seja, em 1479-1480, o Oceano desconhecido é, em termos de direito internacional, reservado para Portugal. Quando, em tempos imediatamente posteriores e mais tarde no século XVI, os navegadores portugueses actuam como se o espaço marítimo por eles descoberto fosse *naturalmente* o espaço vocacionado para se submeter ao poder lusitano, outra coisa não fazem senão aplicar o espírito de Alcáçovas-Toledo.

Desde então, os responsáveis portugueses entendem que os oceanos meridionais são reserva de Portugal. É o que o monarca português não se esquece de transmitir a Castela, anos depois. Em plenas negociações, quando se discute o futuro do Oceano na sequência da aventura colombiana e da *entrada* americana no horizonte dos mares, o embaixador de D. João II, Rui de Sande comunica o seguinte aos *Reis Católicos* (na versão do cronista Antonio de Herrera): «[Rui de Sande contou aos Reis Católicos] el buen tratamiento que había hecho al Almirante, y que había holgado que hubiese sido de fruto su industria y navegación; y que confiaba que habiendose descubierto islas y tierras, que le pertenecían, le guardarían la correspondencia, que el haría en otro caso tal; porque entendia que [Colombo] quería continuar el descubrimiento desde las islas de Canaria derecho al Poniente, sin pasar contra Mediodia, les pedia que mandasen al Almirante que guardasa aquella orden, pues que el mandaria a sus navios, cuando fuesen a descubrir, que no pasasen el término contra el Norte.»

Em 1494 é assinado, em Tordesilhas, um segundo tratado de repartição oceânica. O critério é agora determinado por uma linha imaginária situada a 370 léguas a ocidente de Cabo Verde que, de pólo a pólo, separa em duas partes o Atlântico: a nascente para Portugal e a poente para Castela. É a ruptura com a horizontalidade, cujos primeiros passos tinham sido dados com a viagem de Bartolomeu Dias. Ou seja, um e outro — Bartolomeu Dias e Tordesilhas — constituem acontecimentos fulcrais no processo de alteração da horizontalidade atlântica, determinando uma nova visão do Oceano, entendido como um espaço unitário resultante da sua projecção meridiana.

Tive, em trabalhos anteriores, oportunidade de chamar a atenção para o significado deste tratado, mostrando como ele representa, em muitos dos seus aspectos, uma mutação profunda. A meu ver, esta mutação resulta fundamentalmente de três coordenadas: em primeiro lugar, representa a ruptura da visão de Atlântico como espaço aberto; em segundo lugar, significa a ruptura com a visão do mar enquanto espaço secundarizado em relação à costa, plasmada pela primeira vez na decisão de Bartolomeu Dias de se afastar da progressão costeira para, através de uma navegação em arco para ocidente, entrar finalmente no Índico; finalmente, implica a ruptura com a dimensão de horizontalidade na visão do espaço atlântico, visível já na viagem de Bartolomeu Dias, mas bem clara no Tratado de Tordesilhas.

Estes aspectos são especialmente importantes para compreender o que se passa com a viagem de Vasco da Gama, sobretudo se os relacionarmos com a herança medieval da visão dos oceanos. Se esta herança vê o Índico como o espaço do *maravilhoso*, não há dúvida que tal visão, nos anos imediatamente anteriores à viagem de 1497-1499, deve ser completada pela convicção de que o oceano *meridional* é espaço reservado para a expansão marítima portuguesa

(v. g., o Tratado de Alcáçovas) e, posteriormente, de que o Atlântico se define prioritariamente pela sua dimensão meridiana (v. g., o Tratado de Tordesilhas).

De momento, os Portugueses, nas vésperas da partida de Vasco da Gama, não sabem ainda como se distingue o Índico do Atlântico, embora *percebam* que aquele está *para além* deste. E certamente conferem ao *para além* a dimensão qualitativa que lhe advém da doutrina tradicional sobre o Índico.

A COMUNICABILIDADE ENTRE OS OCEANOS

Convém não esquecer que a comunicabilidade entre os dois oceanos, descoberta pela viagem de Bartolomeu Dias, em termos de concepção geográfica, não provoca imediatamente uma alteração dos esquemas tradicionais a respeito da economia dos espaços marítimos. No momento imediatamente anterior à chegada dos Portugueses ao cabo da Boa Esperança, o feito é considerado muito mais como a confirmação de uma certa geografia tradicional, que como uma ruptura com essa mesma tradição.

A viagem portuguesa de 1487-1488 permite superar a visão ptolomaica do Índico como um oceano fechado, um oceano fluvial, algo assim como um rio circular, apertado pelo prolongamento para oriente do cone sul-africano, mas não implica necessariamente a revisão dos critérios herdados.

Com efeito, dado o desconhecimento da existência do continente americano, ao lado da visão ptolomaica à qual fiz referência, admitia-se, em alguns sectores, que a Terra fosse redonda. Daí que, no seio desses mesmos sectores, se considere possível demandar as partes orientais através da navegação para ocidente. As consequências deste pensamento são evidentes: o Atlântico pode ter chegado, em algum momento, a ser apresentado como o princípio dos oceanos orientais. Como escreve, em princípios do século xv, Pedro d'Ailly (numa alusão que Colombo não se esquece, mais tarde,

de sublinhar), «a região das Colunas de Hércules [isto é, o Atlântico] e a Índia são banhadas pelo mesmo mar». Ou seja, há então, em determinados meios, uma propensão para aceitar uma certa interdependência oceânica, pelo menos ao nível do imaginário marítimo. Nesses ambientes, domina uma certa ideia da comunicabilidade geográfica entre o Atlântico e o Índico, pelo menos, em termos da desejável comunicabilidade pela via ocidental.

Nestas circunstâncias, a viagem de Bartolomeu Dias, a curto prazo, demonstra que essa comunicabilidade existe e é possível atingi-la pela outra via. Atinge-se o Índico navegando, não para ocidente do Atlântico, mas para oriente do mesmo oceano. Em termos imediatos, o Índico é o *outro oceano meridional* a acrescentar ao oceano meridional atlântico que os Portugueses já conhecem e navegam desde meados do século xv. O Tratado de Tordesilhas, ao propor uma projecção meridiana para o Atlântico, divide este oceano em duas partes — a ocidental (para Castela) e a oriental (para Portugal) —, mas, sem querer, abre a porta à consideração de que existe uma unidade de fundo entre o Atlântico Oriental e o Índico. Enquadra, deste modo, a aceitação da comunicabilidade entre os dois oceanos, potenciando assim a circulação dos respectivos horizontes oníricos.

Aliás, esta ideia é reforçada pela circunstância de a geografia medieval considerar, então, não uma única, mas três Índias simultâneas: além da Índia Maior — o actual Indostão —, e da Índia Menor — que chega até às penínsulas do Sudeste asiático —, existe uma terceira Índia — a Etiópia e a costa da Ásia do Sudoeste. Isto é, e aqui reside um dos aspectos mais significativos em ordem à compreensão da referida permeabilidade onírica, a pluralidade das Índias permite integrar a Etiópia e a Índia, a África e a Ásia, num único universo do maravilhoso, bem visível, por exemplo, na itinerância (ao nível de referências geográficas) do mito do Preste João. É como — e a alusão não é minha — se a rainha de Sabá desse a mão, não a Salomão, mas sim a Alexandre.

Toda esta geografia está presente na viagem de Vasco da Gama, em 1497-1499. Os abundantes exemplos de contactos interculturais que os Portugueses vão vivendo, desde a baía de Santa Helena até à costa do Natal — e para os quais, no capítulo anterior, chamei a atenção a propósito do texto de Álvaro Velho —, revelam precisamente esta dificuldade em perceber totalmente onde termina a África atlântica e onde começa a África índica. Como já atrás sublinhei, para Vasco da Gama, o mundo cultural e civilizacional da Guiné chega até perto do canal de Moçambique. Aliás, é o próprio Álvaro Velho que fala de duas Índias: refere-se à «terra de Calcutte, que é chamada Índia Alta», espaço da especiaria, e distingue-a da Abissínia, terra do Preste João, *das Índias Baixas*. E para Duarte Pacheco Pereira, no seu *Esmeraldo*, a Etiópia pertence à Ásia.

Quer isto dizer que, se se quiser ser rigoroso com o que se teria passado no espírito dos marinheiros da viagem de Vasco da Gama, eles não pensam ir descobrir a Índia, nem pensam ir conquistá-la, antes julgam ir *tomar posse* da rota meridional para a Índia, navegando-a, *calcorreando-a*. O Índico, para eles, não é só o *outro lado* da África, é também a extensão para oriente do oceano atribuído a Portugal pelos tratados de Alcáçovas-Toledo e de Tordesilhas, e abundantemente confirmado em vários diplomas pontifícios. Por esta razão, o relato de Álvaro Velho tem toda uma dimensão simbólica. Compreende-se, assim, o sentido da importância dada à tempestade ao largo do cabo da Boa Esperança.

A FORÇA DO IMAGINÁRIO TRADICIONAL

Na véspera da partida de Vasco da Gama para a sua segunda viagem, a 4 de Fevereiro de 1502, o impressor Valentim Fernandes dá à estampa, em Lisboa, uma obra intitulado *Livro de Marco Paulo*. No cólofon da obra, explica-se claramente qual a intencionalidade da edição: «Acaba-se o livro de Marco Paulo, com o livro de Nicolau Veneto, veneziano, e assim mesmo o traslado de uma carta de

um genovês, mercador, que todos escreveram das Índias, a serviço de Deus, e avisamento daqueles que agora vão para as ditas Índias. Aos quais rogo e peço humildemente que benignamente queiram emendar e corrigir o que menos acharem no escrever e nos vocábulos das províncias, reinos, cidades, ilhas, e outras coisas muitas, e não menos na distância das léguas de uma terra para outra.»

Os textos aí reunidos fazem parte do *corpus* tradicional, ainda vigente em finais do século xv, sobre as regiões orientais. E a selecção dos textos vertidos para português, e incluídos nesta edição, não pode ser mais sintomática. Deixo de parte os problemas eruditos relacionados com a introdução destes textos em Portugal ou com a autoria da versão portuguesa dos mesmos. Limito-me a chamar a atenção para o que, neste momento, considero essencial.

A edição em causa reúne três obras: o texto latino de Frei Francisco Pipino do *Milhão* de Marco Paulo, a relação da viagem de Nicolo dei Conti, veneziano que foi à Índia na primeira metade do século xv (escrita em latim pelo florentino Poggio Braciolini, secretário do papa Eugénio IV, e inserida na sua obra *Historia de varietate fortunae*, inclui, além do relato da viagem de Conti, outras notícias sobre o Oriente e Etiópia), e a carta de Jerónimo de Santo Estêvão, escrita em 1499 de Tripoli, a João Jaime Mayer, com a relação da viagem que este Santo Estêvão fez à Índia.

Lendo o conjunto destas obras, torna-se evidente a preocupação por actualizar os conhecimentos, quando se inclui, por exemplo, a carta com a relação da viagem de Santo Estêvão. Mas, tudo isto é integrado num *corpus* informativo e ideológico o mais tradicional possível. Recordo que o texto básico da colectânea é constituído pela obra de Marco Polo; e, como é sabido, o *Milhão* constitui o principal reportório da geografia oriental, tradicionalmente aceite na Baixa Idade Média.

Vasco da Gama parte a 10 de Fevereiro. A proximidade das datas e as palavras do impressor dão certamente muito que pensar. O livro em causa é, pela pena do próprio impressor, uma impres-

são com destinatário. Na verdade, é muito interessante que, nas vésperas da partida de Vasco da Gama, Valentim Fernandes edite o *corpus* medieval do conhecimento que a Idade Média tem da Índia...

Quer isto dizer que estes textos constituem uma fonte de excepcional importância — não a única, certamente — para se conhecer o que, ainda depois da viagem inaugural, em Portugal se pensa da Índia. O que não é para estranhar, se se tiver em conta que, por exemplo, o *Milhão* constituiu um dos livros de cabeceira de Cristóvão Colombo. Não são dois destes textos (Marco Polo e Nicolau Veneto) citados ainda, em pleno século XVI, pelos cronistas João de Barros e Diogo do Couto?

A VISÃO TRADICIONAL DA ÍNDIA

Volto à questão inicial. E repito a mesma interrogação: que visão do *Oriente* e da *Índia* são veiculadas pela tradição medieval?

A tradição bíblica situa no Oriente o Paraíso terrestre, o Jardim das Delícias que estimulou a imaginação de tantas gerações. É a terra das múltiplas e abundantes riquezas. Na descrição de Santo Isidoro de Sevilha († 640), cujas *Etimologias* são lidas ainda com o maior interesse no dealbar dos tempos modernos, a Índia é terra de coisas estranhas, de maravilhas e de monstros, é terra de cristandades longínquas que a ignorância e a imaginação consideram terem origem nos tempos apostólicos.

Um bom resumo de todas estas crenças fabulosas encontra-se no *Livro das Maravilhas*. Esta obra aí situa e mistura as *enguias que têm trinta pés de comprido*, a fonte das especiarias, as igrejas de São Tomé, a ilha «onde os peixes do mar vêm fazer reverência uma vez por ano», costumes estranhos (como pendurar *as pessoas depois de mortas para que as aves as comam, faz[er-se]* «sufocar por cães quando [se] quer morrer»), monstros híbridos («gentes que têm cabeça de cão, homens que têm barbas como gatos, animais

que são meio homem e meio cavalo»), flora diabólica («frutos que têm dentro um animal em sangue, árvores que dão lâ»), etc., etc.

Em alguns casos, é tão forte o paralelismo entre o que se lê, por um lado, no *Livro de Marco Paulo* e, por outro, em certas passagens dos relatos de viagens que, em consciência, é legítimo perguntar se o que o autor de tais relatos declara ter sabido no Oriente não terá sido influenciado pelo que ele leu, talvez na viagem.

AS REFERÊNCIAS AOS ELEFANTES

Veja-se, por exemplo, a referência aos elefantes que aparece em Tomé Lopes, no relato que ele faz da sua viagem à Índia com Vasco da Gama em 1502: «E nas suas montanhas», escreve, «têm bastantes elefantes selvagens, muito grandes, os quais domesticam fazendo um grande tapume de estacada forte, com uma porta levadiça entre duas árvores, dentro da qual põem um elefante fêmea domesticado, quando está com o cio. E porque são os animais mais luxuriosos de todos, assim que sentem a fêmea, vão por si mesmos buscar a dita porta e entram para dentro. Imediatamente um homem que está sobre as árvores, corta uma corda ou calambre que segura as portas, e as faz cair. Deixam-nos estar aqui sem comer nem beber seis ou sete dias, até que principiam a não se poder ter de fome. E, quando assim estão fracos, entram vinte ou trinta homens com grandes varapaus, e lhes dão muitas pancadas, revezando-se com outros apenas cansam, até os fazerem cair no chão como mortos. Isto conseguindo, cavalgam-lhes em cima, e estão grande espaço montando-se e apeando-se. Entretanto, vão-lhes dando de comer pouco a pouco, e assim os vão domesticando...»

Veja-se agora o que se lê no texto de Nicolau Veneto, segundo a versão editada em Portugal, nas vésperas da partida de Vasco da Gama em 1502: «No tempo em que os elefantes requerem seus amores, tomam uma fêmea de elefante mansa e acostumada para

isso, e levam-na a um lugar a pastar feito para isso, cercado de um muro, o qual lugar tem duas grandes portas, uma na parte de entrada e outra na saída. E quando o elefante sente que a fêmea está no dito lugar, entra pela porta primeira para ela e logo quando ela à vista dele começa a fugir para a outra porta e sai-se. Em saindo ela, logo cerram ambas as portas, e estão ali aguardando mil homens ou mais, que para isso são chamados e ordenados, com as suas cordas mui grossas e fortes, que entram logo por cima e outros por buracos do muro, e corrigem aquelas cordas e laços para prender o elefante [...]. E ali deixam aquela alimária fera estar assim três ou quatro dias sem comer e beber e com muita fome. E passados estes dias lançam-lhe um pouco de erva cada dia, e assim em quinze dias o amansam...»

Este exemplo, a meu ver, representa mais do que a simples alusão a um pormenor. O teor das notícias sobre os elefantes, a constância com que aparecem nas fontes, a presença das mesmas referências, indiciam certamente uma fonte inspiradora comum. Mas, além disso, revelam outra coisa: uma mesma atitude de espírito.

Não deixa de ser interessante, que no manuscrito do roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama, depois de se terminar o respectivo relato, e depois de se descreverem os reinos orientais, se copiem três notas: *De como pelejam os elefantes nesta terra; Da maneira que têm para os tomarem, quando andam no mato bravos; e Da maneira que se têm para os tirarem da cova e os amansarem.*

No conjunto do imaginário oriental que conforma a visão destes primeiros europeus que chegam ao Índico ou dele têm conhecimento (Álvaro Velho? o copista do manuscrito onde está copiada a relação da primeira viagem? Valentim Fernandes? Tomé Lopes?), qual terá sido o lugar dos elefantes? Qual terá sido a função do elefante enquanto animal onde se concretizaria o imaginário do *monstro* e da *maravilha* herdado da Antiguidade?

A Índia está para além do mar. Os Portugueses sabem-no pela leitura de Santo Isidoro de Sevilha (a «Índia», escreve, «recebe o nome do rio Indo, que a limita a ocidente. Estende-se desde o mar do Sul até à saída do Sol, e chega pelo norte até às montanhas do Cáucaso») e pela sua própria experiência de navegação atlântica...

E o mar, para estes homens, é elemento que provoca sentimentos contraditórios. Leram-no em diferentes passagens da *Bíblia*. Por exemplo, pelo primeiro capítulo do *Génesis*, perceberam que o mar é bom, mas que também destrói e mata; a evocação das águas do Dilúvio nunca é esquecida. Sabem também, igualmente pela leitura do texto sagrado, que o oceano é adverso e violento, mas que, por acção divina, pode transformar-se no oposto; ou seja, o mar aparece como o elemento em cujo seio o milagre tem lugar. Por exemplo, é o que ressalta do capítulo 14 do *Êxodo*, onde se descreve o episódio do mar Vermelho, ou de várias passagens evangélicas, como a da pesca milagrosa ou da calma da tempestade, ou mesmo de textos hagiográficos, como o milagre de Santo António que, desgostoso da pouca audiência encontrada junto dos homens, resolve com êxito pregar aos peixes.

Há, com efeito, toda uma tradição livresca de doutrina sobre o mar que, com raízes na *Bíblia* e nos textos dos geógrafos da Antiguidade tardia e do início da Idade Média (por exemplo, em Santo Isidoro de Sevilha), acentua esta dimensão contraditória do que são os oceanos e o mar. Paralelamente, o pensamento geográfico e físico do tempo — embora poucas vezes seja lido directamente — explana toda uma visão que, no fundo, reforça tal estado de espírito. Vasco da Gama, pelo meio em que nasce, com a cultura e a espiritualidade que são próprias dos membros das ordens militares, participaria certamente desta mundividência. Convém não esquecer que a Ordem de Santiago, pela expressão geográfica da sua implantação territorial, é, de todas elas, a que mais cedo e mais intensamente vive a dimensão marítima da nossa história.

Pode-se assim dizer que o conjunto do imaginário oceânico medieval comporta uma forte dimensão, tanto do não conhecido como do adverso, destruidor, perigoso. As raízes culturais desta convicção remontam, em parte, ao texto bíblico e às fontes da Antiguidade, mas reportam-se também às elucubrações da ciência da época. Em certa medida, o Oceano está associado à ideia do medo; com efeito, ele é o espaço aberto donde — para além de um certo limite — é impossível regressar.

Dante já o tinha dito na *Divina Comédia* (a terminar o canto XXVI do *Inferno*), colocando na boca de Ulisses a descrição da forma dolorosa como este terminou a viagem, cinco dias depois de terem passado o estreito de Gibraltar: «Se ledos fomos, cedo voltou pranto: da nova terra um turbilhão brotava que ao lenho se abateu no extremo canto. E na água o já três vezes desandava: à quarta, a popa para cima trouxe e a proa ao fundo, como outrem mandava, e enfim o mar, por sobre nós, fechou-se.»

É neste sentido que se insere o maravilhoso e o monstruoso que a tradição medieval coloca para além do Oceano — em particular, no Índico. O monstro está presente nos espíritos, com independência de que ele seja ou não pessoalmente observado pelo viajante ou navegador. Por exemplo, no século XIV, Frei Jordano de Séverac afirmava categoricamente: «Em seguida direi desta Índia terceira, que em boa verdade eu não vi, e onde não fui, mas [transmito] o que ouvi digno de crédito, de muitas maravilhas; na verdade, há aí dragões em grande quantidade que têm na cabeça pedras luminosas.»

O monstro medieval, o monstro oceânico, o monstro oriental, é sobretudo a polarização do desconhecimento que se tem do espaço onde ele é situado. De modo geral, todo o maravilhoso — e assim, todo o monstruoso — é diferente. A Índia, afirma-se, a *terra christianitatis est aliena* [é diferente da cristandade]. É que aí começa *quasi alter mundus*. O homem europeu acredita em todas essas *maravilhas monstruosas* passe a expressão — porque as situa num

horizonte que ele sabe, sem o conhecer, que é o horizonte da alteridade. Se a Índia é o lugar por excelência da maravilha e da monstruosidade, é que a Índia é o *outro* enquanto tal, é o reflexo ao *contrário* da Cristandade.

Em suma, podem-se aqui transcrever as palavras de Magalhães Godinho: «No conjunto, portanto, os meios cultos europeus aceitam, até fins do século xv, uma geografia que traduz um estado de coisas do começo da era cristã, visto de forma já degradada nos séculos I a VII, tendo pois como fontes Plínio, Solino, Orósio, Isidoro, traduzindo uma mentalidade que não separa o possível do impossível, o real do maravilhoso.»

E acrescenta: «A Ásia é, para a cultura cristã ocidental medieval, o mundo do mito.»

De maneira geral, as fontes que relatam a gesta descobridora no Atlântico ao longo do século xv manifestam todo este mundo de convicções. Em meados do século, Zurara, ao descrever as primeiras navegações henriquinas, está cheio de comentários elucidativos. Mas, talvez o homem que melhor exemplifica uma tal mundividência seja Colombo. Vasco da Gama, homem do seu tempo, não teria uma visão muito diferente. Não se pode demonstrar, mas é muito possível que ele tenha conhecido pessoalmente o navegador genovês. Muita gente em Portugal, na altura, com ele contactou, e importa não esquecer que o descobridor da América estava então casado com Felipa Moniz, uma mulher da Ordem de Santiago, *dona* do Convento de Santos. Um dos capitães que vai com Vasco da Gama em 1502 — João Lopes Perestrelo — é certamente parente desta senhora...

OUTRAS INFORTUNAÇÕES RECENTES SOBRE O ORIENTE

No entanto, os Portugueses — pelo menos aqueles que estão ligados às navegações oceânicas — não teriam do Índico apenas a visão onírica que acabo de apontar. Todo o processo de expansão

atlântica, de modo geral, e, de modo particular, as iniciativas de informação *in loco* patrocinadas por D. João II, teriam fornecido um outro conjunto de conhecimentos sobre o Oriente que importa ter em conta, e que se devem também relacionar com os que foram anteriormente referidos.

Infelizmente, se conhecemos algumas dessas iniciativas (como é o caso, para citar a mais importante, da missão de que foram encarregados Pêro da Covilhã e Afonso de Paiva, já aludida), é enorme a nossa ignorância sobre o teor concreto das informações que teriam chegado ao conhecimento dos responsáveis. Sabemos também que algumas dessas informações, por exemplo, muito provavelmente teriam sido facultadas a Vasco da Gama, uma vez que nas fontes, mais de uma vez, se cita a existência de tais instruções. Com efeito, se se diz que a frota portuguesa tinha recebido ordens de, uma vez atingida a costa oriental africana, se dirigir directamente a Calecute (admitindo que a informação dos cronistas é correcta, como já tive oportunidade de chamar a atenção), tal significa que a monarquia portuguesa conhece, não só a rede oriental do comércio das especiarias, como também o papel fulcral da referida cidade indiana na rede em causa. Complementarmente, não repugna aceitar que a Vasco da Gama tenha sido dada a notícia da importância da presença de mercadores muçulmanos no Índico, assim como da necessidade de recorrer aos pilotos orientais; o que, a ser verdade, implicaria, por parte dos Portugueses, a previsão de que o Índico levantaria problemas distintos dos do Atlântico. Com efeito, o comportamento do capitão-mor, na ilha de Moçambique, em Mombaça e em Melinde, só se explicam tendo em vista tais conhecimentos. Mas, para além disto, pouco mais saberia Vasco da Gama. As questões de fundo seriam completamente ignoradas: a dimensão real da rede comercial muçulmana, as implicações dos interesses desenvolvidos por uma tal rede na conformação social e política dos *poderes* orientais, a força efectiva do mundo muçulmano na região e a paralela debilidade das cristandades locais, etc. Todas estas facetas são-lhe completamente alheias.

Este aspecto é, a meu ver, importante na medida em que explica muitas das passagens do roteiro de Vasco da Gama — e que os cronistas posteriores em grande parte confirmam. Ressalta, em todos os textos, uma certa falta de habilidade por parte dos Portugueses. Com efeito, o que verdadeiramente aconteceu só se explica por um grande desconhecimento a respeito do complexo mundo de interesses económicos e sociais que eles vão ter de defrontar...

© SENTIDO DO ENCONTRO

A história do *encontro/desencontro* civilizacional, protagonizado pelos Portugueses em finais do século xv e nos inícios da seguinte centúria, de que a figura do almirante constitui o rosto mais visível, é, assim, a crónica do paralelo *encontro/desencontro* interior que atravessa o espírito de Vasco da Gama nas suas duas primeiras viagens, de 1497-1499 e de 1502-1503. De facto, o Oriente que ele encontra é muito diferente do Oriente que o imaginário tradicional lhe dizia existir naquelas paragens. Nestes primeiros momentos, o jovem comendador da Ordem de Santiago, recentemente introduzido nas fileiras da Ordem de Cristo, actua em função das instruções recebidas e reage em função do pouco que ele sabe da Índia, que ele julga ser conhecimento suficiente. Não é fácil, nestas circunstâncias, aperceber-se imediatamente do complexo mundo que a viagem pelo Cabo abre diante de si, sobretudo quando, como aconteceu, se torna necessário tomar decisões, importantes e rápidas. No interior da consciência de Vasco da Gama, escondido atrás da aparente segurança imposta pela sua condição de responsável da frota, o *encontro/desencontro* não teria sido menor.

A ÍNDIA QUE VASCO DA GAMA ENCONTRA

OS PROBLEMAS EM CONFRONTO

Numa recente síntese sobre o oceano Índico na época de Vasco da Gama, Geneviève Bouchon ressalta um aspecto fundamental para compreender os caminhos através dos quais decorre o *encontro* dos Portugueses com a civilização índica. Escreve esta autora: «Para começar importa sublinhar uma diferença essencial entre as áreas geográficas da expansão portuguesa. As navegações de alto-mar eram no Atlântico unicamente levadas a cabo pelos Portugueses que aí dominavam como senhores. Entrando nas águas do oceano Índico, os Portugueses irromperam num mundo marítimo organizado desde há séculos, e no meio de um tráfego desenvolvido num espaço imenso, perfeitamente dominado por sociedades mercantis fortemente estruturadas.»

Na realidade, para além de muitos outros aspectos que poderiam ser referidos, sobressai esta característica como a grande novidade, impensada no *Índico imaginado* anteriormente pelos Europeus. Daí que o *Índico realmente encontrado* levante um conjunto de problemas que Vasco da Gama — e depois dele, os responsáveis em Lisboa e no Oriente — têm de rapidamente enfrentar: sob todos os pontos de vista, o Índico não é mar a *descobrir* nem espaço a *construir*, é mar e espaço concorrencial a *dominar*.

Quer isto dizer que, de repente, aos olhos dos Portugueses, se levanta a necessidade de, urgentemente (a *urgência* constitui uma exigência, pela primeira vez, na história da expansão europeia), se proceder a fortes ajustamentos políticos, estratégicos e militares.

A conquista das Índias pelos Portugueses é, de facto, muito rápida (Vasco da Gama chega a Calecute em 1498, Albuquerque conquista Goa em 1510). Em Portugal tem-se a consciência de que se impõe atacar o problema de fundo: a substituição dos poderes no Oriente. Mas, as condições em que tal substituição é feita acabam

por ter o seu preço: os Portugueses só conseguem inflectir as correntes mais significativas do comércio oriental se, simultaneamente, mantiverem intactas as correntes profundas desse mesmo comércio.

Quer dizer, a chamada *conquista* do Índico, pela geração de Vasco da Gama, é executada em pouco tempo, porque é, ao fim e ao cabo, uma conquista «superficial». Como escreve Pierre Chau-nu, a «revolução portuguesa é rápida porque actua na cúspide».

DOIS MUNDOS EM CONFRONTO

De facto, outra coisa não poderia ter acontecido. Basta, por exemplo, considerar os dois universos que se cruzam a partir da viagem de 1497-1499. Portugal, de um lado, representa pouco mais do que um milhão de homens; do outro lado, a Ásia, que os Portugueses vão *dominar* ao longo do século XVI, ultrapassa os 200 milhões. E, entre um e outro lado, medeiam meses de viagem. Ou seja, se a desproporção é abismal, a distância não o é menos. Protagonizando o *encontro*, ao longo do primeiro quartel do século XVI, calcula-se que tenham partido para o Oriente entre 15 000 e 20 000 homens, algo assim como 2 a 2,5 por cento da população portuguesa de então. Mesmo admitindo que estes números sejam pouco fiáveis, em termos demográficos globais, a realidade da desproporção é indiscutível.

Para além de tudo isto, nos primeiros anos da presença portuguesa no Oriente, o diálogo civilizacional — exigindo decisões e resultados rápidos, por um lado, assustadoramente desproporcionados, por outro — é sobretudo um diálogo que decorre num horizonte marítimo.

DUAS NÁUTICAS EM CONFRONTO

Tal diálogo começa por ser o encontro de duas técnicas de navegação. Já se adivinha quando a armada de Vasco da Gama recorre

aos pilotos do Índico. O relato de Álvaro Velho mostra como os primeiros contactos, realizados em Moçambique, não têm qualquer resultado; felizmente, com o piloto embarcado em Melinde, a colaboração é diferente e frutuosa.

Na realidade, são dois sistemas completamente diferentes que estão frente a frente. Vasco da Gama depara, no Índico, com uma experiência de navegação já muito antiga que, através das correntes possibilitadas pelas monções, une a costa oriental de África, o mar Vermelho e o golfo Pérsico à Índia, a Malaca e ao Extremo Oriente; e vice-versa. É uma solução inexequível fora das condições geográficas em que se desenvolve.

Pelo contrário, os Portugueses estão habituados, há mais de um século, a transportar experiências de navegação para espaços diferentes, inovando e transformando. Não foram as navegações atlânticas, desde o Mediterrâneo marroquino até à Guiné, desde o Atlântico Central até ao cabo da Boa Esperança, um constante e laborioso esforço de adaptação a circunstâncias marítimas sempre diferentes? Herdeiros de tais experiências atlânticas, os Portugueses estão especialmente capacitados para facilmente lograrem um último esforço de maleabilidade náutica que lhes vai permitir ligar a Europa à Índia, numa só linha marítima. Ser capaz de o fazer com êxito, sem rupturas nas rotas, com barcos adaptados a ir e voltar, atravessando latitudes e longitudes tão diferentes, constitui provavelmente o maior resultado positivo deste encontro náutico.

A meu ver, tal encontro está bem simbolizado nas palavras com que o cronista João de Barros resume o diálogo entre Vasco da Gama e o piloto embarcado em Melinde. O oriental mostra-lhe as cartas da costa da Índia, «arrumada ao modo dos mouros, que era em meridianos e paralelos mui miúdos, sem outro rumo dos ventos...» Por sua vez, o capitão-mor aponta para o astrolábio de madeira, e «outros de metal com que tomava a altura do Sol». E, acrescenta o cronista, «Vasco da Gama, com esta e outras práticas que por vezes teve com este piloto, parecia-lhe ter nele um grande tesouro».

O presente trabalho não é o lugar adequado para analisar pormenorizadamente o significado e o valor desta informação — e de outras que estão documentadas em fontes complementares. Para o caso presente, será suficiente registar o simbolismo do intercâmbio em matéria náutica, que o diálogo resume.

Em face do exposto, compreende-se que tal diálogo civilizacional seja, ao mesmo tempo, um encontro guerreiro. Sob este ponto de vista, o confronto armado entre os barcos portugueses e as frotas orientais está condicionado, desde o início, pela supremacia militar ocidental, assente na superioridade da sua artilharia. As constantes referências dos textos às vitórias lusitanas, quando estudadas de perto, mostram bem de que maneira o poder de fogo determinou, desde sempre, todos os passos dados pelos Portugueses na construção do futuro Estado da Índia.

○ AUMENTO DAS DISTÂNCIAS

São aspectos importantes, porque vão ser eles que, presentes logo na viagem de 1497-1499, determinam toda a futura e extremamente rápida organização do poder lusitano no Índico. Organização talassocrática, como já foi chamada, apresenta-se na realidade como a única saída possível para um panorama, em que a distância e a desproporção de meios humanos não podem ser mais significativos. Recorde-se o que há pouco se disse a respeito da diferença quantitativa entre os dois universos humanos que se enfrentam. Mas, recorde-se igualmente o que há pouco também se disse sobre o tempo que exige cada viagem; só entre a ida e o regresso de Lisboa à Índia, medeiam entre 18 e 24 meses.

Em tempo real, as distâncias são verdadeiramente enormes. Com razão escreveu Pierre Chaunu que tais distâncias «tornam ilusória qualquer previsão de circuitos; supõem enormes desnivelamentos de valor; condicionam uma amplitude excepcional da flutuação. O mundo nunca tinha sido tão grande...»

É certo que a aventura americana e, depois dela, a irrupção do Pacífico na história ocidental, vão aumentar ainda mais as dimensões. Mas isso não impede que se sublinhe, desde já, o que representa, para a mentalidade dos responsáveis portugueses, uma tal abertura de horizontes, tanto mais significativa quanto este aumento é levado a cabo em menos de duas décadas. Recorde-se, mais uma vez, onde navegavam os Portugueses vinte anos antes da chegada de Vasco da Gama a Calecute: o golfo da Guiné constituía o horizonte geográfico (em 1474, tinha-se descoberto o cabo de Santa Catarina), e o meridiano das Canárias negociado no Tratado de Alcáçovas vai representar, logo a seguir (em 1479-1480), a principal referência em matéria de estratégia oceânica. Quando Vasco da Gama é adolescente, quando possivelmente começou a tomar consciência das realidades oceânicas que Portugal tem de enfrentar (embora sem adivinhar o que o futuro lhe reservaria), nos horizontes do seu tempo de juventude, provavelmente, a Mina constituiria a referência geográfica mais distante.

É certo que a experiência imediatamente anterior, herdada pela geração de Vasco da Gama, permite aos Portugueses adaptarem-se a esta rápida progressão das dimensões. Talvez por isso, o conseguem fazer, até certo ponto, com relativa facilidade. Com efeito, Portugal tinha vivido, entre meados do século XIV e princípios do século XV, ressaltadas as devidas proporções, uma experiência semelhante. Refiro-me à ampliação das comunicações marítimas atlânticas decorrentes da abertura do estreito de Gibraltar à navegação cristã, em finais do século XIII, e cujas implicações económicas, políticas e estratégico-militares se tornaram bem visíveis para o reino lusitano, logo a partir dos reinados de D. Dinis e D. Afonso IV.

É o caso, para citar um exemplo, da nova relação que, nas comunicações entre o Norte e o Sul da Europa, se define, a partir do século XV, entre a rota terrestre Itália-mar do Norte e a correspondente rota marítima por Gibraltar, calculada em quarenta vezes maior para esta última. É a rota que passa ao largo da nossa costa.

Tal circunstância vai levantar, à política externa lusitana, inúmeros problemas. Independentemente da forma como foi delineada a resposta portuguesa, pode-se, sem dúvida, considerar que a experiência desta ampliação de horizontes pré-anuncia a que acompanhará a multiplicação decorrente da abertura das vias marítimas intercontinentais no século XVI.

DOIS MUNDOS EM GUERRA

São estes, assim, dois aspectos a ter em conta: a grande maleabilidade e a capacidade de assimilação, por parte dos Portugueses, das coordenadas e das técnicas da navegação índica, em primeiro lugar; depois, a superioridade esmagadora no campo naval, assente na força da artilharia. Ambos explicam o recurso ao único meio capaz de minimizar a desproporção e de, conseqüentemente, equilibrar o encontro: o uso da força militar.

A guerra resulta, assim, da consciência de que se impõe destruir rapidamente as linhas de comunicação inimigas. Impõe o renovar da ideologia da *cruzada* e o activar da crença tradicional na existência das *crisandades orientais*. São aspectos bem visíveis no comportamento de Vasco da Gama. Mas, simultaneamente, apontam para as medidas indispensáveis sobre as quais os responsáveis posteriores (nomeadamente D. Francisco de Almeida e Afonso de Albuquerque) construirão os fundamentos do Estado Português da Índia. Depois da viagem inaugural, depois de passar o Cabo e de chegar ao Índico, este constitui o grande problema que Vasco da Gama tem de enfrentar.

Compreendem-se, assim, as palavras de C. R. Boxer, quando escreve: «A viagem pioneira dos Portugueses à Índia inaugurou aquilo que [se] denominou a época de Vasco da Gama da história asiática, 1498-1945. Este período pode ser definido como uma era de poder marítimo, de autoridade baseada no controlo dos mares, detido apenas pelas nações europeias. Na história desses

400 anos nada é mais extraordinário do que o modo como os Portugueses conseguiram obter e manter, virtualmente durante todo o século XVI, uma posição dominante no comércio marítimo do Índico e uma parte importante do comércio marítimo a oriente dos estreitos de Malaca.»

○ CONJUNTO DAS QUATRO PRIMEIRAS VIAGENS

É neste sentido que me parece desejável estabelecer um nexo entre as quatro primeiras viagens à Índia. Se a viagem gâmica de 1497-1498 é, de facto, a viagem *inaugural* do *encontro*, se as viagens de Álvares Cabral e de João da Nova são, em certa medida, as viagens da continuação dentro da perspectiva inicial (de que é possível definir no Oriente — pela via de acordos políticos e assente em relações comerciais pacíficas — o espaço de influência herdado de Tordesilhas), a viagem de Vasco da Gama de 1502 representa a consciencialização estratégica de que o Índico é, para os Portugueses, um espaço hostil.

Tenham-se em conta, por exemplo, as instruções dadas a Pedro Álvares Cabral pelo rei D. Manuel. O rei de Portugal ainda mantém a convicção de que os Indianos são cristãos e, portanto, de que é viável a organização de um sistema de cooperação pacífica. Dir-lhe-á o capitão português — escreve o monarca — que, porque temos informação que o samorim e «os seus súbditos e moradores de seu reino são cristãos e da nossa fé, e com que devemos folgar de ter todo trato, amizade e prestança, nos dispusemos a enviar algumas vezes nossos navios a buscar a via da Índia, por sabermos que os Indianos são assim cristãos e homens de tal fé, e verdade e trato, que devem ser buscados, para mais inteiramente haverem prática da nossa fé, e serem nas cousas dela doutrinados e ensinados, como cumpre a serviço de Deus e salvação de suas almas. E, depois, para nos prestarmos a tratarmos com eles, e eles connosco, levando das mercadorias de nossos reinos a eles necessárias, e assim trazendo das suas...»

O que Cabral relata, quando regressa a Lisboa, não augura grandes expectativas. Por isso, substitui-se rapidamente o comando da frota, que é entregue à última hora a Vasco da Gama. Com razão, a este respeito, Jaime Cortesão escreve o seguinte: «Assim a expedição de Cabral, se lançava os primeiros fundamentos da organização do comércio português no Oriente, trazia a prova experimental das graves dificuldades que haviam de estorvar o nosso domínio naquelas partes. Novos informes permitiam ajuizar do grande poderio e difusão dos Mouros em toda a Índia, e, se os pequenos reinos de Cochim, Cananor e Couião mostravam de momento boas disposições para manter connosco relações comerciais, o monarca principal da região e que era como imperador em relação aos outros, o samorim, inclinava decididamente a vontade para os Mouros. E outros soberanos lhe seguiriam, porventura, o exemplo.»

Esta observação tem, a meu ver, uma vantagem: mostra a conveniência de considerar estas quatro primeiras viagens como um único *acontecimento*, embora constituído por quatro *momentos*. Com esta perspectiva, é mais fácil ponderar globalmente os diversos aspectos da questão. Trata-se de considerar as quatro armadas que se realizam entre 1497 e 1502, isto é, para os cinco anos que mediam entre as duas viagens de Vasco da Gama à Índia, como o período de uma *única viagem*, embora com diferentes rostos (o de Vasco da Gama, de Pedro Álvares Cabral, de João da Nova e, outra vez, de Vasco da Gama).

Importa não esquecer que, em termos cronológicos, estes anos situam-se na imediata sequência do *grande acontecimento* das navegações atlânticas: as viagens de Colombo ao continente americano. É importante relacionar ambos os aspectos. Considerá-los como acontecimentos autónomos é, assim, falsear a realidade. Aliás, esta mesma necessidade foi sentida pelos próprios *Reis Católicos*, na sua atitude perante Cristóvão Colombo, depois de 1499.

A meu ver, foi Pierre Chaunu quem melhor colocou o proble-

ma da necessidade de se pensar e compreender simultaneamente os dois grandes navegadores da transição do século — Colombo e Gama. Vale a pena recordar as suas palavras: «Colombo, o seu projecto e os meios que utilizou, formaram-se em Portugal no seio da aventura africana. A grande empresa [americana] é o fruto, antes mesmo da ligação Lisboa-Calecute, das *Volts* cada vez mais complexas da exploração e do comércio da África. Não nos devemos deixar fechar no quadro mistificador e apesar disso necessário das histórias nacionais, é preciso evitar dissociar o *continuum* da grande mutação do crescimento. Esta vai de Diogo Cão a Colombo, Gama, Albuquerque e à *Conquista*. Mas, se Colombo no início tem raízes na aventura africana de Portugal, transcende-a e ultrapassa-a. Por um lado, há o *pôr em comunicação* e, por outro, há o *enraizamento* e, portanto, a *transformação*. Colombo precede Gama, mas Gama é, em último termo, Colombo no seu início. Se a procura e a invenção a oeste são os frutos dolorosos da longa recessão, como a África e a rota do Cabo, a América mais que a Ásia contribui para a mudança de clima no início do século.»

É evidente que Vasco da Gama e Colombo navegam, na realidade, em direcções opostas. São diferentes os continentes a que aportam. À primeira vista, é o contraste Ocidente-Oriente: naquele, a viagem de Colombo acentua a novidade provocadora de mutações potencialmente inovadoras; neste, a viagem de Gama enraíza-se na tradição do mundo herdado. Mas, com o tempo, as transformações serão profundas em ambos os lados.

No entanto, naquele momento, há um enorme factor comum: a sincronia dos *mundos* em que ambos se movem porque ambos querem e navegam para as *Índias*...

Na verdade, o Ocidente — que no início de Quinhentos ninguém sabe ainda que virá a ser o *americano* — é, para todos (Portugueses e Castelhanos), a via do Oriente; não é por acaso que Cabral aporta a Porto Seguro na rota da Índia. No dealbar do século XVI, Colombo e Gama são ainda quase exclusivamente rostos e actores

num horizonte *oriental*, com a diferença de que o genovês desempenha o papel certo num palco errado. Já no capítulo anterior chamei a atenção para este aspecto, ao nível do imaginário oceânico. Volto a referi-lo na medida em que tal imaginário também actua ao nível dos horizontes estratégicos, condicionando as opções que os responsáveis de ambas as Coroas se vêem na altura obrigados a assumir.

Esta perspectiva reforça a necessidade de pensar em conjunto as quatro primeiras viagens portuguesas para a Índia. De facto, o enquadramento ideológico, político e estratégico em que tais viagens se situam é o mesmo em que Colombo navega para a América. Consequentemente, mais facilmente se apreendem as grandes linhas do que está em jogo.

Por exemplo, percebe-se em que medida as decisões tomadas por D. Manuel, se procuram responder ao desafio da situação oriental, tal como os Portugueses a encontram, têm simultaneamente em conta a globalidade do equilíbrio mundial (daquilo que o mundo é então). Ou seja, percebe-se como devem as navegações de Vasco da Gama ser inseridas no conjunto da política externa portuguesa da altura.

Começo por tratar imediatamente do primeiro aspecto e, mais adiante, terei oportunidade de considerar o segundo.

O Índico nos finais do século xv

Como se poderá retratar o Índico, em finais do século xv? Para responder, acompanho de perto a panorâmica dada por C. R. Boxer, Geneviève Bouchon e Sanjay Subrahmanyam.

O Índico não era mar que bordejasse as costas de grandes unidades políticas. Era espaço de comunicação entre uma multiplicidade de cidades, dotadas de grande autonomia ou mesmo de total independência. Desde a costa oriental africana até Malaca, a rede de intercâmbios comerciais aproximava entre si cada uma dessas me-

trópoles, mais do que cada uma delas ao território continental em que se inseriam. Politicamente instáveis, tais metrópoles eram colonizadas comercialmente por mercadores árabes e persas, como acontecia na África Oriental, de que Quiloa pode constituir um exemplo adequado. No Médio Oriente, o avanço turco otomano que, poucos anos depois (em 1516), conduziria ao fim do Egipto mameluco, não se nota ainda para sul do mar Vermelho. Adém continua a servir de entreposto do comércio oriental a caminho do Mediterrâneo. A seu lado, outras rotas comerciais passavam por Ormuz, na porta do golfo Pérsico. Por todo o Indostão, em profunda transformação política, as divisões entre blocos rivais favoreciam a expansão comercial de determinadas cidades costeiras, como era o caso de Goa. Algumas áreas assentavam as bases da sua prosperidade na sua abertura ao exterior (como Cambaia), outras viviam ainda dos frutos de alterações recentes (como nos portos do Malabar).

A fortuna de Calecute, o porto de destino das primeiras frotas portuguesas, assenta fundamentalmente em três coordenadas que o transformaram num verdadeiro lugar de confluência, onde se encontram comerciantes do Oriente e do Ocidente: segurança do porto, dificilmente acessível a piratas, organização que favorece os mercadores estrangeiros, e *status quo* de protecção das instituições muçulmanas por parte das autoridades hindus.

Os Portugueses, quando chegam, não percebem o cruzamento de interesses que este sistema provoca. Com efeito, porque o mar era, aos olhos da ortodoxia hindu, considerado impuro, os mercadores muçulmanos dominavam o comércio oceânico. Compreende-se assim que as frotas portuguesas provoquem a imediata hostilidade dos meios mercantis islâmicos que dominam as relações marítimas de Calecute.

Malaca (cujo rajá se convertera à religião muçulmana no início do século) constitui um outro ponto de encontro das grandes linhas do tráfego do Índico Oriental, transformada em centro ne-

vrálgico da região indonésia onde, ao longo do século XV, assistimos a uma evolução a favor do islamismo. Aqui, na Ásia malaia, ao contrário do que acontece na Índia, não existe uma separação entre poder político e interesses mercantis, uma vez que os sultanados locais participam activamente nas actividades comerciais.

Em resumo, em face desta panorâmica, podem extrair-se algumas ideias fundamentais.

Em primeiro lugar, a importância do islamismo no mundo indico, uma vez que a rede comercial que atravessa este mar depende quase exclusivamente dos mercadores muçulmanos. Apesar disso, estes mercadores raramente ocupam lugares de governo na administração dos potentados locais onde se tinham estabelecido; no entanto, têm suficiente poder para condicionarem opções estratégicas e marítimas em defesa dos seus interesses.

Em segundo lugar, neste final do século XV, na sequência de uma série de transformações, estas comunidades muçulmanas conseguem controlar a rede de comunicações oceânicas, exercendo então um papel que ao longo dos séculos anteriores tinha pertencido a outros (judeus, cristãos, chineses, etc.). Não se trata, apesar disso, de árabes, mas de muçulmanos oriundos de Bengala, do Malabar, de Guzarate. Como tem sido apontado, no momento em que Vasco da Gama chega à Índia, estava em curso um processo de substituição de influências em que, por exemplo, os Guzarates ocupam o espaço aberto pelo refluxo árabe e chinês.

Neste mundo, em 1498, irrompe, de surpresa, Vasco da Gama. E, depois dele, anualmente, chegam sucessivas vagas de frotas portuguesas. Como se vê, ao contrário do que algumas vezes se pode ter pensado, o Oriente indico não está estabilizado dentro dos moldes da tradição secular da história da região. De facto, quando Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral, Francisco de Almeida e Afonso de Albuquerque constroem as bases do poder lusitano no Índico, este — no dizer de Geneviève Bouchon — «acabava de ser submetido a mutações irreversíveis, a transformações religiosas, so-

ciais e económicas recentes que não foram alheias ao sucesso e aos fracassos da expansão portuguesa». «Os Portugueses não chegaram a uma Ásia estática», comenta Sanjay Subrahmanyam, «nem agiram sobre uma tabula rasa.» E acrescenta: «Em vez disso, os Portugueses viram-se instalados, nos séculos XVI e XVII, num mundo cujo equilíbrio de forças geopolíticas, sociais e económicas estavam em permanente mutação.» Talvez por esta razão, Boxer tenha escrito que «os Portugueses chegaram à Índia num período singularmente afortunado para eles».

AS PRIMEIRAS REACÇÕES EUROPEIAS: O ESPANTO

É neste contexto que se deve colocar o problema das reacções do mundo europeu perante aquele outro mundo com o qual a viagem de Gama o coloca directamente em contacto. É um mundo *velho*, pela antiguidade e estruturação da sua história pluricentenária, mas é também um mundo simultaneamente *novo*, pelo ineditismo das situações que de repente se levantam.

O espanto, na realidade, domina os espíritos. Anos mais tarde, Garcia de Resende, na sua *Miscelânea*, vai resumir este estado de alma com palavras bem conhecidas. É verdade que não se referem unicamente à viagem de Vasco da Gama, mas tal viagem está sempre presente como acontecimento referencial:

*Outro mundo encuberto
vimos então descobrir,
que se tinha por incerto
pasma homem de ouvir
o que sabe muito certo...*

*Nisto que posso dizer
que não seja tudo dito!
também não posso escrever*

tais coisas sem se fazer
 um processo infinito;
 que grandes povoações!
 que grandes navegações!
 que grandes reis! que riquezas!
 que costumes! que estranhezas!
 que gentes, e que nações!

Fora de Portugal, a primeira reacção é de incredibilidade. A Índia fora tradicionalmente, para a cultura europeia, um mundo onírico; quando o sonho se transforma em realidade, há muita gente na Europa que não acredita. Tanto mais que esta Índia, à qual os Portugueses dizem ter chegado, não tem nada a ver com a outra Índia que, poucos anos antes, uma frota castelhana dizia ter descoberto... Há quem confunda os dois (Gama e Colombo), provavelmente, porque ambos dizem ter chegado ao mesmo lugar.

Um veneziano, G. Priuli, nesse mesmo mês de Agosto de 1499 em que Vasco da Gama chega a Lisboa, tendo recebido a notícia por uma carta enviada de Alexandria, comenta: *Questa nova et effecto mi par grandinisimo, se l'he vero; tamen io no li presto autenticha fede* [Esta notícia com efeito me parece enorme, se é verdadeira; mas eu não lhe dou grande credibilidade]. Conta-se que em Nápoles, na Academia de Pontano, um dos presentes teria grajejado: «Até aqui podíamos ter tratado um pouco de temas de geografia. Mas agora que nos temos que ver com os Portugueses, não podemos continuar a discutir, pois são os homens mais mentirosos e convencidos do mundo.»

AS PRIMEIRAS REACCÕES EUROPEIAS: A PREOCUPAÇÃO ITALIANA

Na realidade, nem todos os italianos reagem com tão evidente mau gosto. Os meios ligados ao comércio internacional percebem perfeitamente, desde o princípio, o que a aventura de Vasco da Ga-

ma representa. É perfeitamente natural. Há muito — e com especial importância desde finais do século XIV —, mantêm uma especial relação com a vida portuguesa, e um contacto muito directo com as nossas navegações atlânticas. Alguns italianos vão mesmo participar activamente nessas navegações. Apelidos como Cadamosto, Usodimare ou Noli estão intimamente ligados aos descobrimentos portugueses no Atlântico. Outros irão também acompanhar a gesta lusitana no Índico. As cartas conhecidas de Girolamo Sernigi e de Tommaso Detti, escritas em cima dos acontecimentos, confirmam a importância dada por estes meios mercantis ao que se está a passar.

Aliás, em 1499, com a notícia da partida de Vasco da Gama, e mesmo ainda antes da sua chegada, Veneza envia a Lisboa um informador. Como escreve A. A. Banha de Andrade, tinha «começando um período de inquietação para os Doze, de que restam bastos vestígios». Com o regresso do almirante, e a despeito de as informações serem muitas vezes pouco exactas, dissipam-se rapidamente todas as dúvidas sobre o significado e as implicações da viagem.

Muitos exemplos poderiam ser citados, demonstrativos desta preocupação. Será suficiente apenas um, extraído de um diário contemporâneo: «Sabida verdadeiramente esta notícia em Veneza, toda a cidade ficou muito impressionada e cada um ficou surpreso que durante o nosso tempo fosse encontrado um novo caminho, nunca no tempo dos antigos e dos antepassados conhecido, nem visto; e esta notícia foi considerada pelos sábios a pior notícia que a República de Veneza recebeu a partir do momento da perda da liberdade. E as guerras e as dificuldades que agora ou no futuro experimentasse, pareciam coisa pequena se comparada com esta notícia.»

Como tem sido apontado, esta correspondência italiana sublinha desde o início quais são as três grandes orientações da estratégia económica portuguesa no Índico: Calecute — mercado da pimenta e das especiarias; Sofala — a mina de ouro da África Oriental; e Ceilão — a ilha da canela e das pedras preciosas.

Veneza, em especial, tem razões para temer o que se está a passar. De Lisboa, por exemplo, tem notícias de que D. Manuel, projectando controlar o comércio oriental, se propõe impedir o Egipto de ter acesso às especiarias. Neste sentido, as instruções dadas ao embaixador veneziano enviado para o Cairo, em 5 de Dezembro de 1502, manifestam grande preocupação. Os barcos portugueses, regressados da Índia em 1501, tinham transportado enormes quantidades de especiarias, «coisa», escrevem, «certamente inesperada para nós»; tinha-se aberto uma via fácil para a comunicação com o Oriente, de modo que se preparava o envio de uma nova armada de vinte e dois barcos (devem referir-se à segunda armada de Vasco da Gama e, se assim é, exageram um pouco no número de barcos). Parte destas embarcações, bem dotadas de artilharia, tem por objectivo dirigir-se ao mar Vermelho, para interceptar a navegação muçulmana. Sublinha-se, finalmente, o perigo de canalizar para Lisboa o comércio das especiarias, com prejuízo geral.

A *Senhoria* decide então fazer pressão sobre o sultão, ameaçando-o com abandonar Alexandria e passar a comprar as especiarias directamente em Lisboa. O objectivo é claro: forçá-lo a lançar-se numa ofensiva naval contra as forças portuguesas no Índico. Esta ofensiva terá lugar poucos anos depois, e conduzirá à batalha de Diu em 1509.

Na realidade, o comércio veneziano com o Levante está, então, em crise. Mas, sabe-se hoje que tais dificuldades não se devem unicamente aos efeitos da rota portuguesa do Cabo. Daí que William Brooks Greenlee tenha escrito, com razão, que «a importação média anual dos dois países em conjunto era, nesta época, portanto, um pouco menor do que as importações totais de Veneza antes dos Descobrimentos, comparação que denota que durante os primeiros anos, pelo menos, os Portugueses foram mais felizes em desorganizar o mercado das especiarias de Alexandria, do que em abastecer a Europa das suas necessidades».

A PARTICIPAÇÃO ITALIANA

É óbvio que esta política de oposição à presença portuguesa no Oriente não impede muitos italianos de participarem desde muito cedo nas próprias expedições. Era esta a orientação anterior — como já referi. Também era do interesse lusitano recorrer ao financiamento dos capitais estrangeiros, nomeadamente italianos. Assim, na armada de Pedro Álvares Cabral, participaram florentinos; por exemplo, o mercador Bartolomeu Marchioni armou, juntamente com outros, a nau *Anunciada*, e a própria viagem é referida em diversa correspondência de italianos que, então, se encontram em contacto com a vida portuguesa.

Para só citar um último exemplo, recorde-se a tão conhecida missiva atribuída ao florentino Américo Vespúcio, que encontra em Cabo Verde a armada do descobridor do Brasil, que regressa do Oriente. Independentemente da discussão sobre a veracidade da autoria ou sobre o verdadeiro lugar do encontro (parece que terá sido, não em Cabo Verde, mas em Bezequiche, perto de Dacar, onde se encontravam as naus de Cabral), o panorama geográfico-mercantil aí expresso é significativo. Como ele escreve, o rei de Portugal tem «*uno grandissimo traffico e gran ricchezza*».

E muitas outras referências, documentadas em textos e cartas da época, poderiam ser indicadas. São efectivamente muito numerosas as fontes onde se comprova este interesse italiano pela descoberta do caminho marítimo para a Índia. Para Portugal, esta participação tem, no fundo, duas grandes vantagens: financeira (a contribuição dos seus capitais) e comercial (os Italianos são, de todos os europeus, os únicos que têm uma experiência real dos mercados asiáticos).

Mas não são só italianos a participar. Todos querem beneficiar dos bons resultados abertos pela viagem de Vasco da Gama. O Estado português, em primeiro lugar; é uma tradição que vem já do tempo do infante D. Henrique. Depois, portugueses, alemães, espanhóis...

A partir de elementos recolhidos por Vitorino de Magalhães Godinho, Sanjay Subrahmanyam elaborou o seguinte quadro de vendas em hasta pública da Casa da Índia, em especiarias e drogas orientais:

QUADRO 12. — VENDAS DA CASA DA ÍNDIA (1509-1511)

Compradores portugueses	35 752 069 reais
Compradores alemães	10 727 720 reais
Compradores espanhóis	7 951 635 reais
Compradores italianos	1 029 600 reais
Outros compradores	11 473 873 reais
Total	66 934 897 reais

Compreende-se, desta forma, que o manuscrito do «diário» da viagem de Vasco da Gama inclua, no fim, uma relação dos reinos orientais — tão «correcta» quanto, no regresso da Índia, era possível —, com um panorama político, militar e económico da região. E compreende-se, finalmente, que o próprio almirante apareça, na documentação, como um dos grandes beneficiários do comércio possibilitado pela rota, de cuja abertura ele fora o protagonista.

VASCO DA GAMA E A POLÍTICA DO SEU TEMPO

SATISFAÇÃO EM LISBOA

Em Lisboa, a satisfação não pode ser maior. Para celebrar o feito — escreve João de Barros — «houve touros, canas, momos e outras festas em que el-Rei quis mostrar o grande contentamento que tinha de tão ilustre serviço». É, segundo parece, uma alegria generalizada. Conta o mesmo cronista que, excepto «aqueles que perderam pai, irmão, filho ou parente nesta viagem, cuja dor não deixava julgar a verdade do caso, toda a outra gente a uma voz era no louvor deste descobrimento».

Vasco da Gama é, de facto, o herói do momento. E, através do almirante, é a monarquia portuguesa a sentir-se glorificada. Imediatamente, no próprio dia II de Julho — ainda o almirante não chegara a Lisboa — a notícia é enviada ao país.

Toda a gesta é então *monumentalizada*. Trata-se de a erigir em acontecimento emblemático, legitimador e propagandístico da monarquia de D. Manuel. O rei, aos títulos que já tem, acrescenta o de *Senhor da Conquista, Navegação e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia*, títulos que, tanto quanto se sabe, são pela primeira vez utilizados numa carta enviada ao imperador Maximiliano, em 26 de Agosto de 1499.

A NOVA TITULAÇÃO RÉGIA

Estes títulos, para além do seu carácter emblemático — já referido — resumem um programa. Como tem sido sublinhado pela bibliografia, a ligação das expressões *Conquista, Navegação e Comércio* é altamente significativa, sobretudo, quando às duas primeiras se junta a terceira referência de carácter mercantil. É certamente um caso singular.

Detentor de um poder soberano, garantia do controlo dos ma-

res dominados, D. Manuel é *Senhor da Conquista*. A escolha da palavra não é inocente, tem, além disso, um sentido complementar. Sabe o rei de Portugal — o assunto tinha sido objecto de acalorada negociação nas vésperas de Tordesilhas — que os *Reis Católicos* fundamentavam o seu domínio sobre as terras descobertas a ocidente na circunstância de terem sido os primeiros a ocupar tais terras; e o papa Alexandre VI, na altura, dera-lhes razão. Sublinhar agora que o acesso ao Índico é, para Portugal, um feito *conquistador*, que o seu monarca, por isso, é senhor dessa *conquista*, significa uma evidente resposta ao reino vizinho, recorrendo aos seus próprios argumentos. *Senhor da Navegação*, também. Aqui, D. Manuel actualiza a doutrina tradicional portuguesa do regime do *mare clausum*, que, desde os tratados de Alcáçovas e de Tordesilhas, legitima o domínio dos mares pelos Portugueses. No fundo, estende-se ao Índico o que antes se aplicara ao Atlântico, e propugna-se que o domínio das navegações oceânicas é a consequência directa da sua conquista...

Senhor do Comércio, finalmente. É o programa de controlo da comercialização das especiarias orientais, é o propósito de substituir a rota do mar Vermelho pela rota do Cabo, é o anúncio do que, a partir de 1502, vai ser o *sistema de cartazes*, ou seja, da exigência de salvos-condutos para as embarcações não portuguesas poderem sulcar os mares orientais. Se esta prática não é inédita no Índico, a novidade reside na sua utilização global à escala de todo um oceano, precisamente porque é considerada como instrumento de execução de uma política de soberania e de controlo das navegações. Ou seja, aqui, o senhorio da rede comercial é visto como instrumento privilegiado de acção política.

Por isso escrevi que a *Conquista, Navegação e Comércio* resumem um programa de legitimação de poder, de delimitação das coordenadas em que tal poder vai ser exercido, e de enquadramento do mesmo poder no quadro do sistema internacional em que o Tratado de Tordesilhas tinha situado as relações de Portugal com o reino vizinho.

Neste sentido, a titulação régia de D. Manuel é definitiva de um espaço; para utilizar as palavras de António Vasconcelos de Saldanha, de «um espaço efectivo», que contém «rigorosamente a extensão e limites do poder real».

João de Barros, em pleno século XVI, di-lo-á com palavras significativas: «Os títulos — e os de D. Manuel também — não são outra coisa senão um sinal e denotação do direito e justiça que cada um tem no que possui.»

E acrescenta: «E como ele [D. Manuel] neste descobrimento que mandou fazer Dom Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral, descobriu três coisas, as quais nunca nenhum rei nem príncipe de toda a Europa cuidou nem tentou descobrir, destas três que eram as essenciais de todo o Oriente quis tomar título. Descobriu navegação de mares incógnitos pelas quais se navega destas partes de Portugal para aquelas orientais da Índia; tomou posse deste caminho da navegação pelo título dela. Descobriu terras habitadas de gentio idólatra e mouros heréticos, para se poderem conquistar e tomar das mãos deles como de injustos possuidores, pois negam a glória que devem a seu Criador e Redentor, intitulou-se por senhor delas. Descobriu o comércio das especiarias, as quais eram tratadas e navegadas por aqueles povos infiéis, pelo mesmo modo, pois era o senhor do caminho e da conquista da terra, também lhe convinha o senhorio do comércio dela.»

A EVOCÇÃO TEATRAL

Na representação teatral com que, na corte portuguesa, se celebra o Natal do ano de 1500, fica bem evidente o sentimento dominante em Lisboa. Numa longa carta escrita por Ochoa de Isasaga aos *Reis Católicos*, no próprio dia 25, descreve-se o que foi o espectáculo. Vale a pena recordar o que se passou.

Na sala estava organizado um *horto de encantamento*, rodeado de panos historiados, com um grande marmeleiro no meio, com

luzes nos ramos, no cimo do qual estava — diz o texto — «um dragão de espanto, com três cabeças ferozes e seis grandes mãos». Aí se encontravam seis damas da corte, vestidas à francesa, com — entre outros adereços — um penteado cheio de pedras, pérolas e jóias reluzentes. A evocação orientalizante, para o espectador menos prevenido, é dada pelo discurso de uma das damas, que começa: «Estando na Etiópia, no nosso horto da árvore sagrada, que pelos deuses nos foi dado poder de dar remédio a todos os verdadeiros amantes...». Entretanto, o rei e a rainha chegam, acompanhados de vinte cavaleiros, dos principais da Corte, vestidos de momos, a dançar. Sucedem-se as intervenções, até que uma mulher, muito formosa, e disfarçada a preceito, entrega à rainha Dona Maria o seguinte escrito:

*Rey y reina excelente,
a quem reinos non nombrados,
ocultos, nunca fallados,
desdél cabo de Oriente
obedecen nuevamente,
a quien islas y tesoros
encubiertos,
por caminos nunca ciertos,
conquistando muchos moros,
te son todos descubiertos.
Digna de más excelencia,
pues tenéis merecimiento,
que se quiebre en tu presencia,
contra mi consentimiento,
este fuerte encantamiento,
el qual, tocando las damas
de las que tengo nombradas
serán siempre sueltas de mis llamas,
abiertas y quebrantadas
hareis prisiones encerradas.*

Depois da última intervenção, a cargo do marquês de Vila Real, tem lugar a derradeira dança, e acaba-se a festa; passa da meia-noite.

É forçoso reconhecer nesta confusa liturgia palaciana — em que os disfarces e os discursos misturam evocações *cavalheirescas* com dragões, momos e *selvagens* — o propósito de apontar para os horizontes *orientalizantes*, na altura extremamente actuais. Através desta representação, o feito de Vasco da Gama e também a viagem de Cabral que partiria dentro de pouco tempo é encenado. A Índia distante, a Índia das *maravilhas*, a Índia dos *monstros*, é dominada teatralmente pelo rei de Portugal.

D. MANUEL E OS JERÓNIMOS

D. Manuel, agora, mais do que nunca, considera-se o continuador e herdeiro directo do infante D. Henrique. Não tinha sido ele, duque de Beja, a partir de 1484 *governador* da Ordem de Cristo? Não era ele filho do infante D. Fernando (1433-1470) — sobrinho e filho adoptivo do infante D. Henrique, e anos depois seu sucessor à frente dessa Ordem Militar (1460-1470)?

Contam as crónicas que o infante fundara em Belém uma casa, onde residiam alguns freires da Ordem de Cristo, com o objectivo de ministrarem os sacramentos aos mareantes que partiam. Além disso, o capelão tinha por obrigação officiar cada sábado uma missa por sua alma. D. Manuel decide então, imitando o infante e em memória da Índia, fundar ali um sumptuoso templo, que entrega à Ordem de São Jerónimo.

A justificação que o cronista João de Barros apresenta para a decisão é muito interessante. Creio que merece ser transcrita: «E aceitou ante este que outro lugar, por ser o primeiro posto donde haviam de partir todalas armadas a este descobrimento e conquista, e também porque, como a causa que ele teve de fazer ta-

manha despesa, como se neste templo se tem feito, procedeu da mais notável e maravilhosa obra que os homens viram, pois por ela o mundo foi estimado em mais do que se dele cuidava ante que descobríssemos esta sua tão grande parte. Convinha que uma tal memória de gratificação fosse feita em lugar onde as nações de tão várias gentes como o mesmo mundo tem, quando entrassem neste reino, a primeira cousa que vissem fosse aquele sumptuoso edifício, fundado das vitórias de toda a redondeza dele. E como o lugar de Restelo é o mais célebre e ilustre que este reino de Portugal tem, por ser nos arrabaldes de Lisboa, monarca desta oriental conquista e porta per onde haviam de entrar neste reino os triunfos dela, nesta entrada convinha ser feito, não um pórtico de pompa humana, nenhum templo a Júpiter Protector, como os romanos tinham em Roma no tempo do seu império, a que ofereciam as insígnias de suas vitórias, mas um templo dedicado àquele vivo e divino templo que é a Madre de Deus da vocação de Belém. Porque, como neste auto de ser madre e virgem triunfou do Príncipe das Trevas, dando espiritual vitória a todo o género humano, assi era cousa mui justa que os triunfos das temporais vitórias que per suas intercessões os portugueses haviam de haver dos príncipes e reis das trevas da infidelidade de todo o paganismo e mouros daquelas partes do Oriente, quando entrassem pela barra do Restelo, com as naus carregadas deles, achassem casa sua tão grande para os recolher, como ela fora liberal em conceder as petições deles, nos autos de suas necessidades.»

Sabe-se hoje que a informação de João de Barros (como uma outra em termos idênticos de Damião de Góis) não corresponde inteiramente à verdade. A decisão de D. Manuel é anterior à partida de Vasco da Gama para a Índia; prova-o a bula do papa Alexandre VI, *Eximiae devotionis* de 23 de Junho de 1496 — onde se autoriza a transformação da casa da Ordem de Cristo, existente em Belém, num mosteiro da Ordem de São Jerónimo —, assim como a

correspondente acta de doação de D. Manuel, de 6 de Dezembro de 1498. Neste último diploma, afirma o rei: «... considerando nós como, entre os outros santos sacramentos, o sacrifício e culto divino é de maior excelência e santidade e mais aceite ante Nosso Senhor que nenhum outro, e desejando nós de, em nosso tempo, o dito culto ser ampliado, acrescentado e honrado com quanto nossa possibilidade for, segundo todo bom Príncipe e Rei Católico está em razão que faça, vendo nós como o assento e sítio de Santa Maria de Belém que está a uma légua a par da cidade de Lisboa, assim por ser na praia do mar e a cerca da dita cidade como por ser lugar que vêm aportar e ancorar muitas naus e navios e gente assim de estrangeiros como naturais [...], movidos com zelo de bem fazer, de nosso próprio motu, poder absoluto e ciência certa, damos, doamos e fazemos esmola de hoje para todo o sempre, ao provincial e frades e ermitãos do bem aventurado São Jerónimo, cujo devoto somos, viventes sob a regra de Santo Agostinho, do nosso dito lugar de Belém...»

Como se vê, as crónicas dizem que D. Manuel procurou ligar a fundação dos Jerónimos à viagem de Vasco da Gama, mas outros documentos demonstram que a decisão é anterior ao regresso da armada. Não creio que exista uma incompatibilidade de fundo entre as fontes. Na verdade, tanto a bula de Junho de 1496, como, sobretudo, a doação de Dezembro de 1498, relacionam a vocação do novo estabelecimento com as navegações: é a ligação entre a assistência espiritual a marinheiros e navegantes e a memória do infante D. Henrique. Estes dois aspectos — constantes tanto nos diplomas como nas crónicas — evidenciam o desejo de continuidade entre o dito infante e o rei *Venturoso*.

Aliás, duas doações posteriores de D. Manuel a este mosteiro — ambas do ano de 1499 — revelam como a mesma preocupação se estende imediatamente de um a outro oceano, do Atlântico ao Índico: em 18 de Janeiro, é doada aos Jerónimos a vintena do ouro das taxas da Guiné e, em 6 de Setembro (recém-chegado Vasco da

Gama a Lisboa), idêntica doação é ampliada aos que negociem no comércio da especiaria, pedraria e ouro da Índia. E, posteriormente, em 2 de Outubro de 1504, nova doação em termos iguais é agora ampliada ao comércio das Índias, da Mina, de Sofala e do Brasil. Há, como se vê, um idêntico propósito que, embora anterior ao regresso da viagem inaugural à Índia, de modo algum impede, antes justifica, que essa mesma intencionalidade seja reforçada pelo êxito da missão.

Com o lançamento da primeira pedra no dia 6 de Janeiro de 1501, os Jerónimos são materialmente fundados no Dia dos Reis. A respeito deste lugar — do qual escreveu João de Barros ser «porta per onde haviam de entrar neste reino os triunfos» [da viagem ao Oriente] (para repetir uma frase já citada) — pode-se dizer que recorda o significado da Epifania. Tal como, na tradição cristã, os magos tinham vindo do Oriente, neste novo tempo que D. Manuel messianicamente pensava ser o seu, é o Oriente que se abre ao Ocidente. Pelo menos, assim teria sonhado o rei...

OS JERÓNIMOS COMO MONUMENTO LEGITIMADOR

Num interessante estudo dedicado a este mosteiro, Rafael Moreira formulou há anos a sugestiva hipótese de que a decisão de o fundar tenha sido tomada logo no momento em que D. Manuel ascende ao trono, com o objectivo de a sua figura assumir, desde o início, uma personalidade própria no conjunto da dinastia de Avis. Assim — escreve —, ao «fundar uma grandiosa casa monástica, devotada ao culto da nova dinastia, na tradição ibérica dos mosteiros-panteões próximos de centros urbanos, e ao entregá-lo à ordem espanhola dos eremitas de São Jerónimo, era a união peninsular que D. Manuel tinha em vista, a muito curto prazo».

Com efeito, os passos decisivos da fundação dos Jerónimos são dados entre 1496 e o início do novo século, como se viu. Se, paralelamente, se considerar o que foi a política matrimonial de

D. Manuel — com três casamentos, sucessiva e deliberadamente orientados para a família real castelhana —, é fácil comprovar como a coincidência cronológica não pode ser mais significativa. Em Novembro de 1496, o rei de Portugal casa com a princesa Dona Isabel, filha dos *Reis Católicos* (a viúva de D. Afonso, o herdeiro de D. João II, cuja infausta e trágica morte em 1491 lhe tinha aberto as portas da sucessão ao trono português). E será este seu casamento que, pouco tempo depois, em 1498, lhe proporcionará ser — juntamente com a mulher — jurado herdeiro das coroas de Castela e Aragão (primeiro em Toledo, depois em Saragoça). Nesta última cidade, em Agosto, nascerá o único filho de ambos, o infante D. Miguel, que logo ali foi jurado herdeiro dos reinos de Portugal, Castela e Leão, Sicília e Aragão. Como é sabido, Dona Isabel morre de uma hemorragia, no mesmo dia em que o filho nasce, pelo que, viúvo, D. Manuel inicia, logo que regressa ao reino, as negociações para casar novamente com a outra filha dos *Reis Católicos*, a infanta Dona Maria. O matrimónio virá a ter lugar em finais de Outubro de 1500. E, anos mais tarde, casará ainda com a irmã de Carlos V.

Neste complexo jogo de factores, o Mosteiro dos Jerónimos aparece assim como um *lugar* emblemático de confluência, onde toda uma teia de projectos e interesses adquirem insuspeitada significação. A nova fundação é tomada logo desde o primeiro momento do governo do monarca, mas, este insere a decisão no seu desejo de se legitimar através das navegações marítimas, de que a *filiação espiritual* na pessoa do infante D. Henrique é o elo mais conhecido. Nestas circunstâncias, a viagem de Vasco da Gama é, certamente, o mais forte elemento de concretização da *bondade* do projecto ultramarino de D. Manuel. Finalmente, também pelos Jerónimos passa a *outra* face da afirmação internacional da nova monarquia perante os *Reis Católicos*.

Por isso, Rafael Moreira escreve que Belém é algo assim como «um Escorial à beira-mar, é um monumento pensado à escala da Península e não do reino».

É interessante recordar que, quando D. Manuel dá instruções para que se façam uns panos historiados com a representação do feito de Vasco da Gama, entre outras coisas, determina: «*Item.* Primeiramente em como o almirante e seu irmão e Nicolau Coelho, todos três se estando despedindo de mim e tomando seu regimento no tempo do primeiro descobrimento; e isto em um encasamento. *Item.* Em outro encasamento, Nossa Senhora de Belém pelo natural. E os frades em procissão até [à] água com suas capas e círios. E as naus quatro que vão à vela com as cruzes de Cristo nas velas, e os anjos diante que levavam. E o nome de cada nau no costado ou onde melhor parecer, e a capitaina com a bandeira de Cristo e a das armas na quadra e outras da divisa e uma das armas dos capitães em cada nau. E lá no despedimento os nomes ...»

A DIMENSÃO DIPLOMÁTICA

Tudo isto — legitimação da nova monarquia, afirmação ibérica, apoio a uma nova religiosidade, deslumbramento pelo êxito da viagem ao Índico — não é certamente alheio à sofreguidão com que o monarca lusitano, a 12 de Julho de 1499, imediatamente a seguir à chegada do primeiro barco, escreve aos *Reis Católicos*.

Começa por dar notícia a Fernando e a Isabel do êxito da viagem. Informa que, havia dois anos, Vasco da Gama partira de Lisboa, e que, por um dos capitães acabado de chegar, soubera da boa notícia: a armada descobrira a Índia e outros reinos vizinhos, navegara pelo oceano Índico, encontrara grandes cidades onde se faz o comércio das especiarias e das pedras preciosas. Declara ainda que este comércio se faz por Meca e pelo Cairo, enumerando a seguir os produtos orientais que de barco vieram (canela, cravo, gengibre, noz-moscada, pimenta, e *muita pedraria fina de todas sortes*).

Com efeito, o rei de Portugal faz dois comentários, perfeitamente reveladores da dupla dimensão da empresa. Refere as riquezas da região e as possibilidades apostólicas que, no seu entender, aí

existem. Em certa medida, as palavras de D. Manuel bem poderiam constituir uma explicitação da resposta dada em Calecute pelo re-negado — já anteriormente citada: — *Vimos buscar cristãos e especiaria:*

«... nas quais se faz todo o trato da especiaria e de pedraria, que passa em naus, que os mesmos descobridores viram e acharam em grande quantidade e de grande grandeza, a Meca; e daí ao Cairo, donde se espalha pelo mundo; do qual trouxeram logo agora estes quantidade, a saber: de canela, cravo, gengibre, noz-moscada e pimenta e outros modos de especiaria, e ainda os lenhos e folhas deles mesmos; e muita pedraria fina de todas sortes, a saber: rubis e outras; e ainda acharam terra em que há minas de ouro; do qual e da dita especiaria e pedraria não trouxeram logo tanta soma, como poderam, por não levarem mercadoria.

»[...] e creiam Vossas Altezas que, segundo o que por estes sabemos que se pode fazer, que não há aí dúvida que segundo a disposição da gente cristã que acham, posto que tão confirmada na fé não seja, nem dela tenham tão inteiro conhecimento, se não siga e faça muito serviço a Deus em serem convertidos e inteiramente confirmados em sua santa fé, com exalçamento dela...»

Termina, expondo de um modo um pouco confuso, mas suficiente para que se entenda o sentido, o plano lusitano de controlo da rede de distribuição mundial das especiarias:

«[Esperamos em Nosso Senhor] que o trato principal de que toda a mourama daquelas partes se aproveitava e por suas mãos se fazia, sem outras pessoas nem linhagens nisso entenderem, por nossas ordenanças com os naturais e navios de nossos reinos, se mandar tudo para daqui se largamente poder prover toda a Cristandade desta parte da Europa das ditas especiarias e pedrarias...»

A este respeito, escreve Boxer palavras certas: «As palavras das cartas de D. Manuel aos soberanos espanhóis e ao papado, juntamente com a precipitada pretensão de soberania sobre o oceano Índico, num período em que não havia um único navio português

nessa região, mostram claramente duas coisas. Primeiro, que ele estava determinado a estabelecer o controlo português do comércio de especiarias asiáticas pela força das armas; segundo, que contava com a ajuda dos < cristãos > indianos amistosos (embora não rigidamente católicos romanos) para o fazer. Estava enganado quanto a esta última premissa, se bem que, por fim, tenham sido estabelecidos contactos com o inacessível Preste João, pouco antes da morte de D. Manuel. No entanto, a mira dos lucros a ganhar com o projectado monopólio português das especiarias e a confiança na possibilidade de encontrar aliados cristãos nas terras que confinavam com o Índico, permitiram a D. Manuel vencer as hesitações de alguns dos seus conselheiros e lançar este pequeno reino na sua espectacular carreira de empreendimentos militantes na Ásia das monções.»

Aliás, tudo isto adquire ainda um suplemento de coerência, se se situarem as missivas enviadas aos *Reis Católicos* no contexto da política diplomática portuguesa da altura, e das implicações imediatas que a viagem de Vasco da Gama representa, a médio prazo, no sistema de relações internacionais em que Portugal se insere. Com efeito, D. Manuel percebe muito rapidamente que o êxito da missão impõe uma maior aproximação ao reino vizinho. Vejamos em que medida tal acontece.

É sabido que a política de bom relacionamento fora praticada pela diplomacia portuguesa, desde meados da primeira metade do século xv (nomeadamente a partir de D. Duarte). Tanto D. Afonso V como D. João II sempre desenvolveram uma linha de exigente articulação deste bom relacionamento peninsular com acordos em matéria *ultramarina*.

Por sua vez, os tratados de Alcáçovas, de 1479, e de Tordesilhas, de 1494, são a melhor expressão desta política. No entanto, é agora, com a necessidade de reorganizar a política externa portuguesa em função das novas realidades da rota do Índico, que esta aproximação decorre como exigência da própria expansão marítima. Jorge

Borges de Macedo explicou-o com palavras claras: «A chegada de navios portugueses à Índia (forma de expressão da chegada da Europa) depois de Cristóvão Colombo ter atingido a América Central, seguindo-se a descoberta do Brasil, veio alterar rapidamente o alcance, significado e função da zona geográfica de compensação estratégica e valorização económica definida no Atlântico Sul, ao longo da costa africana e tendo como balizas a ocidente as ilhas dos Açores. De certo modo, o papel de área estratégica de compensação e segurança no equilíbrio peninsular passava para segundo plano e longe de dividir portugueses e espanhóis, passava a aproximá-los. Uns e outros estavam, sobretudo, interessados em manter afastadas as marinhas corsárias do Norte da Europa que pretendiam capturar as ricas cargas trazidas pelas novas vias comerciais, para onde eram canalizados diversos excedentes da produção europeia [...]. Assim alterado e de uma forma tão profunda como irreversível, o papel da área do Atlântico Sul tornou-se diferente, além de ficar sujeito a incidências mais variadas. Acabou mesmo por envolver a necessidade de colaboração entre portugueses e espanhóis tanto para defender como para considerar o aproveitamento estratégico, agora tão diferente do que tinha sido no tempo de D. João II.»

É neste contexto que, em termos de política externa, a rota do Índico tem efeitos duplamente importantes. Por um lado, representa a *exportação* para o Oriente das práticas do *equilíbrio compensado* (expressão utilizada pelo mesmo autor) anteriormente desenvolvidas pelos Portugueses no Atlântico; estas práticas estão na base da estratégia global de domínio político-militar protagonizada, por exemplo, por um Afonso de Albuquerque. Por outro lado, afecta directamente toda a orientação diplomática seguida por Portugal, no Atlântico e no Mediterrâneo. Agora, mais do que nunca, impõe-se uma política de colaboração europeia, e nomeadamente, peninsular.

É certo que, na prática, os efeitos desta mutação estratégica não serão visíveis imediatamente. No entanto, é interessante verificar

como D. Manuel tem uma percepção imediata da inevitabilidade de tais efeitos. Acontecimentos como a sua política matrimonial com a casa real espanhola (nomeadamente a *urgência* com que é negociado o seu segundo casamento, em 1500), a aparente *precipitação* com que é noticiado aos *Reis Católicos* o êxito da viagem de Vasco da Gama, o suplemento de sentido que confere intencionalidade *hispânica* à titulação régia como *Senhor da Conquista*, a preocupação de propaganda peninsular que está subjacente na decisão de construir os Jerónimos, entre outros exemplos, ganham, assim, uma dimensão e uma coerência insuspeitada.

CONSEQUÊNCIAS DO TRATADO DE TORDESILHAS

É óbvio que esta prioridade absoluta dada por D. Manuel à frente diplomática com Castela só se explica, tendo presentes as consequências do Tratado de Tordesilhas, assinado poucos anos antes (1494).

Com efeito, quando há pouco chamei a atenção para a necessidade de pensar a carreira da Índia entre 1497 e 1503 como se de uma *só viagem* se tratasse, embora com quatro *rostos*, para além das razões aí apontadas, tinha também em mente este aspecto: a existência de uma única estratégia político-geográfica subjacente a todas elas.

Por exemplo, quando as crónicas referem a discussão que teve lugar no conselho real, em face da proposta régia de enviar pela primeira vez Vasco da Gama, ou quando relatam discussões posteriores, no regresso do almirante, em 1499, e de Cabral, em 1501, é sempre o problema estratégico que está em causa: a opção pela política a seguir em face do *status quo* oceânico acordado dois anos antes no Tratado de Tordesilhas.

É importante ter presente esta dimensão do problema. Só assim se evita olhar para o acordo atlântico, assinado em 1494, como um texto fixo, sem capacidade de dinamização do debate político português contemporâneo.

Na verdade, os problemas levantados pelas implicações da linha divisória de Tordesilhas, não surgem apenas, mais tarde, com a questão das Molucas. Colocam-se imediatamente, pelo menos em termos estratégicos: é o problema da ampliação do espaço oceânico para ocidente e para oriente. Os *Reis Católicos* não se esquecem de o recordar. Por esta razão, o problema é também o que está *para além do Ocidente e para além do Oriente* conhecidos. Para utilizar as palavras de Geneviève Bouchon, o que está em causa — logo no início do século XVI, com as viagens portuguesas para o Índico — é também a definição da «vasta zona sombreada que, de Calecute se estende ao arquipélago das Antilhas». E regressa de novo o imaginário do Oceano..., agora directamente implicado no que se poderá considerar o *imaginário da negociação diplomática...*

Com efeito, ao contrário do que muitas vezes se tem pensado, o problema da determinação das implicações planetárias da linha divisória de Tordesilhas — o problema do antimeridiano que, do outro lado da Terra, se oporia ao que, a meio do Atlântico, situado a 370 léguas a ocidente de Cabo Verde, separa o Atlântico português do castelhano — constitui, desde o início, uma preocupação estratégica de ambas as monarquias peninsulares. É, de facto, uma preocupação anterior ao ano de 1506 ou de 1512, datas para as quais existem documentos que o atestam, respectivamente, do lado português e castelhano.

As duas viagens de Vasco da Gama — bem como as outras duas que entre elas têm lugar — situam-se, assim, como elemento fulcral de uma estratégia concorrente entre as duas monarquias peninsulares que, em certa medida, ultrapassa a mera rota da Índia. Pela parte do rei D. Manuel, esta rota é mais do que o itinerário que de Lisboa conduz à costa do Malabar — será provavelmente o espaço em que o monarca lusitano pretende definir o âmbito espacial dos oceanos submetidos à sua soberania.

Colocada a questão nestes termos, a *escala brasileira* da viagem de Pedro Álvares Cabral adquire uma especial dimensão e significa-

do. Nesta perspectiva, se as praias de Vera Cruz definem o extremo ocidente do oceano português, o extremo indiano, ou seja, Ceilão — e, depois Malaca, e, mais tarde, a porta do Pacífico —, vão imediatamente definir os *limites orientais* desse mesmo Oceano. Convém não esquecer que, nesses primórdios do século XVI, quando a América como continente ainda não *existe*, o Ocidente do Atlântico comunica, em certa medida, com o Oriente do Índico...

Volta de novo o imaginário a estar implicado nas decisões estratégicas...

É neste contexto que, a meu ver, se deve situar a viagem à Índia de João da Nova. Viagem de *descoberta* e *exploração* não totalmente conseguida? Viagem com êxito, mas a respeito da qual pouco se sabe pela preocupação oficial portuguesa de silenciar os resultados obtidos, sobretudo dado o contencioso latente com Castela em matéria oceânica? É difícil dar uma resposta exacta.

De qualquer forma, compreende-se agora a reacção de D. Manuel ao feito da Índia. Em termos de iniciativas pensadas e assumidas, tendo Castela como horizonte, é perfeitamente lógica. Por isso, é tão importante a consideração das implicações diplomáticas das viagens de Vasco da Gama.

PROMOÇÃO JUNTO DA SANTA SÉ

Semanas depois, em finais de Agosto, D. Manuel escreve a D. Jorge da Costa, o cardeal Alpedrinha, cardeal-protector de Portugal em Roma.

Começa por anunciar o êxito da viagem, à qual chama o «desejado fim a nosso trabalho acerca da investigação de Etiópia e Índia, terras outras e ilhas orientais». E pede-lhe que transmita ao Santo Padre que os Portugueses chegaram a Calecute — cidade cristã e principal entreposto mercantil da Índia —, de onde trouxeram toda a espécie de especiarias e pedras preciosas, que enumera. Como se vê, mantém-se a convicção errónea relativamente à religião dos In-

dianos, embora D. Manuel — provavelmente por informação de Vasco da Gama — declare que devem ser hereges, *vista a forma de sua cristandade*. É muito interessante o modo como é apresentado o panorama da Índia. Depois de referir as particularidades da alimentação (têm todo o ano pepinos, laranjas, limões e cidras, mas têm também outras frutas muito diferentes das europeias, não têm vinho nem azeite, a não ser de palma, e não comem carne), informa que lá existem «38 reis e a maior parte deles cristãos da mesma maneira dos de Calecute, pouco mais ou menos», e que têm numerosas frotas. Alude depois à ilha de Ceilão, onde há «muita canela, e fina, muita pedraria e assim outras preciosas mercadorias». Refere-se finalmente ao aspecto físico da população local, a partir dos cativos que a armada trouxe, bem como a Gaspar da Gama, e termina contando as cerimónias religiosas que mandou fazer em agradecimento pelo resultado da expedição.

O rei de Portugal antecipa o clima que rodeará, poucos anos depois, a embaixada enviada a Roma em 1505. Nessa altura, o enviado português, doutor Diogo Pacheco, profere uma *oratio* em louvor de Júlio II, onde exaltava a grandeza do reino e da sua gesta ultramarina. As palavras com que termina esta intervenção, mesmo que se desconte a sua intencionalidade propagandística junto do papado, transmitem o clima de euforia que, nesses anos, anima os responsáveis portugueses: «Recebei então, Santíssimo Padre, em primeiro lugar, Manuel. Recebei o vosso Portugal, e não apenas Portugal, mas também grande parte da África. Recebei a Etiópia e a imensa vastidão da Índia. Recebei o mesmo oceano, embora indignado, ferido e domado pelos nossos remos. Recebei tantos golfos, promontórios, litorais, portos, ilhas, vilas, cidades, reis, numerosíssimas nações como que encerradas numa só mão, e que nem sequer pela fama eram de nós antes conhecidas. Recebei a obediência oriental, desconhecida de vossos antecessores, mas reservada para vós, e que, sendo já agora enorme, há-de ser, por mercê de Deus, cada vez maior. Recebei, enfim, o próprio mundo.»

Riquezas e expansão da Cristandade são, como se vê, os dois grandes parâmetros que definem, aos olhos de D. Manuel, a viagem de Vasco da Gama. Viemos buscar *cristãos e especiarias*, respondera, em Calecute, o renegado português recém-desembarcado, antecipando assim a dupla coordenada que o rei vai repetir nas suas cartas. É o *encontro*, pensavam todos, com a Índia da qual o imaginário medieval lhes dizia ser terra de grandes riquezas. É a oportunidade de realizar, pensavam também todos, pela mão lusitana, a conciliação do Ocidente com o Oriente debaixo do pálio cristão. E, neste momento, permito-me recordar o que atrás se afirmou a respeito dos Jerónimos...

A EVOCAÇÃO DAS RIQUEZAS DO ORIENTE

Não conhecemos que palavras exactas terá Vasco da Gama dito ao rei, quando desembarca em Lisboa. Mas, certamente, não estou longe da verdade se considerar que o capitão-mor (pelo menos, em público) teria evocado o ouro e as pedrarias em termos não muito diferentes daqueles que, mais tarde — embora em verso, e com um muito maior conhecimento dos produtos orientais —, Garcia de Resende utilizará:

*Há nela [na Índia] toda abundança
de maçãs, cravo, canela,
noz, gengibre em abastança.
e pimenta de si lança
que se enche o mundo dela;
ambar, almíscar, tincal
lenho aloés, cordial
licorne, ruibarbo tem,
cassia, sândalos também
canfar, aguila, e isto tal.*

*Tem rubis, diamantes tais
que não tem preço ou contia,
esmeraldas mui reais,
perlas de mui grande valia,
espinelas e tem mais
carbúnculos, ametistas,
turquesas e crisólitas,
safiras, olhos de gato,
jagonças, de tudo há trato,
e outras mais que não são ditas.*

*Tem ouro, prata, brocados
de mil feições, mui fermosos
entretalhos e borlados
muitos e sotis chapados
mui ricos, pouco custosos;
ricas sedas de mil sortes
alcatifas, chamalotes
porcelanas, beijois
sinabafos, rambotis
delgadíssimos e fortes.*

Os discursos são múltiplos: o do relato de Álvaro Velho e dos cronistas posteriores, o das representações teatrais na corte e o do espaço arquitectónico do Mosteiro dos Jerónimos e da sequência escultórica do seu portal sul, o das cartas diplomáticas enviadas para o exterior. Perpassa em todos eles uma profunda simbiose entre o ouro e a missão, entre a avidez das riquezas e a ânsia de dilatar a Cristandade, entre o messianismo da reconciliação entre os povos e a prática cruzadística da guerra. Para a sensibilidade do nosso tempo, não é fácil nem pacífica esta coexistência. Mas a geração de D. Manuel e de Vasco da Gama consegue compatibilizar, sem dificuldade aparente, elementos tão díspares. Todas as épocas têm as suas contradições, certamente mais evidentes para o olhar crítico

das gerações posteriores do que para a vivência de quem, por ser actor e autor de tão complexas experiências, não tem muitas vezes consciência da forçada coexistência entre as diferentes facetas que as compõem.

Neste momento, Vasco da Gama é o protagonista da viagem *inaugural*. É ele que simboliza uma certa experiência de encontro da Cristandade com o Índico. Mas a viagem de 1497-1499 não constitui um acontecimento isolado. É feita no quadro da expansão ultramarina de um reino concreto do Ocidente europeu. É resultado da decisão de um monarca. Transforma-se, desde o seu início e, sobretudo, como resultado do seu êxito, em instrumento de uma política régia. Abre, assim, novas perspectivas, confirma e legitima opções, constitui-se em elemento de afirmação, de pressão e de propaganda, tanto a nível interno como externo. Quando parte de Lisboa, e até ao seu regresso, Vasco da Gama é ele e a sua frota. De volta, confirmado o bom resultado da viagem, o capitão-mor apaga-se no aproveitamento político que dele faz a monarquia.

A POLÍTICA IMPERIAL DE D. MANUEL

Como se viu, a viagem gâmica encerra, de facto, mais do que uma faceta... E talvez a não menos importante resida na circunstância de que tal viagem constitui a oportunidade por excelência — ou como tal foi entendida — para, através dela, a monarquia manuelina se afirmar como monarquia europeia com projecção fora da Europa.

O problema da afirmação da monarquia de Avis tinha constituído uma obsessão contínua de praticamente todos os reis portugueses, desde D. João I. Muito condicionada no primeiro quartel do século xv pela necessidade de lograr um enraizamento a nível interno (sabem os responsáveis que a dinastia, apesar de vencedora no campo de batalha, é uma dinastia bastarda), um tal esforço orienta-se progressivamente, sobretudo a partir de meados da cen-

túria, para a área do reino vizinho de Castela, com a compreensível preocupação por se afirmar, em termos dinásticos e nacionais, no conjunto da Península.

É neste contexto que nasce e se desenvolve a ideologia da bondade e da legitimidade da família real lusitana. Como em trabalhos anteriores tive oportunidade de chamar a atenção, nos reinados de D. Afonso V e de D. João II, a monarquia portuguesa desenvolve uma estratégia ideológica de âmbito ibérico que tem como objectivo formal a defesa da ideia de que a dinastia reinante de Avis é muito mais do que o resultado de uma conjuntura política e diplomática favorável; e uma tal estratégia manifesta-se no esforço repetido por *nacionalizar a dinastia pela via da sua exemplaridade*, uma exemplaridade que se desenvolve à volta de três grandes *slogans*: a família real portuguesa é uma família *unida*, é uma família *santa*, é uma família *culta*. É a preocupação que Camões mais tarde vai imortalizar nos conhecidos versos de *Os Lusíadas* (*Inclita Geração, Altos Infantes*).

Neste sentido, D. Manuel, neto de D. Duarte — o primeiro e grande construtor de tal esquema ideológico —, sobrinho de D. Afonso V, primo e cunhado de D. João II, é um digno continuador da política de Avis: o seu horizonte estratégico começa por situar-se na meseta ibérica. A consideração da sua política matrimonial ao longo de três casamentos mostra-o claramente, como já chamei a atenção.

Mas, enquanto governador da Ordem de Cristo, *auto-herdeiro ideológico* do infante D. Henrique, D. Manuel vai simultaneamente procurar um outro horizonte que retire à sua política ibérica o carácter de frente diplomática exclusiva. Nesse aspecto, recorda o rei D. João II das negociações de Alcáçovas de 1479 e de Tordesilhas de 1494, com a pequena-grande diferença de que, em 1499, ele pode opor, às *Índias* descobertas por Colombo, as verdadeiras Índias atingidas por Vasco da Gama. Os *Reis Católicos* percebem isto muito bem, quando decidem cortar o apoio dado ao almirante

genovês. Enviado para as Antilhas o inquiridor Francisco de Bobadilla, onde chega no Verão de 1500, Colombo é imediatamente preso e remetido para Espanha, sendo-lhe retiradas todas as prerrogativas.

D. Manuel, herdeiro de três quartos de século de esforços atlânticos, pode, assim, construir uma estratégia em que Portugal, desejoso de possuir um espaço próprio não peninsular, pensa desta forma estar em condições de assumir por si só uma orientação autónoma face à Península e face à Europa. É a obsessão diplomática portuguesa desde D. João I.

A viagem de 1497-1499, e toda a conseqüente política no Índico nos primeiros decénios do século XVI, aparecem, assim, como o instrumento desta grandiosa construção estratégica.

Em linhas gerais, tal construção é conhecida. Foi definida há poucos anos por Luis Filipe Thomaz, num trabalho justa e significativamente intitulado *A ideia imperial manuelina*. Em breves palavras, pode ser resumido nos termos seguintes: situa-se na continuidade da ideologia da cruzada medieval; obedece às características que conformam a perdurabilidade desta ideologia no Portugal tar-do-medieval; propõe-se perseguir uma estratégia de asfixia económica do Próximo Oriente muçulmano; e associa-a ao propósito de articulação com o *Preste João*. Esta ideia imperial possui, em suma, uma forte dimensão messiânica e milenarista, à qual não é alheia a tradição da Ordem de Cristo de que D. Manuel é governador e administrador.

A DIMENSÃO PROVIDENCIALISTA

É conhecida a dimensão providencialista que anima e legitima todo este edifício ideológico. D. Manuel, aliás, não o esconde. Na sua carta ao samorim de Calecute, enviada através de Cabral, escreve: «... assim que ainda que esta coisa se veja feita por homens, não se deve julgar por obra de homens, que não é possível a eles,

mas só de Deus, em cujo poder o impossível aos homens é possível a ele, que desde a criação do mundo houve nessas partes de lá e nestas de cá grandes poderes e senhorios de príncipes e reis, e de romanos e de outras gentes que possuíram a maior parte da terra, dos quais se lê terem grande vontade e desejos para fazerem esta navegação, e trabalharam nisso; e não aprovou a Deus dar-lhe[s] tal possibilidade naqueles tempos em suas mãos, como nós mesmos agora pudéramos se de sua mão e vontade o não houvéramos. E, pois, enquanto Deus não quis que isto fosse, todos os homens passados não tiveram poder para o fazer, [pelo que] não deve ninguém cuidar que agora que ele quis sejam homens poderosos para o contrariar e desfazer, sendo já agora muito maior mal e injúria contra Deus querer resistir sua vontade tão manifesta e conhecida...»

Alexandre Lobato, há anos, escreveu que o texto desta mensagem constitui, «melhor que nenhum outro, o exacto e profético definidor da política portuguesa para a Índia». Não é, aliás, a única carta em que tal doutrina é exposta. Tanto quanto se pode avaliar pelo conjunto das missivas escritas nestes anos pelo rei D. Manuel, o monarca português revela uma coerência de pensamento a este respeito verdadeiramente notável. Pouco tempo antes, numa carta enviada ao imperador Maximiliano em finais de Julho de 1499, diz quase o mesmo: «De facto, aquilo que outrora o império dos Romanos, de Cartagineses e de outros povos, com as suas longínquas fronteiras e incomensurável vastidão, aquilo que a triunfante ventura de Alexandre Magno, ao percorrer o mundo inteiro, deixaram inexplorado e incógnito no orbe terrestre, por ser de caminhos vedados e exceder as forças humanas, ou seja, a circum-navegação de ocidente para oriente, através do mar Atlântico, do Etiópico e do Índico, isso mesmo os desígnios da divina clemência, [com autoridade de] sua santa fé e da República da Cristandade, o tornaram desimpedido, neste nosso tempo, para os reis de Portugal, e acessível e submisso, *por forma a que o orbe terrestre, mesmo em terra alheia e em regiões de algum modo desterradas do seu*

poder, pudesse parecer restituído a si próprio e submetido de ora em diante ao seu único criador e redentor [o itálico é meu].»

Embora escritas posteriormente, as palavras finais com que termina o *Auto da Fama* de Gil Vicente — representado pela primeira vez em Lisboa em 1510 — resumem bem a profunda inspiração religiosa deste *imperialismo manuelino*. Diz a Fé:

*Os feitos Troianos, também os Romãos,
mui alta Princesa, que são tão louvados,
e neste mundo estão colocados
por façanhosos e por muito vãos,
em o regimento de seus cidadãos,
e algumas virtudes e morais costumes,
vós, Fama Portuguesa, não tenhais ciúmes,
que estais colocada na flor dos Cristãos.*

*Vossas façanhas estão colocadas
diante de Cristo, Senhor das alturas.
Vossas conquistas, grandes aventuras,
são cavalarias mui bem empregadas.
Fazeis as mesquitas ser deserddadas,
fazeis na Igreja o seu poderio:
portanto, o que pode vos dá domínio,
que tanto reluzem vossas espadas.*

*Porque o triunfo do vosso vencer
e vossas vitórias exalçam a Fé,
de serdes laureada grande razão é.
Princesa das Famas, por vosso valer
não achamos outra de mais merecer,
pois tantos destroços fazeis a Ismael,
em nome de Cristo tomai o laurel,
ao qual Senhor praza sempre em vos crescer.*

A FICÇÃO DAS CRISTANDEDES ORIENTAIS

É neste contexto que se deve situar a frequente referência das fontes às cristandades orientais e à figura do apóstolo São Tomé que estaria na origem da conversão destas comunidades. Segundo a tradição lendária, baseada no apógrafo do século III *Actos de Tomé*, a Índia ter-lhe-ia sido atribuída. De acordo com a mesma tradição, não foi sem dificuldades que o apóstolo acabou por aceitar tal incumbência, argumentando com a sua qualidade de hebreu e com a distância em que se encontravam as terras índicas. A este respeito, tem interesse sublinhar o que aliás já foi feito por L. F. Thomaz — que o cronista João de Barros aproveita esta circunstância (mostrando assim conhecer a respectiva lenda) para enaltecer os Portugueses, os quais, segundo ele, não receram ir divulgar a religião cristã à Índia, à região onde o próprio São Tomé levantara dificuldades em ir. São estas as suas palavras: «... comunicar, conversar e contratar com gente da Índia, cujas idolatrias, abusos, vícios, opiniões e seitas um apóstolo de Cristo Jesus, por ele enviado como foi São Tomé, temeu e receou ir a ela somente a lhe dar doutrina de paz e salvação para suas almas...»

Assim se explica a divulgação imediata que as informações relativas a São Tomé tiveram, sobretudo depois da viagem de Cabral. Não é só o rei D. Manuel que a elas se refere na carta aos *Reis Católicos*, em Agosto de 1501; são os próprios mercadores italianos estantes em Lisboa que o contam nas suas informações. Por exemplo, o florentino Bartolomeu Marchioni escreve que os Portugueses «acharam o corpo de São Tomé apóstolo, o qual não puderam haver, e muitas outras relíquias de que trouxeram aqui quantidade a el-rei».

Na verdade, o problema tem um significado que ultrapassa a mera tradição ligada às origens do cristianismo oriental. Como escreve L. F. Thomaz, para o rei de Portugal, «que acariciava o sonho de recuperar Jerusalém, destruir definitivamente o Islão e estabelecer na terra um quinto império messiânico, a posse das

reliquias de São Tomé por certo que representava muito». Na realidade, trata-se — aos olhos dos responsáveis portugueses e, pelo que se verifica através das constantes referências das fontes, aos olhos de uma parte significativa da sociedade portuguesa de conferir uma raiz apostólica à presença portuguesa no Índico, intimamente articulada com a renovação do espírito de cruzada tardia, que se vai reanimar nos mares orientais. Por isso mesmo, João de Barros diz que, tanto D. Manuel como D. João III, encomendaram aos governadores da Índia que, de forma muito particular, procurassem o túmulo do Apóstolo. Ele é o padroeiro português no Oriente, da mesma forma que — escreve — «Santiago [o] é da Cristandade da Espanha».

Dito por outras palavras, num momento em que os responsáveis portugueses desenvolvem um complexo ideológico imperial com forte cunho messiânico, na concretização político-militar deste projecto, a figura de São Tomé constitui um vector importante da sua componente religiosa, ao lado do velho mito do Preste João. D. Manuel não pode ser mais claro quando, através do seu embaixador Diogo Pacheco, diz ao papa Júlio II o seguinte, em 1505: «... chegámos a penetrar em Meca e no sepulcro do pérfido Maomé, visitámos também a casa do apóstolo São Tomé, de modo que os cristãos podem confiar que em breve desaparecerá a pérfida heresia maometana...»

E acrescenta, forçando intencionalmente o paralelismo entre os dois túmulos, o do Redentor e o do Apóstolo: «Praza a Deus que também o santíssimo sepulcro de Cristo, que nos libertou do eterno cativo, há tanto tempo calcado pelos cães, volte à antiga liberdade, e, desta arte, se propague por todo o universo a fé de Cristo.»

BALANÇO DA VIAGEM

Atrás, a propósito da evocação das riquezas do Oriente, escrevi que não conhecemos as palavras exactas que Vasco da Gama terá di-

to ao rei, quando desembarca em Lisboa. E acrescentei que, certamente, terá evocado o ouro e as pedrarias.

Mas, para além da referência às riquezas da Índia, Vasco da Gama teria dito mais. Não é temerário pensar que teria feito o balanço da viagem em termos políticos e estratégicos. E, no segredo do conselho real, talvez a referência às riquezas da Índia tenha sido menos entusiasta do que a propaganda oficial faz crer.

Consequentemente, terá colocado o problema das grandes opções. E certamente as suas informações terão sido analisadas pelos responsáveis portugueses. Na realidade, e sobre este tema, que teria dito Vasco da Gama?

A questão é, sem dúvida, fundamental. Deixo de parte os aspectos técnicos da viagem, que seguramente também teriam preocupado o capitão-mor, a avaliar pelo teor das instruções dadas a Pedro Álvares Cabral, nas vésperas da partida da segunda armada para o Oriente, e às quais já fiz referência no capítulo anterior. Limítame, assim, a considerar o que — em linguagem contemporânea — se poderá chamar o panorama geral.

Há muito pormenor na crónica desta viagem que mostra não ter tido Vasco da Gama — e não terem tido os responsáveis portugueses da altura — uma ideia muito clara do que iam encontrar. Já chamei a atenção para este aspecto, mas vale a pena voltar a considerá-lo. Recordem-se, por exemplo, duas situações.

Sob o ponto de vista náutico, foi um erro escolher o mês de Julho como data da partida de Lisboa. Partir no início do Verão europeu — como o fez Bartolomeu Dias, que terá partido no decorrer da primeira quinzena de Agosto — tem sentido no caso da viagem anterior, porque permite chegar ao Cabo também no Verão meridional. Que Vasco da Gama tenha feito o mesmo (parte em meados da primeira quinzena de Julho) revela que os Portugueses, antes de 1497, não tinham percebido duas coisas fundamentais: primeiro, que o regime de ventos no Índico é profundamente diferente do que vigora no Atlântico; segundo, que a Índia está muito

para além do cabo da Boa Esperança e da costa do Natal. Em relação a essa Índia tão distante, se importa considerar o calendário da viagem de ida, não é menos importante programar o da viagem de regresso.

Mais tarde, este erro será corrigido. Pedro Álvares Cabral e João da Nova partem em Março, Vasco da Gama, em 1502, parte em Abril. Está, assim, definido o calendário das partidas que, com o tempo, a experiência vai aconselhar: em Março ou inícios de Abril. Posteriormente, com um melhor conhecimento das rotas e do regime de ventos, utilizar-se-á um segundo período, em Setembro.

Mas, regressando à viagem de 1497-1499, é evidente a ignorância do que é o Índico. Do ponto de vista político-comercial, a indefinição é ainda maior; basta pensar em tudo o que acontece em Calecute.

Aliás, tem-se a sensação de que as duas primeiras viagens (a de 1497-1499 e a de 1500-1501) constituem, no que se poderá chamar a *estratégia da descoberta do caminho marítimo para a Índia*, dois momentos de uma só decisão. Se assim não fosse, não se teria começado a preparar a armada, que veio a ser comandada por Pedro Álvares Cabral, ainda antes da chegada de Vasco da Gama. Entre o Verão de 1499 (data da chegada da primeira frota) e Março de 1500 (data da partida da segunda), medeiam uns escassos oito meses, tempo insuficiente para se tomar a decisão de enviar nova armada e para a preparar.

A viagem de 1497-1499 demonstrou a possibilidade de atingir a Índia através da rota do Cabo, mas isso não implica automaticamente que tenha sido demonstrada a sua viabilidade. Pode-se navegar até à Índia, a frota portuguesa mostra possuir capacidade militar para enfrentar o inimigo, ninguém tem dúvidas que se podem comprar especiarias no Oriente a um preço manifestamente inferior ao dos mercados ocidentais.

Mas o problema de fundo mantém-se: que fazer de futuro?

Que produtos exportar para trocar no Oriente? Onde estão os capitais para financiar as expedições? As duas primeiras viagens implicaram um preço insustentável (na primeira viagem, em quatro barcos, perdem-se dois, e metade da tripulação não regressa a Lisboa; na segunda viagem, de treze embarcações que saíram de Lisboa, regressam seis). E, sobretudo, como superar a hostilidade local?

AS ALTERNATIVAS EM JOGO

Em face deste panorama, duas atitudes são teoricamente possíveis: ou obter no Índico aliados que permitam estabelecer bases comerciais de certa importância, ou então arranjar um território que possa servir de suporte. No entanto, uma e outra, exigem forças militares: aos aliados tem de se oferecer aliança e apoio naval, e o território tem de ser conquistado. Ou seja, as perspectivas imediatas apontam para a expectativa da guerra.

Teria sido à volta destes pressupostos que se teriam desenrolado as conversas de Vasco da Gama com os responsáveis portugueses, em finais de 1499 e nos dois anos seguintes. Sobretudo, a partir de meados de 1501, depois do regresso da frota de Cabral. As notícias que este terá contado terão confirmado a inevitabilidade da guerra. Esforço por destruir a rede marítima muçulmana no Índico, acções contínuas de corso, agressão naval, terão sido certamente as decisões tomadas. Com razão escreveu Parry que, do ponto de vista português, a destruição material dos barcos comerciais árabes resultaria de uma necessidade competitiva, além de constituir um dever religioso.

A este respeito, as palavras do cronista João de Barros são claras: «Porque nestas primeiras viagens não mostrou o negócio tanto de si, como [com] a vinda deles, posto que a sua informação ainda foi mui confusa, para o que nas seguintes armadas se soube da grandeza daquela conquista. Porém, só com as coisas que Pedro Ál-

vares [Cabral] passou, faziam esta diferença, dizendo que uma coisa era tratar se seria bem descobrir bem terra não sabida, parecendo-lhe ser habitada de gentio tão pacífico e obediente como eram de Guiné e de toda Etiópia, com que tínhamos comunicação, que sem armas ou outro algum apercebimento de guerra, por comutação de coisas de pouco valor havíamos muito ouro, especiaria e outras de tanto preço; e outra coisa era consultar se seria conveniente e proveitoso a este reino, por razão do comércio das coisas da Índia, emprender querê-las haver por força das armas.»

A OPÇÃO PELA INEVITABILIDADE DA GUERRA

De facto, a dimensão da empresa assusta muita gente em Lisboa: «E ainda a muitos, vendo somente na carta de marear uma tão grande costa de terra pintada, e tantas voltas de rumo que parecia rodearem as nossas naus duas vezes o mundo sabido, por entrar no caminho doutro novo que queríamos descobrir, fazia neles esta pintura uma tão espantosa imaginação que lhe assombrava o juízo. E se esta pintura fazia nojo à vista, ao modo que faz ver sobre os ombros de Hércules o mundo que lhe os poetas puseram, que quase a nossa natureza se move com afectos a se condoer dos ombros daquela imagem pintada, como se não condoeria um prudente homem em sua consideração ver este reino (de que ele era membro) tomar sobre os ombros de sua obrigação um mundo, não pintado mas verdadeiro, que às vezes o podia fazer curvar com o grão peso da terra, do mar, do vento e ardor do sol que em si continha, e o que era muito mais grave e pesado que estes elementos, a variedade de tantas gentes como nele habitavam?»

A inevitabilidade da guerra teria sido, em suma, a grande decisão defendida por Vasco da Gama. Pelo menos, pelo que se sabe, esta opção foi tomada nas vésperas da sua partida em 1502. Demonstrar que só ela garantiria o êxito do negócio terá sido a missão da armada que ele próprio comandará. A meu ver, a crónica da sua

segunda expedição, da viagem e, sobretudo, da sua permanente actividade militar, constantemente apoiada no valor argumentativo da artilharia, só a esta luz se poderá explicar.

Quando regressa, tendo deixado no Oriente uma esquadra, os 30 000 quintais de especiaria, na sua maior parte pimenta, que transporta consigo, constitui a melhor prova do êxito da estratégia utilizada. São cerca de quinze vezes mais do que trouxera a frota de Cabral, e cerca de vinte vezes mais do que a de João da Nova.

Mas, esta — como todas as opções — é como um poliedro de várias faces. A expedição de 1502-1503, sob o ponto de vista do enquadramento das relações internacionais, representa o princípio do que será uma longa guerra comercial. Com efeito, a estratégia de domínio português no Índico, tendo como objectivo principal garantir o monopólio do comércio das especiarias e demais produtos exóticos, propõe-se desviar para a rota do Cabo as redes que, pelo golfo Pérsico e pelo mar Vermelho, tradicionalmente conduziam este comércio até à Europa. Como é óbvio, vai pôr em causa os interesses já estabelecidos. Daqui à guerra vai um passo. Melhor dizendo, esta torna-se inevitável.

É certo que alguns textos dão a sensação de que o ataque e a perseguição às embarcações muçulmanas é selectiva; parece, assim, evidenciar-se a preocupação das forças portuguesas em romper e destruir a rede marítima ligada ao comércio das especiarias. Por exemplo, as instruções dadas a Gonçalo de Sequeira em 1510 acenam claramente este aspecto: «*Item*, em todo este caminho que assim aveis de fazer [se] topardes algumas naus de mouros, de Meca somente ou de Calecute — que notoriamente sejam de Meca ou de Calecute, porque em outros alguns mouros não fareis guerra nem dano ainda que os topes, e assim o defendemos —, fareis por a eles chegar e trabalhareis por os tomar.»

É interessante notar que ordem semelhante tinha sido dada anos antes, em 1500, a Pedro Álvares Cabral, mas, então, apenas se referiram os barcos de Meca. Quer isto dizer que muita coisa muda

na atitude dos Portugueses perante a navegação muçulmana (Calecute aqui tem um valor simbólico) numa década!

A ESTRATÉGIA POLÍTICA PORTUGUESA

As dificuldades sentidas pelos Portugueses no Oriente levam, assim, os responsáveis de Lisboa a repensarem — modificando-a — a sua política oriental. É neste sentido que devem, como várias vezes já sublinhei, ser interpretados os debates que decorrem em Lisboa no segundo semestre de 1501. Nesta perspectiva, este curto período é fulcral na definição das orientações futuras.

Vasco da Gama participa de forma muito directa em tais debates. O que se passa com o problema da chefia da armada que parte em 1502 constitui, no fundo, a expressão do debate em causa. Neste sentido, o almirante pode ser considerado um dos maiores responsáveis pela linha política e militar que é definida nesses meses.

Em linhas gerais, a estratégia adoptada assenta em três grandes aspectos:

1. Dadas as dificuldades levantadas pelo samorim de Calecute, devem ser procuradas soluções alternativas entre os pequenos reinos da costa malabar, o que implica a criação de uma força militar permanente que assegure a protecção dos aliados de Portugal;

2. Nesses reinos, devem ser instaladas feitorias, ou seja, entrepostos comerciais, de acordo com o modelo antes praticado na costa ocidental africana (nomeadamente, em Arguim e na Mina), as quais devem estar apoiadas em fortalezas;

3. Não obstante, devem ser definidos os pontos estratégicos — a conquistar —, com o propósito de assegurar o controlo comercial e militar do Índico, para o qual é indispensável uma armada permanente.

Não é este o lugar adequado para narrar, de que forma, com que dificuldades, através de que meios humanos, esta política foi

executada. Fazê-lo implicaria ter que me debruçar sobre a história da presença portuguesa no Oriente, o que ultrapassaria em muito os propósitos biográficos deste estudo. No entanto, julgo ser importante chamar a atenção para alguns aspectos, mais directamente relacionáveis com a figura de Vasco da Gama.

Em primeiro lugar, este terá participado de forma muito directa na definição desta orientação, como já sugeri. Considerando que tenha sido ele a chefiar a armada que parte de Lisboa, poucos meses depois, e tendo em vista a forma como actua no Oriente durante a viagem, permite pensar que a opção de Lisboa tenha sido a de privilegiar uma acção militar imediata, convencida que, se ela tem êxito, será mais fácil dar-lhe a devida sequência política.

Até certo ponto, esta opção é compreensível. Qualquer dos três aspectos anteriormente indicados apresentam, para se lograrem, exigência de carácter militar (o primeiro e o terceiro, de carácter naval; o segundo, em matéria de construção de fortalezas). A forma como se organiza a armada de 1502, e sobretudo a decisão de deixar no Oriente a frota de Vicente Sodré, mostram que se considerou prioritário responder ao problema naval. Confirma-se, assim, a hipótese, anteriormente apresentada, de o diferendo entre Pedro Álvares Cabral e Vasco da Gama resultar de uma divergência estratégica de fundo.

As insuficiências que a bibliografia normalmente atribui à execução deste plano (falta de sincronismo, frequentes hesitações e mudanças de orientação, limitação de meios navais permanentes, alguma irracionalidade no plano de construção de fortalezas) devem, assim, resultar da conjugação de duas ordens de factores. Não podem, naturalmente, ser subestimadas as dificuldades financeiras, administrativas e humanas, para levar a cabo um plano com estas dimensões. Em qualquer momento, tal plano está muito acima das capacidades do reino. Mas, no entanto, não devem ser, paralelamente, esquecidos os resultados perniciosos do facto de a política oriental, tal como foi definida em finais de 1501, não ter sido, en-

tão, consensual entre os sectores mais influentes da sociedade portuguesa. Daí, também derivam algumas das insuficiências apontadas.

Em segundo lugar, a nomeação de D. Francisco de Almeida deve ser inserida no referido debate. Como responsável pelos assuntos orientais, Vasco da Gama não deve ter sido alheio à decisão régia de 1505.

À luz da luta política interna, D. Francisco de Almeida está muito próximo do almirante. É primo direito da sua mulher, e é um membro influente do grupo que se opõe à expressão mais radical da política *imperial* de D. Manuel.

Em termos estratégicos, as instruções que o monarca lhe entrega constituem a concretização do plano que terá sido definido em 1501: controlo da entrada do mar Vermelho, domínio de Ceilão e Malaca, considerados pontos essenciais do espaço oriental, construção de fortalezas em pontos-chave, estabelecimento de relações amistosas e de boa colaboração a nível local. Sob o ponto de vista militar, a vitória portuguesa em Diu (1509) constitui certamente o resultado mais visível da sua acção como vice-rei.

As opções de fundo que inspiram o seu governo («enquanto no mar fordes poderoso, tereis a Índia por vossa, e se isso não tiverdes no mar, pouco vos prestará fortaleza na terra», escreverá a D. Manuel) assentam, como se vê, no conceito de que importa, antes de mais, dominar as comunicações marítimas, fundamento de qualquer poder em terra. São, deve ser dito, as linhas que inspiram uma corrente de pensamento estratégico português, que vem já do século anterior, e que tende a privilegiar a guerra marítima em detrimento da conquista territorial.

Talvez não seja pormenor despidiendo que nomes ligados à Ordem de Santiago tenham manifestado, com frequência, posições dentro desta linha (a começar pelo infante D. João, seu governador, em 1432), e que tanto D. Francisco de Almeida como Vasco da Gama sejam membros da milícia...

A ESTRATÉGIA MILITAR PORTUGUESA

É neste contexto que deve ser integrada a *estratégia* militar desenvolvida pelos Portugueses nos primeiros anos da sua presença no Índico. Ao ler alguns textos cronísticos, ressalta um comportamento muito próximo daquele que, anos antes, caracterizava a actuação corsária portuguesa nos mares atlânticos, e que em grande parte era protagonizada por cavaleiros e comendadores das ordens militares.

Recorde-se, por exemplo, o que Gaspar Correia relata, nas *Lendas da Índia*, e a propósito da segunda ida do almirante à Índia, das atitudes do tio de Vasco da Gama, Vicente Sodré, talvez uma das figuras que encarna de forma mais viva a mentalidade militar dos intervenientes portugueses dos primeiros tempos. Com razão, já se chamou a atenção para o comentário do rei de Quíloa — que terá sido feito durante a estada de Pedro Álvares Cabral em 1500: parece que os Portugueses são corsários.

Esta *exportação* para o Oriente da experiência militar portuguesa no Atlântico, matricialmente gerada na luta em Marrocos e no Estreito, tem sido, aliás, referida por vários autores. Por exemplo, Pedro Dias, na sua perspectiva particular de historiador da arquitectura, sublinhou a circunstância dos Portugueses terem levado para a Índia as técnicas militares que eles já praticavam há anos em Marrocos, nomeadamente em matéria de construção de fortalezas. E escreve: «Levaram para o Índico, nas duas primeiras décadas da sua colonização, o seu modo de construir, os seus técnicos e até muito material prefabricado. Os esquemas utilizados na arquitectura militar não apresentam novidades de maior, estando rigorosamente ao mesmo nível do que se fazia no país, nas ilhas e no Magrebe... Não podemos, no entanto, deixar de anotar a utilização de pequenas fortalezas de madeira previamente preparadas, afinal as herdeiras das tranqueiras que tão claramente se distinguem nas grandes tapeçarias da Tomada de Arzila, hoje em Pastrana. Agora, os muros deveriam ficar mais altos e as estruturas seriam mais sólidas».

das, abrindo-se o perímetro, para possibilitar a defesa a cinquenta ou sessenta homens. É curiosa a carta de Afonso de Albuquerque dirigida a D. Manuel, pedindo-lhe que lhe enviasse um desses dispositivos...»

No fundo, o problema estratégico é bastante mais amplo: tem inevitável expressão social. A *emigração* para o Oriente, a partir de Marrocos e do Estreito, destas duas realidades militares (o corso e a rede de fortalezas), favorece a reprodução das mentalidades, de modelos de organização, de atitudes e de estilos de vida, próprios da aristocracia guerreira. No Índico, espaço muito maior, vão encontrar condições favoráveis para um tardio desenvolvimento. Aí, o aumento da dimensão favorecerá a sua fixação como modelo ultrapassado.

IMPORTÂNCIA DA ARTILHARIA

No entanto, é no recurso sistemático à artilharia naval que assenta a estratégia militar praticada pelos Portugueses no Índico. A meu ver, trata-se de um aspecto muito importante, mas que ainda não foi objecto de um estudo sistemático, apesar de serem numerosas as referências nas fontes narrativas.

Por exemplo, Tomé Lopes, na sua *Navegação às Índias Orientais*, descreve de forma clara duas facetas da utilização da artilharia por Vasco da Gama, para as quais gostaria de chamar a atenção. Já referi este episódio. Estamos no início de Novembro. O texto relata, primeiro, a aproximação ao porto de Calecute e, depois, o bombardeamento realizado: «Neste mesmo domingo de tarde, mandou o almirante a todas as naus que se avizinhassem à cidade, e sondando primeiro para saber até onde podiam chegar, e fazendo pôr balizas. Fizeram-se, pois, à vela com o traquete, e foram surgir junto da cidade com a proa para ela; e ancoraram sobre dois ferros, um para o mar, outro para a terra, tudo a fim de que a artilharia grossa pudesse jogar do castelo da proa, e a da terra não lhe

fizesse tanto dano. A *Capitânia*, a *Esmeralda*, a *Leonarda* e a *Flordo Mar*, ficaram mais ao largo porque eram navios grandes.»

No segundo dia de bombardeamento, este tem lugar desde o amanhecer até ao meio-dia, «atirando para cima de quatrocentas bombardas [outra fonte fala de trezentas] grossas; pois eram dezasseis naus com duas caravelas, e algumas faziam fogo com dez peças, e muitas delas dispararam passante de trinta e cinco a quarenta tiros».

O potencial de fogo aqui revelado é notável para a época. Na prática, o ataque terá significado, para um período aproximado de seis horas, e na base dos quatrocentos disparos, em termos médios, um ritmo de um tiro por cada cinquenta segundos! Por outro lado, a circunstância é tanto mais de realçar quanto, neste caso, a artilharia seria unicamente exterior, instalada em nível superior ao casco, já nos castelos, já na cobertura superior. Estava próxima a abertura de baterias no costado, permitindo a instalação de mais peças nas cobertas inferiores.

Tal capacidade não se cria de improviso. Com razão escreveu Carlo M. Cipolla que, no «último quartel do século xv, Portugal tinha-se tornado um excelente mercado para comerciantes de canhões. Com o seu envolvimento no comércio e na expansão ultramarina, a necessidade portuguesa de adquirir artilharia alcançou proporções tão vastas que ultrapassou os inadequados recursos internos de que dispunha, enquanto os avultados lucros das suas empresas comerciais no ultramar traduziam esta necessidade numa procura efectiva».

No caso de Vasco da Gama, é evidente a diferença entre o poder de fogo de que foi dotada a frota de 1502, e a incipiente artilharia que teria sido instalada na primeira viagem. Por exemplo, a *São Gabriel*, nau capitânia em 1497-1499, levaria alguns falcões em forquetes, nas amuradas dos castelos, e alguns berços no convés: teria capacidade de amedrontar, pelo barulho, e de destruir e incendiar barcos e paliçadas. Talvez por esta limitação, quando vai pela

primeira vez a Calecute, ao verificar ser crescente a animosidade para com os portugueses, decide simplesmente partir. Muito diferente será a atitude de Cabral e a sua, em 1502...

Mesmo assim, Mateus de Bérghamo, que participa na viagem de 1502, e que assiste ao confronto, é categórico na sua apreciação. Ou se aumenta a dimensão dos barcos, e se fortalece o respectivo armamento, ou as capacidades portuguesas de vencer são muito limitadas.

○ CONFRONTO DAS OPÇÕES DÍVERGENTES: ANTECEDENTES

É neste contexto que devem ser situadas as informações transmitidas pelas crónicas de que, em Lisboa, muita gente terá duvidado do interesse português em continuar a política oriental.

O debate não é, aliás, novo. Esteve presente ao longo de toda a expansão portuguesa, antes e depois. Vamos encontrá-lo, pela primeira vez, depois da fracassada tentativa de conquistar Tânger, quando no conselho real se discute o destino a dar à praça de Ceuta. Atravessa todo o reinado de D. Afonso V, tendo proporcionado, em alguns momentos, como em 1460, a oportunidade de apresentação de pareceres escritos, contraditórios na filosofia que os anima, por parte de membros da família real.

Com a subida ao trono de D. João II, e com a conseqüente centralização da responsabilidade pela expansão nas mãos régias, a divergência de opiniões também não desaparece. Na realidade, o projecto joanino — *projecto imperial*, como também já foi alcunhado —, programa global de actuação simultânea em diferentes frentes geográficas, nem sempre mereceu a adesão unânime que gerações posteriores equivocadamente têm pensado. Aliás, é muito possível que a esta falta de unanimidade se devam algumas facetas mais obscuras do seu reinado, sobretudo quando começam a crescer as divergências sobre as grandes opções estratégicas relativamente ao futuro da Guiné.

Vale a pena continuar para além da Mina, subalternizando a exploração económica do ouro africano a uma — na altura — hipotética procura do caminho das especiarias, o Índico? Não será mais prudente orientar a defesa dos interesses portugueses prioritariamente para a área do Atlântico Central, em vez de teimosamente continuar a exploração da costa africana para sul, na procura de uma Índia longínqua, cujos benefícios são altamente discutíveis?

Estas são algumas das perguntas que mobilizam o debate político português na década dos anos 80, do século xv. Ainda não estão suficientemente elucidados os diferentes contornos de tal debate. E certamente o tema foi discutido a propósito da assinatura tanto do Tratado de Alcáçovas (1479) como, posteriormente, do Tratado de Tordesilhas (1494). Por exemplo, na vizinha Castela, neste último ano, sectores portugueses ligados aos refugiados anti-D. João II insistem junto dos *Reis Católicos* no sentido de não assinarem o tratado com Portugal. Certamente que à discussão não são alheias as duas grandes conjuras que o *Príncipe Perfeito* tem de enfrentar, nem sequer o problema da sua sucessão, dividido como está o país entre D. Jorge e D. Manuel.

A este respeito, parece-me correcta a opinião de Luis Filipe Thomaz, quando este autor pergunta se tal visão crítica não seria, de algum modo, partilhada pelo cronista Rui de Pina. Este, na sua *Crónica de D. João II*, dá especial relevo à construção do Forte de São Jorge da Mina e à cristianização do Congo, mas esquece por completo acontecimentos tão relevantes como a expedição de Bartolomeu Dias ou a viagem de Pêro da Covilhã, empresas claramente inseridas numa estratégia que tem no Índico o seu alvo.

De qualquer modo, é um facto que o debate — e o conflito de influências e de poder que lhe estão ligados — se mantém para além do reinado de D. João II. Em 1542 e 1570, o assunto voltará a ser discutido, em termos de alternativa Índia-Marrocos.

Por isso, as informações de João de Barros, quando refere a discussão, no tempo de D. Manuel, sobre a oportunidade de continuar a política oriental, só circunstancialmente revelam algo de novo.

A meu ver, o debate, tal como se desenvolve então, tem dois componentes distintos, apesar de, como sempre acontece, as exigências do conflito político acabarem por os misturar.

Começo por chamar a atenção para o primeiro componente, relativo às diferentes estratégias em conflito. Com efeito, há toda uma corrente que sublinha as vantagens da área atlântica, onde Portugal dispõe já de uma prática de vários anos de intercâmbios comerciais, e em que a presença portuguesa está internacionalmente estabilizada, mercê dos tratados assinados com os *Reis Católicos* e mercê também das diferentes bulas papais. Esta corrente de opinião ganha mais peso com as dificuldades que Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral encontram no Oriente, mas não creio que a questão se deva unicamente colocar em termos de expansão atlântica versus expansão índica.

Na realidade, o problema resulta do debate acerca das próprias bases em que deve assentar a expansão; na realidade, a discussão já vinha do século anterior, dos tempos da oposição do infante D. Pedro ao seu irmão D. Henrique. Por isso, não creio que a divergência se possa reduzir a uma política de conquista territorial à qual se oporia uma política mais voltada para os interesses de tipo comercial. É óbvio que cada uma das orientações em conflito tem implicações em matéria militar e em matéria comercial. Mas, desde os debates de Quatrocentos, o problema tem uma forte dimensão estratégica: tem Portugal capacidade para assegurar um domínio espacial sem a conquista territorial de territórios adjacentes, bastando para isso o controlo (ou o apoio) militar às linhas de comércio marítimo? Ou, pelo contrário, tal controlo naval é insuficiente se não é acompanhado pelo domínio de determinadas bases territoriais?

É isto que está em causa quando sectores influentes da sociedade portuguesa (a começar pelo próprio infante D. Pedro) consideram secundárias as exigências de domínio militar em Marrocos, convencidos que é suficiente assegurar uma retaguarda político-diplomática para poder desenvolver uma política comercial com êxito. Pelo contrário e aqui reside a principal linha orientadora da acção do infante D. Henrique —, outros sectores entendem que só uma política de conquista territorial assegura uma política de domínio de espaços.

Se estas duas coordenadas se vão manter ao longo de todo o século XV e se mantêm ainda vivas no reinado de D. Manuel como creio, a facção pró-africana do tempo do monarca *Venturoso* aponta para mais longe do que para uma simples discussão entre diferentes âmbitos geográficos.

Quer isto dizer que, tanto as dificuldades de execução da política oriental argumentada pelos sectores que, segundo parece, dominam o conselho real nos primeiros anos do reinado de D. Manuel — quanto a força do messianismo cruzadístico que acaba por se impor junto do rei, devem ambas ser analisadas como processos ideológicos de legitimação das opções políticas, e nunca como motores explicativos dessas mesmas opções.

Este aspecto é tanto mais importante quanto, então, a monarquia se encontra no ponto onde se digladiam os grupos de pressão da altura. Alguns são nacionais, e dividem sectores importantes da sociedade lusitana. Mas, outros têm inspirações externas, como acontece com os projectos de estender a rede comercial portuguesa ao Índico, aos quais não são alheios os meios mercantis genoveses e florentinos, em confronto aberto com Veneza, pelo comércio das especiarias.

A INSPIRAÇÃO MERCANTIL ESTRANGEIRA

Com toda a razão, a bibliografia tem tradicionalmente sublinhado o papel que, no conjunto dos projectos expansionistas por-

tugueses, foi exercido pelas comunidades mercantis estrangeiras estabelecidas em Lisboa, nomeadamente as italianas. Trata-se de um aspecto merecedor de maiores e mais profundas investigações, pelo que muitos dos seus contornos são ainda insuficientemente conhecidos.

De qualquer forma, quer isto dizer, em suma, que os móveis de tipo económico-comercial estão implícitos e acompanham cada uma das opções estratégicas. Portanto, não é inteiramente correcto considerar tais motivações como determinantes, apenas, de uma das facções. Quando Pedro Álvares Cabral transmite aos responsáveis portugueses uma radiografia exacta das dificuldades encontradas no Oriente, e o problema é objecto de discussão no conselho real, a opção escolhida não terá sido, assim, inteiramente resultado da autocracia iluminada de D. Manuel e do círculo restrito que o influencia. Terá certamente havido uma confluência entre aqueles que — mais sensibilizados para a dimensão política da estratégia oriental — consideram indispensável uma forte e permanente presença militar, por um lado, e todos os outros que — mais sensibilizados para o comércio das especiarias — consideravam ser impossível lograr este comércio sem o apoio da referida presença.

É certo que importa, finalmente, distinguir diferentes matizes. Se o rei e muitos dos sectores mais influentes vêem na viabilização do comércio um meio de *assegurar a liquidez*, as comunidades mercantis colocariam nas vantagens comerciais a finalidade última.

A política oriental portuguesa, nestes primeiros anos do século XVI, não obedece, assim, a um projecto consensual dentro da sociedade portuguesa. Encontra, como se vê, forte oposição dentro dos sectores mais responsáveis, o que, por sua vez, explica muitas hesitações e mudanças de rumo nessa mesma política.

Poderão as vicissitudes vividas por Vasco da Gama, sobretudo na sequência do diploma de 1507 que o expulsa de Sines, ser interpretadas à luz destas mutações provocadas por estas divisões?

À primeira vista, quando se revêem alguns aspectos da sua bio-

grafia, surgem facetas aparentemente pouco coerentes com as classificações taxativas que tudo explicam, arrumando os protagonistas em sectores fixos e com fronteiras perfeitamente definidas. Por exemplo, quando se olha para a sua figura, e se vê em que medida o almirante das Índias beneficia tão directa e pessoalmente dos frutos desse mesmo comércio, talvez nos sintamos menos à vontade para atribuir a cada universo social motivações claramente diferenciadas.

Passo a chamar a atenção para o segundo componente, ou seja, aquele que diz respeito às diferentes legitimações ideológicas a que na altura se recorre. A começar pela ideologia de cruzada. Que significa a cruzada em princípios do século XVI? Por outras palavras, em que termos a geração de D. Manuel entende a herança da cruzada medieval?

São conhecidas as circunstâncias em cujo seio, a partir do século XII, se desenvolve o espírito de cruzada. Este nasce inicialmente no contexto das empresas militares que demandaram a Terra Santa, e vai-se progressivamente estendendo a outras regiões periféricas da Europa Meridional, nomeadamente até à chamada *Reconquista* peninsular. Portugal também beneficia desta extensão. O assunto está suficientemente estudado, pelo que me limitarei aqui a chamar a atenção para dois aspectos fundamentais.

Em primeiro lugar, recorro a importância de alguns diplomas dos inícios do século XIV, como a bula de fundação da Ordem de Cristo, *Ad ea ex quibus*, de João XXII, de 14 de Março de 1319, onde se considera que a justificação da existência desta Ordem se fundamenta na necessidade de intensificar a luta contra o Infiel; ou a bula *Apostolice sedis*, de 23 de Maio do ano seguinte, que equipara a armação de galés, no estreito de Gibraltar, à cruzada. Quer isto dizer que, em 1319-1320, a monarquia portuguesa define uma política da actuação militar do reino, a partir da ampliação da concepção tradicional de Reconquista: da luta contra um inimigo que

ocupa o território nacional, evolui-se para a promoção da guerra face a um inimigo que, embora já não esteja presente nas fronteiras do reino, continua próximo. Ou seja, define-se então uma nova fronteira estratégica: com a passagem da continentalidade ao mar, a guerra marítima e o corso adquirem a dimensão de cruzada. É um aspecto que nunca mais vai ser esquecido pelos responsáveis portugueses.

Em segundo lugar, é importante ter consciência de que o espírito de cruzada em Portugal se mantém dentro de uma grande continuidade até ao século xv, quando é reforçado pela sua ligação às empresas *ultramarinas*, já em Marrocos, já no oceano Atlântico. Neste palco geográfico, mais do que nunca, esse espírito de cruzada aparece com a função ideológica de legitimar a acção guerreira. Dito por outras palavras, no Portugal da transição da época medieval para a moderna, a cruzada constitui um corpo doutrinário de carácter ideológico que, herdeiro da tradição da cruzada medieval, é utilizado pelo poder monárquico com a função de legitimar a acção militar externa, nomeadamente contra o poder muçulmano; simultaneamente, confere suporte, dir-se-ia hoje, *legal*, à utilização com tais fins das rendas eclesiásticas.

Compreende-se, em face do exposto, que, ao longo do século xv e inícios do século xvi, a ideia de cruzada adquira progressivamente, em Portugal, uma forte dimensão *messiânica*. Tal dimensão, alimentada pelos reis de Avis ao serviço dos seus interesses dinásticos, conflui, no princípio de Quinhentos, na crença de que o rei D. Manuel é o monarca fadado para recuperar Jerusalém do poder infiel. Por exemplo, em João de Barros, faz-se referência ao texto que, neste sentido, teria sido escrito por Duarte Galvão: «Compôs mais Duarte Galvão, no tempo que El-Rei o mandou com esta embaixada, uma exortação sobre a empresa daquela conquista e destruição da Casa de Meca, trazendo para isso muitas autoridades e algumas profecias, que denunciavam haver de ser feita per a Cristandade desta nossa Europa. Concluindo que per outro

caminho se não podia mais levemente fazer, que per aquele Estreito do Mar Roxo, ajuntando-se as armadas del-Rei D. Manuel com as gentes do Rei dos Abexis, chamado Preste João, e alguns príncipes cristãos pela parte de Síria, em um mesmo tempo poderiam tomar das mãos dos mouros a Casa Santa de Jerusalém, onde estão todos os passos dos mistérios da nossa Redenção.»

É evidente que a todo este processo não é alheia a tradição da Ordem de Cristo, de que D. Manuel, antes de ser rei, é administrador e governador, e da qual ele nunca se sentirá desvinculado. Já mais de uma vez referi que ele é filho do infante D. Fernando, sobrinho e filho adoptivo do infante D. Henrique, e seu sucessor à frente desta Ordem Militar. Há aqui, sem dúvida, um parentesco de sangue e um parentesco espiritual a que não é alheia a permanência da linhagem à frente da milícia. Conta Damião de Góis, na sua *Crónica de D. Manuel* (e a informação será mais tarde repetida por Frei Luís de Sousa, nos *Anais de D. João III*), que, em 1517, naqueles tristes e confusos momentos que se seguem ao falecimento da rainha Dona Maria, o rei terá pensado em deixar os cuidados do governo ao príncipe herdeiro e, com as rendas do Algarve e da Ordem de Cristo, «fazer dali, como fronteiro, guerra aos mouros, e ter os lugares que tinha em África providos de todo o que lhes fosse necessário».

A simples consideração das bulas e breves sobre este assunto remetidas pelo papa ao rei D. Manuel (entre 1495 e 1521, colocando num mesmo plano a luta contra os infiéis, em África ou na Índia, e contra os Turcos no Mediterrâneo) constitui uma prova evidente desta *recuperação* da cruzada pela monarquia portuguesa, no primeiro quartel do século XVI. Bulas como a *Ineffabilis et summi*, de 1 de Junho de 1497 — significativamente datada das vésperas da partida de Vasco da Gama, na qual se permite ao rei de Portugal que possua as terras conquistadas aos infiéis, ou a *In Sacra Petri Sede*, de 14 de Setembro de 1514, concedendo, a pedido de D. Manuel, indulgência plenária com vários privilégios a todos os que morres-

sem nas guerras de África e da Índia, ou a *Dudum siquidem ad supplicationem*, de 20 de Setembro de 1521, concedida igualmente a pedido do rei, pela qual amplia e estende a indulgência plenária, graças e privilégios dados aos que morressem na guerra de África e na Índia, no contexto da época e dos debates então em curso, constituem evidentes diplomas legitimadores da política real.

Por isso, parecem-nos certas as palavras de L. F. Thomaz, quando este autor escreve: «A ideia imperial manuelina representa uma espécie de grande síntese de todos os projectos de cruzada, mitos, aspirações e utopias do final da Idade Média. A sua originalidade não reside de forma alguma nos elementos que a compõem, mas antes na sua articulação num conjunto vasto, simples e bastante coerente. É aí também que reside a <modernidade> do projecto, por outro lado ainda muito medieval: medieval pela sua concepção do poder, a sua obsessão por Jerusalém, o seu messianismo de cariz joaquimita, mas já muito moderno pela estratégia que desenvolve numa escala quase-planetária.»

VASCO DA GAMA E A ESTRATÉGIA MANUELINA

Enfim, tudo isto conduz à consideração do que terá sido a estratégia manuelina — da qual Vasco da Gama foi um dos principais instrumentos e executores.

É claro que, ao colocar a questão nestes termos, ou seja, ao inserir a viagem de Vasco da Gama e a conseqüente *rota da Índia* no processo mais vasto de uma construção imperial *manuelina* que foi buscar as suas raízes à paralela construção imperial joanina, não se pode fugir à pergunta de qual terá sido a posição de Vasco da Gama perante tal cenário. Uma personalidade como a sua, ligada como está ao projecto da Índia, com as responsabilidades que, mercê disso, adquire na sociedade portuguesa, não terá podido manter-se à margem do debate, como se ele não existisse.

Com efeito, não se pode duvidar se o almirante terá tomado

uma posição relativamente à nossa política oriental. Mas, infelizmente, a ignorância é quase total no que se refere à determinação do sentido de uma tal posição. As fontes são completamente omisssas a este respeito. No entanto, porque se trata de uma questão de fundo, não é possível deixar de sobre ela reflectir, ainda que, desde já, se esclareça que tudo quanto se possa afirmar não passa do domínio da hipótese congruente.

E começo por sublinhar duas considerações preliminares.

Por um lado, o projecto imperial manuelino está já potencialmente presente em muitas medidas tomadas pelo *Príncipe Perfeito*. Tal projecto deve-se ao próprio rei e ao que se pode chamar a *geração de D. João II*. D. Manuel acrescentar-lhe-á uma forte dimensão messiânica, mas, em linhas gerais, ambos os projectos são similares.

Por outro lado, e na sequência da consideração anterior, a grande mutação dar-se-á com D. João III, quando se abandonam as preocupações messiánicas e cruzadísticas, quando se começa a valorizar o Brasil, ou seja, o Atlântico, face ao mundo índico, quando se pensa cada vez mais nas realidades da *pimenta*, em suma, quando — para utilizar expressões de L. F. Thomaz —, se começa a cuidar «de soberania mais que [de] suserania, quando o projecto imperial se volve em projecto colonial».

Recordo, agora, algumas facetas da biografia de Vasco da Gama. É certo que é ele quem protagoniza a primeira viagem ao Índico, é ele quem comanda a grande armada de 1502, cuja viagem definirá as linhas mestras da actuação portuguesa no Oriente com D. Francisco de Almeida e com Afonso de Albuquerque. Mas também se sabe que, nos anos subsequentes, há em certos momentos uma clara oscilação nas relações entre ele e o rei.

Recordo alguns deles: 1507 (recebe ordem de abandonar Sines); 1518 (escreve ao rei manifestando o propósito de deixar o país); 1519 (recebe o título de conde da Vidigueira); 1522-1523 (obtem a confirmação de todas as mercês recebidas); 1524 (é nomeado vice-rei).

Normalmente, a bibliografia tende a considerar cada uma destas datas como acontecimentos isolados: em 1507, Vasco da Gama teria sido vítima da animosidade de D. Jorge e da Ordem de Santiago (alguns não indicam a razão, outros consideram a expulsão como resultado de invejas e outros mecanismos psicológicos); em 1518, assistiríamos a uma típica manifestação da «ambição» do almirante, obcecado por ser recompensado da perda de Sines; em 1519 e entre 1522 e 1524, ter-se-ia dado a «recuperação» do seu poder e prestígio. Como se comprova, estas explicações apelam de preferência para razões conjunturais e, se alguma motivação constante sublinham, limitam-se a recorrer a argumentos de tipo psicológico.

VASCO DA GAMA E O DEBATE POLÍTICO DO SEU TEMPO

No entanto, penso que se deve ir mais longe, e procurar encontrar uma outra lógica no percurso biográfico do almirante. Reconheço que não dispomos ainda de investigações de pormenor que permitam chegar a conclusões firmes. Mas julgo que será possível desenhar, a partir dos factos que se conhecem e de algumas noções gerais, modelos de comportamento aplicáveis a Vasco da Gama. Neste sentido, as hipóteses que apresento mais não são do que sugestões e propostas interpretativas, abertas a confirmação posterior.

Muito provavelmente, a sua escolha para chefiar a expedição de 1497-1499 foi resultado de circunstâncias que o ultrapassaram. A herança do avô e, sobretudo, do pai, as ligações familiares, a conjuntura particular da Ordem de Santiago em face da subida ao trono de D. Manuel, constituem factores que, se não explicam satisfatoriamente a nomeação, pelo menos definem um contexto em que a escolha adquire alguma lógica.

Como já chamei a atenção, só depois do regresso da Índia, Vasco da Gama terá exercido uma influência real na política portuguesa do seu tempo. O êxito da viagem, a necessidade que o monarca tem de valorizar o seu projecto e de angariar apoios, o optimismo

que os bons resultados sempre proporcionam, terão sido, assim, elementos importantes na importância dada a Vasco da Gama por D. Manuel. Os benefícios e as mercês que lhe são dados contribuem, finalmente, para conferir uma expressão institucional a esta realidade.

No entanto, no meio de debate intenso que, entre os inícios de 1500 e finais de 1501, divide amplos sectores do país, a sua posição continua a ser bastante ambígua. Vasco da Gama mantém ligações com os meios tradicionalmente opostos à orientação da monarquia: a Ordem de Santiago e a família da mulher, os Almeida, para citar dois exemplos. Ao mesmo tempo, pela posição que ocupa, é um dos responsáveis pela execução da política *ultramarina* portuguesa. Está demonstrada a sua intervenção na armada que parte em 1502 — ele próprio impõe a sua pessoa como capitão-mor —, tem capacidade legal para intervir em tudo o que diga respeito à presença marítima no Oriente, é muito provável que seja um dos responsáveis pela definição estratégica do caminho a seguir. Não deve ter sido alheio à nomeação de D. Francisco de Almeida, em 1505.

No entanto, como é sabido, esta nomeação não tem lugar num contexto político claro e firme. A política oriental continua a apresentar as ambiguidades que a caracterizam desde 1501. É conhecido o episódio, ocorrido em Cochim, em 1503, revelador das tensões existentes na sociedade portuguesa em relação à estratégia a seguir no Oriente. D. Manuel envia duas frotas para o Malabar (comandadas pelos primos Francisco e Afonso de Albuquerque), além de uma terceira, sob o comando de António de Saldanha (que se dirige para a entrada do mar Vermelho). Tomada a decisão de construir uma fortificação em Cochim, a dupla denominação escolhida só por si revela a diferente posição de cada um. Enquanto Francisco, talvez mais próximo da corrente não imperialista, mais sensibilizada para a dimensão económica da empresa, e socialmente mais aberta aos valores da nobreza tradicional, lhe chama *Castelo Albuquerque*, Afonso, mais próximo das posições do rei, evoca com o

nome de *Castelo Manuel* os valores da política e da monarquia que ambos servem.

Então, a estratégia portuguesa tende a valorizar o desenvolvimento do comércio, e colocar a actividade militar ao serviço deste objectivo. Para lograr este objectivo, tinha sido necessário completar a ligação de Portugal ao Malabar, criando um terceiro pólo na África Oriental, em Sofala, construindo, assim, uma lógica triangular na base do poder português no Oriente: ouro africano, especiarias do Malabar, têxteis do Guzarate.

Sofala não aparece no horizonte da viagem de 1497-1499. Por razões diferentes, não foi possível concretizar o projecto com Cabral e João da Nova. Caberá à armada comandada por Vasco da Gama, em 1502, cujos objectivos militares já foram definidos, lançar as bases da presença portuguesa na região: não é outro o sentido da passagem do almirante por Quíloa, antecipando a de D. Francisco de Almeida. Na história das relações dos Portugueses com a África Oriental, os anos de 1502 e 1505 representam, assim, o ponto de partida da maior importância.

É esta política que se pretende executar em 1505. Já anteriormente, indiquei as suas linhas gerais, tal como aparecem nas instruções dadas por D. Manuel.

Entretanto, o governo do vice-rei, estando ele ainda na Índia, é objecto de sérias críticas em Portugal. Os sectores que acabam por forçar a sua substituição por Afonso de Albuquerque são precisamente aqueles, em relação aos quais Vasco da Gama manterá, no futuro, maiores distâncias. Será, então, legítimo admitir que a mudança de rumo na política de D. Manuel, representada pela nomeação de Albuquerque, tenha significado uma perda de influência do almirante? É muito provável que assim tenha acontecido, tendo em conta determinadas circunstâncias.

De facto, a família Gama — pelo menos a avaliar pelo que se conhece das posições assumidas por Aires da Gama, irmão do almirante — não se conta entre os partidários do conquistador de Goa e

de Malaca. Para só citar um exemplo, numa carta escrita por Afonso de Albuquerque ao rei em Dezembro de 1513, este queixa-se que Aires da Gama o ameaçara com a vinda do irmão («Dom Aires [da Gama] dissera que havia de vir aquele ano o almirante e que eu que me havia de ir»).

Pode-se inferir que Vasco da Gama deixa utilizar o seu nome nos ataques que, na Índia, são feitos a Albuquerque? Pode-se intuir minimamente o que os Gama pensariam da orientação seguida por Albuquerque? Há uma carta, dirigida a D. Manuel por Duarte Barbosa, enviada de Cananor, também no mesmo ano de 1513, que pode ajudar a desvendar o véu da questão.

Duarte Barbosa — o autor do *Livro das Cousas da Índia* — é um homem claramente ligado aos Gama, em especial a Aires da Gama. O teor da epístola mostra, sem margem para dúvidas, a discordância do seu autor relativamente à política imperial praticada por Albuquerque, à expressão político-militar que ele conferiu ao poder português no Oriente, à maior importância conferida às fortalezas do que às feitorias. Para Duarte Barbosa, impõe-se regressar às primeiras feitorias, aos anos 1502-1506, uma vez que aí — cito — «há toda a carga para as naus para cujo fundamento Vossa Alteza mandou descobrir a Índia». E isto só seria possível se a política então vigente fosse substituída por uma inserção mais pacífica nos circuitos orientais do comércio das especiarias. É a orientação propugnada pelo chamado *grupo de Cochim*, tal como é conhecido pela bibliografia.

É legítimo, a partir destes elementos, afirmar que Vasco da Gama compartilharia as opiniões críticas manifestadas pelo irmão e por Duarte Barbosa? Isto é, que também preconizaria uma alteração de rumo no sentido da substituição da estratégia militar de Albuquerque por uma política mais claramente mercantilista? Penso que não é possível fazê-lo de forma inequívoca. Mas, talvez se possa matizar a resposta dizendo que, muito dificilmente, Aires da Gama teria assumido as posições no tom em que o fez se, de alguma for-

ma, não se sentisse familiarmente protegido. A não ser que, em 1513, Vasco da Gama nos círculos próximos da monarquia, já tivesse clarificado uma certa distância em relação ao rei e à orientação por ele patrocinada...

Estas circunstâncias podem ter algum significado. Sabe-se que Afonso de Albuquerque parte para a Índia, pela segunda vez em 1506, na armada de Tristão da Cunha. Sabe-se igualmente que, a despeito das funções que lhe são atribuídas oficialmente (capitão-mor da costa da Arábia), está já secretamente acordado que sucederá a D. Francisco de Almeida a partir de 1508. É difícil não admitir que Vasco da Gama, dadas as funções que exerce, não tenha tido conhecimento desta provisão, e do que em termos de estratégia oriental ela significa. Em face do exposto, é difícil não pensar que, nessa altura — concretamente, em 1507 —, por ordem régia, o almirante é expulso de Sines. É difícil, em suma, não atribuir um significado mais vasto a esta última medida, e, conseqüentemente, não pensar na existência de um nexó entre tudo isto e a provável opinião negativa de Vasco da Gama em relação à nomeação de Afonso de Albuquerque. É uma hipótese que a bibliografia mais recente tende a perfilhar.

Sendo assim, tudo o que se conhece, na sua vida, a partir de 1507, adquire uma nova dimensão. Tendo-se afastado progressivamente da Ordem de Santiago à medida que assume cada vez mais o ónus das suas responsabilidades na política oriental de D. Manuel, a posição política de Vasco da Gama torna-se insustentável quando, na sequência da nomeação de Albuquerque, terá manifestado a sua discordância em relação à estratégia dominante a partir de 1506. Nesse momento, distanciado do rei, também lhe é difícil regressar à milícia de que é oriundo. Por D. Jorge é considerado um homem da Ordem de Cristo, ou seja, de D. Manuel. Com uma posição debilitada, adivinha-se a expulsão de Sines.

Aparentemente, o ano de 1518 terá representado o momento-chave em que as relações de Vasco da Gama com a monarquia co-

meçam a melhorar, depois de uma década de distanciamento. Ou então, o que parece mais provável, o almirante, sentindo que a crise de autoridade de D. Manuel é crescente desde 1515, considera ser o momento adequado para clarificar a sua situação. Continua a sentir-se «homem das ordens militares», mas não tem estatuto claro nem na de Santiago nem na de Cristo. Até hoje, o seu nome nunca apareceu na documentação desta última.

Nesses anos, a ruptura de Vasco da Gama com a orientação política dominante é pública: «O conde-almirante diz com frequência autênticas loucuras», comentará a Carlos V o embaixador castelhano, em Dezembro de 1523.

A carta por esta altura escrita ao rei, manifestando o propósito de deixar o país, parece corresponder, em suma, ao termo de um processo, possivelmente sem retorno. No fundo, revela o propósito de, aproveitando o que julga ser a sua oportunidade, adquirir uma posição própria na sociedade portuguesa do seu tempo. O recuo do monarca logo em 1519 (quando Vasco da Gama adquire as suas propriedades na Vidigueira e recebe o título condal) vai, assim, antecipar a drástica mudança de conjuntura — a nível pessoal e político — decorrente da subida ao trono de D. João III.

Nesse momento, o almirante defende uma política bastante diferente da que aprovara (pelo menos, oficialmente) nos primeiros anos da centúria. A acreditar numa carta posterior do duque de Bragança, teria aconselhado o jovem D. João III a abandonar Ormuz e Malaca, derrubando todas as fortalezas da Índia, excepto Goa e Cochim.

A sua nomeação como vice-rei, em 1524, em termos pessoais é, sem dúvida, um reconhecimento. Para D. João III, o prestígio que lhe advém de ter sido o descobridor do caminho marítimo, a sua experiência no governo das questões orientais, o nome de que ainda aí desfrutava, aconselham a nomeação. Em termos políticos, o regresso de Vasco da Gama à Índia representa, sem dúvida, uma profunda alteração do rumo praticado nos últimos anos.

Como escrevem João Paulo Costa e Vítor Rodrigues, representa, «o predomínio dos elementos anti-imperialistas nos começos do governo de D. João III. Com efeito, ao mesmo tempo que figuras que tinham permanecido na sombra durante muitos anos agora reapareciam detendo cargos proeminentes, outros, que tinham sido distinguidos em sucessivas ocasiões por D. Manuel, caem em desgraça».

É neste sentido, com efeito, que deve ser interpretado o regresso do almirante aos mares da Índia, no que será a sua última e curta missão.

Olhando para a viagem de 1524, é difícil evitar a sensação de que a presença de Vasco da Gama no Oriente tem lugar «fora do tempo». Sem querer entrar pelos domínios perigosos da *retrofuturologia*, diria que, se o vice-rei não tivesse falecido pouco tempo depois, recordaríamos esta sua passagem com um certo sabor a fracasso. Para citar um importante estudo de Vitorino de Magalhães Godinho, *o mundo mudara de 1517 a 1524...*

EPÍLOGO

Repassemos os olhos por toda esta fantástica biografia. De D. João II a D. João III, de 1469 a 1524, decorre pouco mais de meio século, quase medianamente dividido entre os séculos xv e xvi. Na classificação cronológica tradicional, são os últimos, dos tempos medievais, e os iniciais, da modernidade. São, ao todo, cinquenta e cinco anos; pouco mais de meia centúria.

Sigamos o itinerário por toda esta geografia a que Vasco da Gama deixa o seu nome ligado. De Sines a Calecute, das praias alentejanas às costas do Malabar, do Atlântico Norte ao Índico Central, estende-se a maior amplificação de horizontes que uma só vida pode protagonizar.

Por este palco, perpassa uma experiência humana sobre a qual, para terminar, importa reflectir.

© CURRÍCULUM DE UMA VIDA

Olhemos para a biografia de Vasco da Gama: para a sua genealogia no universo alentejano das ordens militares, para os dois momentos altos da aventura oriental (1497-1498 e 1502-1503), para os muitos benefícios que da monarquia recebe, para os interesses mercantis nos quais bem cedo se embrenha, para a fase final da sua vida (da *consagração* da Vidigueira à nomeação como vice-rei). Ressalta uma imagem complexa e um perfil multifacetado de al-

guém que, protagonizando um momento cúspide da história nacional e universal, acaba por ser dificilmente definível.

Descendente da pequena aristocracia do Portugal do interior, encontramos a geração paterna num patamar próximo da realeza, a cuja situação não é alheia a ascensão familiar dentro da Ordem de Santiago. Está ainda por estudar o papel que estas milícias (Cristo, Avis e Santiago) têm, ao longo do século XV, como canais de promoção social de muitas famílias da sociedade portuguesa de então. Ligados à casa real ou às casas senhoriais dos filhos do monarca, numerosos cavaleiros e comendadores das ordens militares protagonizam momentos importantes da gesta marítima no Atlântico e, mais tarde, no Índico. Com frequência, a crónica desta gesta está cheia de apelidos repetidos, reveladores da existência de insuspeitadas solidariedades familiares. A família Gama, neste aspecto, constitui bom exemplo de uma situação, cuja exacta incidência social e política não é ainda bem conhecida, mas que investigações posteriores certamente confirmarão.

Vasco da Gama é filho do alcaide de Sines e comendador do Cercal. É também comendador de Mouguelas e de Chouparia. É o terceiro de uma série de seis irmãos. Tudo aponta, na sua personalidade, para uma formação dentro da espiritualidade e ambiente cultural típicos das ordens militares da Idade Média tardia. Aí, a originária vocação militar é assumida conjuntamente com uma religiosidade marcada por uma vivência onde o espírito de *cruzada* tradicional ainda se mantém enquistadamente vivo. A meu ver, não se tem sublinhado suficientemente a atenção para a presença desta formação na sua pessoa. Embora seja difícil de o demonstrar, é sintomática a circunstância de Vasco da Gama ter mantido, em alguns momentos da sua vida, uma certa *distância* em relação ao poder régio, o que — para além de outras motivações que conjunturalmente podem ser aduzidas — não deixa de recordar o clima e o comportamento que caracterizaram, nas décadas terminais de Quatrocentos, a Ordem de Santiago, talvez a ordem militar que mais

problemas levanta então à monarquia. É interessante ter presente que, apesar das bem conhecidas dificuldades de relacionamento com o Convento de Palmela, apesar de nas vésperas da partida para a Índia ter sido admitido na Ordem de Cristo, nunca Vasco da Gama deixa de se manter ligado à Ordem de Santiago, particularmente a Sines. Não é atitude isolada entre os cavaleiros de Santiago que povoam, com o seu nome, a gesta oriental: idêntica ligação profunda ao Convento de Palmela encontra-se em homens tão diferentes como D. Francisco de Almeida e Afonso de Albuquerque.

Na sua pessoa, a tradição familiar do serviço real é assumida várias vezes ao longo da vida: no comando da frota que, por duas vezes, se desloca ao Oriente, na nomeação, primeiro como almirante das Índias, depois, como vice-rei. Pelo que se conhece da sua actuação nestes momentos, terá sido, no exercício destas funções, leal e rígido executor das instruções recebidas. A par disto, as numerosas benesses recebidas do rei, assim como as notícias que se têm dos rendimentos obtidos, mostram como os interesses materiais acabaram por acompanhar e reforçar as actividades políticas e militares.

De qualquer modo, no tempo de D. João III, sobressaem duas facetas no seu comportamento. Por um lado, é evidente a preocupação por assegurar — através de sucessivas confirmações régias — o património e os rendimentos que lhe tinham sido concedidos pelo anterior monarca. Por outro lado, num momento em que a organização e o funcionamento do poder português no Oriente manifestam já profundas debilidades estruturais, Vasco da Gama mantém vivo um perfil de fidelidade à empresa que certamente explica a sua última nomeação como vice-rei.

De algum modo, esta biografia corresponde ao itinerário típico de um certo *Portugal* que protagoniza, no primeiro quartel do século XVI, todas as contradições dos *fumos da Índia*; paralelamente, exemplifica as coordenadas que caracterizam os rumos da expansão portuguesa.

Luis Filipe F. R. Thomaz chamou há anos a atenção para o *hi-*

bridismo que caracteriza tal expansão. Escreve: «O capitalismo parece, pois, ser no tronco da expansão marítima portuguesa um enxerto — um enxerto que, como frequentemente sucede nos bacelos selvagens, lhe permite crescer e produzir fruto, sem contudo apagar totalmente certos caracteres atávicos da raiz. Daí um certo arcaísmo das instituições e das formas de pensar, que perdura ainda nitidamente ao longo de todo o século XVI e nos ressalta aos olhos quando, por exemplo, comparamos a expansão portuguesa no Índico a uma autêntica expansão burguesa e comercial, como é a da Holanda.»

O tipo sociológico que encarna esta situação é o do cavaleiro-mercador — exteriormente, no modo de vida, é mercador; interiormente, na sua mentalidade, é cavaleiro. O Estado, sem mudar a sua estrutura, dirige a política de expansão e, paralelamente, é o primeiro dos mercadores.

Terá sido Vasco da Gama, como homem, na sua biografia pessoal, um último rebento daquela conjugação híbrida cujo perfil Magalhães Godinho definiu, a propósito do cavaleiro-mercador *quatrocentista*, como *Quixote e Sancho — a cavalaria e o trato, a honra e o proveito*? Aparentemente mais cavaleiro que mercador; na realidade, um cavaleiro que muito beneficiou das possibilidades económicas abertas pela gesta da Índia...

Foi, em vida, homem controverso — vários episódios mostraram-no amplamente. A época em que viveu e o espaço social — o das ordens militares —, de que ele é oriundo, não o foram menos.

AS CONTRADIÇÕES DA MEMÓRIA

Homem controverso em vida, sê-lo-á também depois de falecido. Anos mais tarde, durante o vice-reinado de um bisneto seu, D. Francisco da Gama, 4.º conde da Vidigueira, é construído em Goa um monumento à sua memória: um arco em cantaria, em cujo frontão, se coloca a estátua do descobridor. A medida corresponde,

escreve em Agosto de 1597 o seu descendente, ao «reconhecimento do muito que todo este estado lhe deve por ser o primeiro descobridor e conquistador dele». Seja qual tenha sido a razão, quando D. Francisco da Gama, já substituído no governo da Índia, se prepara para embarcar de regresso a Portugal, de noite, a estátua de Vasco da Gama é derrubada. Significativamente, a devassa, mandada fazer pelo rei a respeito deste lamentável episódio, não esclarece a responsabilidade da afronta, pelo que, anos depois, em 1608, o senado da câmara local escreve ao monarca filipino: «E já nos não espantamos disto, pois onde vimos cometer-se uma tão grave dissolução e insolência como foi haver homens tão maus cristãos que, por sua própria malícia, fizeram uma tão grande afronta aos merecimentos de um tão grande capitão, cujo valor e nome se estende por todas as nações, o Conde-Almirante Dom Vasco da Gama, que tendo esta cidade em memória e reconhecimento de seus muitos feitos posto uma estátua sua em um portal, que para isso mandou fazer junto ao cais da fortaleza [...], o tiraram do seu próprio lugar, quebrando-lhe a cabeça e mãos, que levaram ao pelourinho, e puseram pelas portas da cidade, onde amanheceu com tanta lástima e mágoa dos que bem entendiam a graveza do feito, que não houve pessoa que o não reprovasse e esperasse um rigoroso e exemplar castigo para reformação de semelhantes delitos. Mas, em fim, fiam os homens que Vossa Majestade está longe, e não vê estas coisas, nem eles vêem castigos delas, e quando se cá querem remediar é por mão de amigos ou parentes dos que as cometem. Pois lembramos a Vossa Majestade que convém atalharem-se os insultos, porque, não sendo assim, espere Vossa Majestade que um dia se entre pela fortaleza, e se faça aos vivos o mesmo que se fez à estátua dos mortos.»

No conjunto da memória que perdurou, memória dos Portugueses e de todos os homens que da aventura gâmica se sentem herdeiros, há um outro Vasco da Gama que se mantém vivo. É o personagem central do poema de Camões, o *capitão ilustre* do

canto IX, o típico herói que — embora não saiba porque é chamado — irá com os seus companheiros de viagem ocupar no firmamento um lugar equiparável aos Argonautas; a quem os deuses «prometem, vendo os mares largos, de ser no Olimpo estrelas como a de Argos», tal como se lê no canto IV.

Não escrevera João de Barros que o Gama é, de facto, figura comparável à dos maiores heróis da Roma antiga?: «E se Vasco da Gama fora de nação tão gloriosa como eram os romanos, porventura acrescentaria ao apelido da sua linhagem, posto que fosse tão nobre como é esta alcunha, da Índia, pois sabemos ser mais gloriosa coisa para insígnias de honra o adquirido que o herdado, e que Cipião mais se gloriava do feito que lhe deu por alcunha Africano, que do apelido de Cornélio que era da sua linhagem.»

As liturgias comemorativas contemporâneas transformá-lo-ão em referência (nome, figura e rosto) obrigatória da imagem que sucessivas gerações de portugueses têm da sua própria história. Tal acontece logo com as comemorações do Centenário de Camões de 1880 e continua com as de 1897 (quarto centenário da descoberta da Índia), 1924 (comemoração da morte de Vasco da Gama), 1969 (comemoração do seu nascimento), para só citar as liturgias que ao almirante da Índia directamente dizem respeito. Teria o maior interesse reflectir sobre o papel que estas comemorações exerceram na conformação da imagem que de Vasco da Gama têm significativos sectores da sociedade contemporânea: sobre o discurso que sobre a sua figura se construiu, a nível político e a nível académico, sobre as investigações que a este propósito foram publicadas, sobre as elocuições que se foram literariamente divulgando, sobre as iconografias que sucessivas gerações desenharam. Mas um tal esforço, por si só, justificaria uma outra publicação.

A VIAGEM

No conjunto de tudo o que Vasco da Gama protagoniza e vive, há um acontecimento que, nessa memória colectiva, lhe está indis-

soluvelmente ligado: a viagem, a ligação marítima de Lisboa a Calcutte, através da comunicabilidade dos dois oceanos, o *encontro* do Ocidente com o Oriente.

O cronista Gaspar Correia conta, nas suas *Lendas da Índia*, um episódio, não inteiramente verdadeiro, mas que mostra como, desde muito cedo, na viagem de Vasco da Gama se introduz o *espírito da longa viagem*. Vale a pena transcrever o episódio:

«E passando de um mês que corriam nesta volta, fizeram volta à terra, vindo de lá quanto podiam, todos pedindo a Nosso Senhor que fossem dobrados além da terra, mas quando a tornaram a ver foram mui tristes; mas acharam-se muito avante, pelos sinais das sondas que os pilotos tomavam, e viram terra de outra feição que não tinham visto, e, vendo que a costa corria para o mar, os mestres e pilotos foram em muita confusão, e duvidosos de tornarem outra vez ao mar, dizendo que aquela terra atravessava o mar, e não tinha cabo. O que ouvido por Vasco da Gama [...] disse aos pilotos que não cuidassem tal, porque sem dúvida eles achariam cabo àquela terra, e além dele muito mar, e terras que correr.

» — E vos afirmo que o cabo é já muito perto, e que com outra volta que tornassem ao mar, quando tornassem, o achariam dobrado.

» O que lhe[s] Vasco da Gama dizia por os esforçar, porque os via mui desacoroçados, e em propósito de quererem arribar a Portugal, e mandou fazer volta ao mar, [o] que eles fizeram contra suas vontades, pelo que Vasco da Gama determinou ir tanto nesta volta, que pudesse dobrar o cabo da terra, rogando a todos que não estimassem os trabalhos, que para isso se meteram neles, e que tivessem esperança em Nosso Senhor, esta volta o dobrariam, dando-lhe sempre muito esforço sem nunca dormir nem tomar repouso, mas sempre com eles nos trabalhos, acudindo com apito do mestre, como todos faziam, com que se foram tanto metendo ao mar, que o acharam todo em tormenta desfeita, com sarrações e escuridões. E por os dias serem muito pequenos, sempre parecia noite, com

cinturas nas enxárcias com os mastros, porque com a braveza do mar parecia cada hora que os navios se faziam em pedaços. Com medo e trabalho adoeciam, porque também não podiam fazer comer, e clamavam todos que arribassem a Portugal, e não queriam morrer como gentes bestiais, que por suas mãos tomavam a morte, com que davam brados e clamos. O que nos outros navios era muito mais. Mas os capitães se escusavam, dizendo que não fariam senão o que fizesse Vasco da Gama, o qual com os seus, ora bravo ora manso, tinha com eles mui grandes trabalhos. E por ser homem mais colérico, às vezes com agastadas palavras os fazia calar, ainda que bem via a razão que tinham, que se viam cada hora mortos, desesperados da vida, e quase havia dois meses que iam naquela volta, e os mestres e pilotos bradavam que fizessem outra volta, mas o capitão-mor não queria. Fazendo já os navios muita água, com que os trabalhos eram dobrados, porque os dias eram pequenos e as noites grandes, que lhes causavam dobrado temor da morte, onde lhes acudiram chuvas tão frias que os homens se não podiam bulir. Bradavam todos a Deus por misericórdia de suas almas, já que das vidas não faziam conta.

» Vasco da Gama, parecendo-lhe já tempo, mandou que fizessem outra volta, mostrando-se muito agastado, jurando que, se o cabo não dobravam, havia de tornar ao mar tantas vezes até que o dobrasse, ou fosse o que Deus quisesse. Pelo que, com este medo, os mestres tomaram muito mais trabalho por ir de lá quanto pudessem, tomando mais esforço, chegando-se para terra, saindo-se da tempestade do mar, e todos bramando a Deus por misericórdia, que lhe desse caminho como se vissem fora de tantos perigos, e assim chegando-se a terra, e achando-se menos trabalho e [n]o mar mais bonança, foram correndo muito tempo, e cortando por dar com a terra e lavar os navios mais folgados, o que de noite melhor faziam quando o capitão dormia. O que assim faziam os outros navios, seguindo o farol que Vasco da Gama levava; e de noite os navios faziam fogos uns aos outros por se não apartarem. E, vendo o

muito que corriam e não achavam terra, cortaram mais largo por chegarem a ela e, não a achando, e o mar e o vento bonança, conheceram que tinham dobrado o cabo, com o que neles entrou grande prazer.»

Deixo de lado, propositadamente, a análise deste texto no que se refere às suas informações em matéria da veracidade da rota seguida. Neste aspecto, Gaspar Correia constitui uma fonte que exige grandes cuidados de leitura. Aliás, ele confunde a viagem de Bartolomeu Dias, em 1487-1488, e a de Vasco da Gama, em 1497-1499, atribuindo a esta última coisas que aconteceram na anterior. É o caso, para citar um exemplo, da referência à passagem do cabo da Boa Esperança sem disso se terem dado conta, o que efectivamente aconteceu, mas na expedição de Bartolomeu Dias. E, pelo relato de Álvaro Velho, sabe-se que a rota descrita não foi exactamente assim.

Penso, no entanto, que este texto tem interesse, por uma outra razão. Porque o cronista, ao misturar duas viagens numa só, e ao situar o acontecimento na expedição gâmica, dá-nos uma descrição bastante aproximada do que a rota do cabo da Boa Esperança — e com ela a rota da Índia — representa em termos de vivência humana.

Assim, embora não constitua um relato inteiramente *verídico* — porque a viagem não se realiza nos termos exactos em que ele a descreve —, dá uma ideia *verdadeira* do significado daquilo que efectivamente acontece. Por isso, o texto em causa, não sendo fonte fidedigna, é certamente indício esclarecedor.

É esclarecedor do que as duas viagens de Vasco da Gama representam em termos de custos humanos. Podem tais custos ser contabilizados? A partir dos elementos proporcionados pela bibliografia, para as primeiras viagens, e considerando naufrágios, encontros armados, doenças, obtém-se o seguinte quadro (valores aproximados):

QUADRO 13. — CUSTOS HUMANOS DA ROTA

Data	Capitão	N.º de Barcos	Tripulação	Mortos	%
1497-1499	Vasco da Gama	4	160	100	63
1500-1501	P. A. Cabral	13	1250	700	56
1501-1502	João da Nova	4	300	100	33
1502-1503	Vasco da Gama	20	1500	350	23
1503-1504	A. Albuquerque	9	1000	350	35
1504-1505	Lopo Soares	12	1200	200	17
Total		62	5410	1800	33

Como se vê, a percentagem das perdas é um pouco superior a um terço. É verdade que se nota uma diminuição dos valores à medida que as viagens se vão realizando. Pode considerar-se que a experiência e os conhecimentos aumentam com o tempo. Com valores superiores a 50 por cento, só as duas primeiras viagens; mesmo a de Tristão da Cunha, que tem lugar pouco depois, em 1506-1508, apresenta valores ligeiramente inferiores (cerca de 3000 homens à partida, cerca de 1400 mortos, ou seja, uma percentagem de baixas na ordem dos 47, entre vítimas de naufrágios, enfrentamentos militares e doenças).

O naufrágio é o grande evento causador de mortes; calcula-se, para um período ligeiramente maior — entre 1497 e 1509 —, entre 17 e 20 navios naufragados, cerca de 1800 pessoas; como para igual período, se calcula um total aproximado de 15 000 pessoas que terão feito a rota do Índico, a percentagem da mortandade provocada por esta causa ascende a 12 por cento.

Em linhas gerais, estas observações não entram em conflito com os estudos feitos para um período mais vasto, até ao século XVIII. É possível, assim, ponderar melhor o significado do que acontece no primeiro quartel do século XVI. Por exemplo, em matéria de perdas, de facto, o período 1500-1529 é o que apresenta valores

absolutos mais altos (mais de 35 por cento das perdas totais registadas à ida, e apuradas para o conjunto do séculos XVI-XVII e XVIII).

Investigações mais recentes apontam para cerca de 73 000 partidas, entre 1497 e 1540; destas, terão chegado ao Oriente cerca de 34 000. Uma diferença de cerca de 39 000 pessoas, que pode, assim, dar uma ideia dos custos humanos da rota inaugurada por Vasco da Gama. Para o período 1497-1700, a diferença é de cerca de 46 por cento no sentido Ásia-Portugal, e de cerca de 50 por cento no sentido Portugal-Ásia.

Mas há também o *outro* lado dos custos humanos. O lado das populações sacrificadas a uma lógica que as ultrapassa, vítimas de uma guerra em que o corso e os bombardeamentos da artilharia constituem a *outra* face da aventura gâmica. Não vale a pena, a este respeito, tentar contabilizar; em qualquer parte, o sofrimento não é redutível à fria adição dos números. E nada ajuda fazer comparações com a dimensão incomensuravelmente superior dos sofrimentos provocados pelos conflitos da contemporaneidade.

A este respeito, o relato, transcrito no capítulo segundo, da captura da nave de peregrinos é elucidativo. O desabafo de Tomé Lopes — já citado — é suficientemente ilustrativo: «Foi isto numa segunda-feira, três de Outubro de mil quinhentos e dois, de que me lembrarei toda a minha vida...» E Mateus de Bérghamo, quando se refere ao mesmo episódio, acrescenta: «Sobre este assunto, tiveram lugar algumas histórias, que não é este nem o momento nem o lugar para revelar.»

Há pouco, quando sublinhei a dimensão aparentemente controversa da biografia de Vasco da Gama, deixei em aberto a interrogação se, no fundo, não será controversa a época em que vive.

No seu conjunto, o ciclo aberto pelas viagens de Vasco da Gama é multifacetado. Com tudo o que, à nascença, implica de alargamento insuspeitado de distâncias físicas e de horizontes espirituais, de mutações profundas na comunicabilidade das economias, das civilizações e das culturas, tal ciclo encerra, de facto, uma grande di-

versidade: projecto de gerações, vontade de poder, debate estratégico, aventura náutica, heroicidade na viagem, afirmação militar, interesses mercantis, negociação diplomática, intransigências da autoridade, alegria no momento do êxito, frequente sofrimento.

Entre 1469 e 1524, Vasco da Gama foi também um pouco de tudo isto. Na realidade, o comendador de Santiago, o capitão-mor, o almirante da Índia, o conde da Vidigueira, dá nome e rosto à *Era de Vasco da Gama*.

Protagonista da viagem de 1497-1499, é o personagem por excelência de um dos *acontecimentos-referência* da história de Portugal e do mundo: do processo das navegações oceânicas, da história do Ocidente e das suas relações com o Oriente e, finalmente, numa perspectiva mais global, da compreensão da própria história universal e da conjuntura que a caracteriza na transição do mundo medieval para o moderno.

Nos *Ditos Portugueses Dignos de Memória*, conta-se um breve e singelo episódio, a meu ver, muito significativo. Possivelmente, não é verídico. É demasiado profético. No entanto, a lição do comentário quinhentista não é menos verdadeira. Resume toda a bivalência que a viagem gâmica — e, com ela, a própria figura do almirante — encerra: «Chegando Vasco da Gama do descobrimento da Índia, perguntou-lhe o conde [de Vimioso] que mercadorias havia lá para trazerem e que cousas queriam de cá a troco delas. E, dizendo-lhe Vasco da Gama que o que se trazia de lá era a pimenta, canela, gengibre, âmbar e almíscar, e o que queriam de nós era ouro, prata, veludo, escarlatas, disse-lhe o conde: — Dessa maneira eles são os que nos descobriram a nós...»

Na verdade, no seu próprio tempo, o almirante protagoniza acontecimentos que podem ter mais de uma leitura. A própria biografia é susceptível de ser objecto de distintas valorações.

Aliás, é difícil pensar a figura sem a situar no contexto em que vive. Só assim se percebem as motivações que o acompanham ao

longo dos anos, ou se avalia o verdadeiro significado das atitudes que toma. É sempre assim. A acção de qualquer pessoa não se esgota nela própria, transcende-a na sociedade que a rodeia, e nos diferentes futuros que vão conhecer as consequências das suas decisões e da sua actuação. Só neste sentido se pode falar de intencionalidade, de responsabilidade, de liberdade. E, quando se trata de alguém com especial relevância na sua época, como é o caso de Vasco da Gama, a transcendência adquire especial significado.

Cabe ao historiador, na consideração de cada biografia particular, situar-se de modo sensato entre estes dois pólos: o da enunciação de cada passo do personagem que estuda, por um lado, e o da análise das tendências do tempo, por outro.

No fundo, é o velho debate historiográfico que a contemporaneidade herdou do século passado. Tal como é propugnado por Leopold von Ranke, devem-se identificar as personalidades significativas com as tendências dominantes de cada época? Nesse caso, o verdadeiro singular — a dimensão pessoal — acaba realmente por se diluir. Ou, pelo contrário, na linha das *Considerações sobre a História Universal* de Jacob Burckhardt, deve-se, de preferência, olhar para a história como o palco de aperfeiçoamento pessoal? Nesse caso, o sujeito só se realiza na afirmação individual — sempre cultural — perante as estruturas exteriores, favorecedoras da estabilidade.

Aplicando este raciocínio ao presente trabalho, deve-se olhar prioritariamente para a figura do almirante, situando-o, depois, no seu tempo, ou, pelo contrário, deve-se estudar a transição da época medieval para a moderna através da pessoa de Vasco da Gama? A solução ideal não existe. Cada momento exige que se ponderem todas as facetas do problema. Por exemplo:

Vasco da Gama é escolhido para chefiar a frota descobridora. As crónicas não esclarecem totalmente as razões da nomeação; na altura, ter-se-á sabido, realmente, o que aconteceu? Vasco da Ga-

ma recebe o título de *almirante*; terá ele percebido, na sua globalidade, todas as implicações da mercê? Que se terá passado por detrás da expulsão de Sines? Será o diploma em causa consequência do esfriamento das suas relações com o rei, ou com a Ordem de Santiago? Tal esfriamento é consequência de uma relação de causalidade ou de contextualidade? Quando Vasco da Gama ameaça sair do país e, ao mesmo tempo, solicita a D. Manuel o título de conde, em que aspecto está a ser sincero? Quando manifesta o desagrado, ou quando solicita a benesse? E muitas outras situações se poderiam apontar...

O caminho prudencial, como sempre, encontra-se na via do equilíbrio. Importa, assim, reconstruir (evocando) o diálogo entre pessoas, com nome e com rosto. Por vezes, este esforço não é fácil. O protagonista — chame-se herói, figura emblemática ou personalidade exemplar — surge directamente com as suas características individuais. A seu lado, os contemporâneos são outras tantas personalidades que também importa tornar vivas e actuaentes. No fundo, a colectividade — chame-se sociedade, tendência[s] ou estruturas de distinto signo — não é simples abstracção, nem sequer mero *complexo significativo*. A época de cada um é, assim, uma rede apertada de múltiplos interesses e motivações nem sempre coincidentes, que importa articular e identificar.

Por isso, a biografia é permanente esforço de integração, em que o factor humano constitui o campo de análise por excelência. Aqui, os planos sobrepõem-se permanentemente: os factos documentados nas fontes sucedem-se, mas com frequência não satisfazem, pelo que importa introduzir, a cada passo, as possibilidades abertas pela imaginação do nosso *olhar* posterior.

Hoje, conhecemos *menos* pormenores da vida do almirante. Mas não saberemos *melhor* muitas outras coisas? O tempo, a distância, a experiência do que veio depois, enriqueceram a nossa visão, ampliando em muito a capacidade de interpretar o significado do que aconteceu.

A biografia de Vasco da Gama não poderia ser só uma seca narrativa a partir das fontes que lhe dizem respeito. Também não poderia dissolver a sua figura numa explanação da época, em que o almirante aparecesse como um personagem adjuvante na apresentação do conjunto. Qualquer destas soluções, acabaria por o isolar. Pretendi apresentar o homem vivo e, nessa vivência, os problemas da época. O «homem não é nunca um indivíduo; seria melhor chamá-lo um universal singular: totalizado e, por isso mesmo, universalizado pela sua época, totaliza-a reproduzindo-se nela como singularidade...» São palavras de Sartre, a propósito de Flaubert. É verdade. Mas esta dupla dimensão é visível, não tanto na biografia vivida pelo protagonista, quanto na biografia que, sobre ele, cada geração escreve.

Com efeito, a história biográfica joga com ambos os planos, o individual e o colectivo, mas deve articulá-los através do permanente recurso à dimensão integradora da experiência humana: a dos protagonistas e a nossa. Por isso, fiel a este propósito, acentuei tanto a importância do debate, das divergências de opinião, das diferenças entre as opções. Tratava-se de situar o almirante no tempo em que ele viveu, procurava-se determinar não apenas o que ele foi, mas sobretudo o que ele ao longo da vida assumiu querer ser. No fundo, tratava-se de melhor conhecer a acção, aspirando a compreender a decisão.

Na realidade, por desejar saber tudo quanto as fontes nos transmitiram acerca de Vasco da Gama, chega-se a captar inteiramente a sua interioridade? Não é este o problema de toda a biografia? Não escreveu, em *Evaristo Carriego*, Jorge Luís Borges: «Que um indivíduo queira despertar noutro indivíduo recordações que só pertenceram a um terceiro, é um evidente paradoxo. Levar a cabo com despreocupação tal paradoxo, é a inocente vocação da biografia...?»

E aqui ressalta a necessidade de dar a última palavra ao leitor. Porque nem tudo tem uma só resposta. E, muitas vezes, as coisas,

em si, são pouco coerentes. Recordo o dito do conde de Vimioso, atrás citado: foram os portugueses que descobriram a Índia, ou foram eles que nos descobriram a nós?

De facto, só o homem é capaz de unificar a dispersão das estruturas e das conjunturas, dos estímulos e das limitações, das possibilidades económicas e dos condicionalismos sociais, das heranças culturais e dos desejos da política. Isto, se é válido para o protagonista, é-o sobretudo para o espectador, porque *representar mentalmente* o acontecido, para quem vem depois, é a única forma de ver...

Recorrer à experiência humana significa, em suma, recorrer ao que de mais profundo e mais estimulante existe no diálogo entre gerações, o qual é, em última análise, o grande motor da reflexão histórica...

Sobretudo no caso de Vasco da Gama, em que a história vive paredes meias com o imaginário, em que o documento e a crónica não se conseguem libertar da literatura e do mito. Pode-se recordar Vasco da Gama à margem de Camões? Pode-se pensar na aventura do almirante sem recordar a *Ascensão de Vasco da Gama* evocada por Fernando Pessoa, na qual

*Os deuses da tormenta e os gigantes da terra
Suspendem de repente o ódio da sua guerra
E pasmam...*

Vasco da Gama viveu há cinco séculos. Dentro de um ano, comemoram-se os quinhentos anos da sua chegada à Índia. Serão certamente muitas e variadas as *opiniões* que a seu respeito iremos ouvir; e diferentes *sensibilidades* vão exigir o direito de se manifestar. É compreensível. É sinal que, no fundo de todos nós, Vasco da Gama ainda não *morreu*. Continua vivo, capaz de mobilizar inteligências e vontades.

Aproveitemos a oportunidade. Há algo que se não pode negar: a herança. Todos, embora cada um de modo diferente, somos herdeiros. E é na aceitação generosa desta circunstância que os herdeiros se reconhecem. Teremos, então, encontrado o fundamento para recordar em conjunto, motor de toda a comemoração.

BIBLIOGRAFIA

Dadas as características do presente estudo, entendeu-se ser preferível não sobrecarregar a exposição com notas bibliográficas, justificação de fontes e referências de pormenor, uma vez que isso iria tornar a leitura mais pesada e a compreensão do texto mais difícil para a generalidade dos leitores. Sendo assim, a bibliografia que se apresenta foi organizada por grandes temas, dentro dos quais se indicam os títulos que se consideram mais significativos. Não se pretendeu indicar exaustivamente todos os trabalhos, partindo do princípio que o leitor eventualmente interessado em bibliografia complementar e de pormenor poderá encontrá-los através da consulta dos que se seleccionaram.

Para facilitar a leitura a um público menos familiarizado com os textos medievais e do início da época moderna, as transcrições de textos da época foram sempre feitas com actualização da ortografia. Por esta razão, entendeu-se dispensável a explicitação da fonte bibliográfica utilizada.

Porque se pretendeu apresentar uma biografia de Vasco da Gama e, só complementarmente, se procurou abordar a época em que o navegador viveu, não se incluíram exaustivas referências a títulos relativos ao Portugal de finais do século XV e a inícios do século XVI, assim como aos que tratam do Índico no primeiro quartel de Quinhentos. A inclusão destas obras iria aumentar desnecessariamente a extensão da bibliografia. Exceptuaram-se alguns títulos — facil-

mente identificáveis — que se consideraram importantes para a compreensão da biografia do almirante das Índias.

Teve-se, ainda, a preocupação de estabelecer uma ligação entre a indicação das fontes, a referência bibliográfica às publicações onde tais fontes se encontram publicadas (embora sem a preocupação de exaustão no que se refere às fontes menores), e os trabalhos que as estudam. Sempre tendo em vista a figura de Vasco da Gama. Por isso, determinados temas — que em outras circunstâncias seriam merecedores de um maior desenvolvimento (v. g., a viagem de Cabral em 1500) — aparecem aqui tratados, em termos bibliográficos, de forma mais resumida.

Assim, obedecendo a estes critérios, a bibliografia foi organizada segundo o seguinte esquema:

1. OBRAS DE CONSULTA E BIBLIOGRAFIAS
2. FONTES E BIBLIOGRAFIA SOBRE AS PRIMEIRAS VIAGENS
 - 2.1. O «DIÁRIO» DA VIAGEM DE 1497-1499
 - 2.2. FONTES COMPLEMENTARES PARA O ESTUDO DAS PRIMEIRAS VIAGENS, NOTADAMENTE DA DE 1497-1499
 - 2.3. INSTRUÇÕES DE VASCO DA GAMA PARA A VIAGEM DE PEDRO ÁLVARES CABRAL E BIBLIOGRAFIA RELATIVA A ESTA VIAGEM
 - 2.4. FONTES E BIBLIOGRAFIA PARA O ESTUDO DA SEGUNDA VIAGEM DE VASCO DA GAMA
 - 2.5. TEXTOS CRONÍSTICOS
 - 2.6. OUTRAS FONTES
3. RELAÇÕES DE ARMADAS DA ÍNDIA E CARREIRA DA ÍNDIA
4. NÁUTICA, TIPO E TONELAGEM DE NAVIOS
5. BIBLIOGRAFIA SOBRE VASCO DA GAMA
 - 5.1. BENEFÍCIOS CONCEDIDOS E DOCUMENTAÇÃO RELATIVA À SUA PESSOA
 - 5.2. BIOGRAFIAS

6. BIBLIOGRAFIA SOBRE ASPECTOS COMPLEMENTARES

6.1. IMAGINÁRIO MARÍTIMO E ORIENTAL

6.2. TEORIA DO SÍGILo

6.3. VIAGENS DE PÊRO DA COVILHÃ

6.4. TÍTULO DE ALMIRANTE

6.5. OS JERÓNIMOS E OS DESCOBRIMENTOS

6.6. OUTRAS VIAGENS NO TEMPO DE VASCO DA GAMA (ENTRE 1500 E 1505)

6.7. DEGREDADOS

6.8. CORSO

7. HISTÓRIA DOS DESCOBRIMENTOS E DA EXPANSÃO

8. BIBLIOGRAFIA GERAL

9. TEXTOS DE DIVULGAÇÃO HISTÓRICA E OBRAS DE CIRCUNSTÂNCIA

1. OBRAS DE CONSULTA E BIBLIOGRAFIAS

- ALBUQUERQUE, Luís de (direcção; coordenação de Francisco Con-
tente Domingues) — *Dicionário de História dos Descobrimentos
Portugueses*, 2 volumes, Lisboa, Círculo de Leitores, 1994 (ex-
cepto no caso do artigo dedicado a Vasco da Gama, não se desdo-
braram os numerosos artigos com interesse directo para este tra-
balho).
- *Catálogo sistemático da exposição bibliográfica comemorativa do
Quarto Centenário de Vasco da Gama* (Biblioteca Nacional de
Lisboa, 1925/Jan. 27 — Fev. 2), Lisboa, 1925.
- *Catálogo do [V] Centenaire de la naissance de Vasco da Gama.
Exposition bibliographique et iconographique*, Estrasburgo, Fun-
dação C. Gulbenkian, 1970.
- COELHO, Maria Helena Cruz (direcção de) *Repertório bibliográ-
fico da historiografia portuguesa (1974-1994)*, Coimbra, Institu-
to Camões e Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra,
1995.

- *V Centenário do Nascimento de Vasco da Gama. Exposição documental e bibliográfica*, Porto, 1970.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro — *Guia de história dos descobrimentos portugueses e expansão portuguesa*, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1988.
- SERRÃO, Joel (direcção) — *Dicionário de História de Portugal*, 4 volumes, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1963-1971 (excepto no caso do artigo dedicado a Vasco da Gama, não se desdobraram os numerosos artigos com interesse directo para este trabalho).
- SILVA, Anabela Trindade Correia da — «Notícia da bibliografia sobre a figura e feitos de Vasco da Gama», *Panorama*, n.º 31, 4.ª série, Setembro de 1969, págs. 92-96.

2. FONTES E BIBLIOGRAFIA SOBRE AS PRIMEIRAS VIAGENS

2.1. O «DIÁRIO» DA VIAGEM DE 1497-1499

Publicado pela primeira vez por DIOGO KOPKE e ANTÓNIO DA COSTA PAIVA, *Roteiro da viagem que em descobrimento da Índia pelo Cabo da Boa Esperança fez Dom Vasco da Gama em 1497. Segundo um manuscrito coetaneo existente na Bibliotheca Publica Portuense*, Porto, Tipografia Comercial Portuense, 1838, págs. 1-106.

Foi posteriormente objecto de várias edições, que frequentemente representam outros tantos e importantes estudos sobre este texto, quer pelas notas ao mesmo, quer pelas introduções e apêndices documentais que incluem (as edições são indicadas por ordem cronológica):

- HERCULANO, Alexandre; PAIVA, António da Costa — *Roteiro da viagem de Vasco da Gama em MCCCCXCVII*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1861, págs. 1-106.
- PEREIRA, A. B. Bragança — «Roteiro da viagem de Vasco da Gama», *Arquivo Português Oriental*, tomo I, volume I, parte I, Bastorá, 1936, págs. 10-70.

- BAIÃO, António; BASTO, A. de Magalhães — *Diário da viagem de Vasco da Gama*, volume I, Porto, Livraria Civilização, 1945, em fac-símile e transcrição, por paginar, e em texto actualizado, volume I, págs. 3-118 (com uma introdução de DAMIÃO PERES). O segundo volume é constituído por dois estudos críticos, fundamentais ainda hoje, da autoria de GAGO COUTINHO («Reconstituição da rota seguida por Vasco da Gama na viagem de descobrimento do caminho marítimo da Índia», págs. 11-171; texto publicado, com ligeiras variações, e com o título de «O <diário> da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia», em *A Náutica dos Descobrimentos* [vd. mais adiante § 4], págs. 364-451) e de FRANZ HÜMMERICH («Estudo crítico sobre o <roteiro> da primeira viagem de Vasco da Gama [1497-1499]», págs. 177-542; trata-se da versão portuguesa do original alemão, publicado na *Revista da Universidade de Coimbra*, volume 10, 1927, págs. 53-302).
- COSTA, A. Fontoura da — *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho*, prefácio, notas e anexos de [...], Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1960, págs. 3-83.
- FONSECA, Branquinho da — «Roteiro da viagem que em descobrimento da Índia pelo Cabo da Boa Esperança fez Dom Vasco da Gama», em *As Grandes Viagens Portuguesas*, 1.^a série, Lisboa, Portugália, s. d., págs. 25-94.
- *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central* [vd. mais adiante, § 2.6.], volume I, documento I, págs. 2-27 (publicação parcial da parte correspondente à costa de Moçambique).
- MACHADO, José Pedro; CAMPOS, Viriato — *Vasco da Gama e a sua viagem de descobrimento*, Lisboa, Câmara Municipal, 1969, págs. 113-225 (utilizo esta edição para as citações e para o texto do apêndice).
- GARCIA, José Manuel — *Viagens dos Descobrimentos*, Lisboa, Presença, 1983, págs. 159-211.
- ÁGUAS, Neves — *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama*, Lisboa, Publicações Europa-América, 1987, págs. 19-92.

- ALBUQUERQUE, Luís de — «Diário da primeira viagem de Vasco da Gama», em *Grandes Viagens Marítimas*, Biblioteca da Expansão Portuguesa, volume 1, Lisboa, Alfa, 1989, págs. 7-51.
- ALBUQUERQUE, Luís de — *Diário da viagem de Vasco da Gama*, Lisboa, CNCDP-Ministério da Educação, 1990.
- FONSECA, Luís Adão da; CARVALHO, José Adriano de — *O Atlântico: a memória de um Oceano*, volume 2 [vd. mais adiante, § 8], págs. 132-137 (publicação parcial da parte correspondente à rota atlântica, na ida).
Entre as edições em língua estrangeira, destacam-se (indicadas por ordem cronológica):
- *Voyageurs Ancients et Modernes* (ed. EDOUARD-THOMAS CHAR-TON), volume 3, Paris, Aux Bureaux du Magasin Pittoresque, 1855, págs. 219-264 (versão francesa); tenho notícia de uma reedição desta versão por JEAN CASSOU, *La découverte du Nouveau Monde: le Mémorial des Siècles*, Paris, 1982, págs. 187-259, que não foi possível consultar.
- MORELET, Arthur — *Journal du voyage de Vasco da Gama en MCCCCXCVII*, Lião, Imp. de Louis Perrin, 1864, págs. 1-84 (versão francesa).
- RAVENSTEIN, E. G. — *The journal of the first voyage of Vasco da Gama, 1497-1499*, Londres, Hakluyt Society, 1898, págs. 1-93 (versão inglesa).
- HÜMMERICH, Franz — *Vasco da Gama und die Entdeckung des Seewegs nach Ostindien*, Munique, C.H. Beck'sche Verlagsbuch-hanlung Oskar Beck, 1898, págs. 149-191 (versão alemã).
- GIERTZ, Gernot — *Vasco da Gama. Die Entdeckung des Seewegs nach Indien. Ein Augenzeugenbericht 1497-1499*, Berlim, Verlag Neues Leben, 1986, págs. 35-143 (versão alemã).
- AIRALDI, Gabriella — *Il «Roteiro» di Vasco da Gama. Diario di bordo del primo viaggio alle Indie (1497-1499)*, Verona, Cassa di Risparmio di Verona, Vicenza e Belluno, 1987, págs. 53-166 (versão italiana).

- RADULET, Carmen — *La prima circumnavigazione dell'Africa. 1497-1499*, Reggio Emilia, Edizioni Diabasis, 1994, págs. 76-135 (versão italiana).
- AUBIN, Jean; TEYSSIER, Paul; VALENTIN, Paul — *Voyages de Vasco da Gama. Relations des expéditions de 1497-1499 et de 1502-1503*, Paris, Editions Chandeigne, 1995. págs. 85-167 (versão francesa).

O manuscrito da Biblioteca Municipal do Porto, além do relato da viagem de 1497-1498, inclui ainda outros dois textos:

- A) Uma nota de carácter geográfico-comercial sobre os reinos a sul de Calecute (fol. 41r-44r).

Publicado pela primeira vez por DIOGO KOPKE e ANTÓNIO DA COSTA PAIVA, *Roteiro* [ob. cit.], págs. 107-116, foi posteriormente incluída em várias edições do roteiro (na impossibilidade de as indicar todas, por exemplo: por ALEXANDRE HERCULANO e ANTÓNIO DA COSTA PAIVA [ob. cit.], págs. 107-116; por FRANZ HÜMMERICH, em ANTÓNIO BAIÃO e A. MAGALHÃES BASTO, *Diário da viagem de Vasco da Gama* [ob. cit.], volume 1, págs. 121-130; por NEVES ÁGUAS [ob. cit.], págs. 93-100.

No fim, há quatro breves notas: três sobre elefantes e uma sobre os preços das especiarias em Alexandria.

- B) Um vocabulário malaiala (fol. 45r-45v).

Publicado pela primeira vez por DIOGO KOPKE e ANTÓNIO DA COSTA PAIVA, *Roteiro* [ob. cit.], págs. 116-119, foi posteriormente incluída em várias edições do roteiro (na impossibilidade de as indicar todas, por exemplo: por ALEXANDRE HERCULANO e ANTÓNIO DA COSTA PAIVA [ob. cit.], págs. 116-119; por FRANZ HÜMMERICH, em ANTÓNIO BAIÃO e A. MAGALHÃES BASTO, *Diário da viagem de Vasco da Gama* [ob. cit.], volume 2, págs. 185-189; por NEVES ÁGUAS [ob. cit.], págs. 101-102.

2.2. FONTES COMPLEMENTARES PARA O ESTUDO DAS PRIMEIRAS VIAGENS, ΠΟΛΙΤΕΙΑΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ DA DE 1497-1499

2.2.1. CARTAS DO REI D. MANUEL

A) Carta dirigida aos *Reis Católicos*, sem data, que não chegou a ser enviada. AN/TT, *Colecção S. Vicente*, livro 3, fol. 515r-515v. Publicada pela primeira vez em *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas, publicadas... ao celebrar-se a comemoração quadricentenaria do descobrimento da América*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, págs. 95-96.

Algumas publicações posteriores (indicadas por ordem cronológica):

- CORTESÃO, Jaime — «A expedição de Cabral», em *História da Colonização Portuguesa do Brasil* (dir. CARLOS MALHEIRO DIAS), volume 2, Porto, Litografia Nacional, 1923, pág. 9, nota 14.
- COSTA, A. Fontoura da — *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho* [ob. cit.], págs. 195-196.
- HIDALGO NIETO, Manuel — «Dos redacciones diferentes de una misma carta», *Ocidente*, n.º 71, volume 22, Março de 1944, págs. 255-256 (publicado inicialmente na *Revista de Indias*, ano 4, n.º 13, págs. 457-478).
- *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central* [vd. mais adiante, § 2.6.], volume 1, documento 2, págs. 28-31.

B) Carta dirigida aos *Reis Católicos*, em 12 de Julho de 1499. AN/TT, *Colecção S. Vicente*, livro 3, fol. 513r-513v. Publicada pela primeira vez por TEIXEIRA DE ARAGÃO, «Vasco da Gama e a Vidi-gueira» [vd. mais adiante, § 5.1.], documento 4, pág. 673.

Algumas publicações posteriores (indicadas por ordem cronológica):

- RAVENSTEIN, E. G. — *The journal of the first voyage of Vasco da Gama, 1497-1499* [ob. cit.], págs. 113-114 (versão inglesa).
- CANTO, Eugénio do — *Carta de El-Rei D. Manuel para os Reis de Castela dando-lhes parte da descoberta da Índia, da sua riqueza e do proveito que d'ahi pode vir à Christandade. Carta de El Rei*

- D. Manuel ao cardeal protector de Agosto de 1499*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1906.
- PEREIRA, A. B. Bragança — «Roteiro da viagem de Vasco da Gama» [ob. cit.], págs. 84-85.
 - COSTA, A. Fontoura da — *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho* [ob. cit.], págs. 196-198.
 - HIDALGO NIETO, Manuel — «Dos redacciones diferentes de una misma carta» [ob. cit.], págs. 257-259.
 - REGO, António da Silva — *Documentação para a história das missões do Padroado Português do Oriente*, volume I (1499-1522), Lisboa, Agência-Geral das Colónias, 1949, documento 1, págs. 3-5 (há uma edição fac-similada, Lisboa, CNCDP e Fundação Oriente, 1991).
 - MARQUES, João Martins da Silva — *Descobrimientos Portugueses*, volume 3, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, documento 403, págs. 673-674.
- C) Carta dirigida ao imperador Maximiliano em 26 de Agosto de 1499. Arquivo do Estado de Viena, *Habsburg-Lothringisches Familienarchi — Familienkorrespondenz*, A.I, fol. 14. Publicada pela primeira vez por PETER KRENDL, no original em latim, em «Ein neuer brief zur ersten indienfahrt Vasco da Gamas», *Mitteilungen des Osterreichischen Staatsarchivs*, volume 33, 1980, págs. 20-21, e, posteriormente, por JOSÉ MANUEL GARCIA, na tradução portuguesa, em «Carta de D. Manuel a Maximiliano sobre o descobrimento do caminho marítimo para a Índia», *Oceanos*, n.º 16, 1993, pág. 30.
- D) Carta dirigida ao cardeal Alpedrinha, de 28 de Agosto de 1499. AN/TT, *Colecção S. Vicente*, livro 14, fol. 1-2v. Publicada pela primeira vez por TEIXEIRA DE ARAGÃO, «Vasco da Gama e a Vidi-gueira» [vd. mais adiante, § 5.1.], documento 5, pág. 674. Algumas publicações posteriores (indicadas por ordem cronológica):
- RAVENSTEIN, E. G. — *The journal of the first voyage of Vasco da Gama, 1497-1499* [ob. cit.], págs. 114-116 (versão inglesa).

- CANTO, Eugénio do — *Carta de El-Rei D. Manuel para os Reis de Castela dando-lhes parte da descoberta da Índia* [ob. cit.].
 - PEREIRA, A. B. Bragança — «Roteiro da viagem de Vasco da Gama» [ob. cit.], págs. 86-87.
 - BAIÃO, António — «O comércio do pau brasil», em *História da Colonização Portuguesa do Brasil* [ob. cit.], volume 2, págs. 336-337.
 - COSTA, A. Fontoura da — *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho* [ob. cit.], págs. 199-201.
 - REGO, António da Silva, *Documentação para a história das missões do Padroado Português do Oriente*, volume I [ob. cit.], documento 2, págs. 6-11.
 - MARQUES, João Martins da Silva — *Descobrimientos Portugueses*, volume 3 [ob. cit.], documento 341, págs. 549-550.
- E) Importa ainda registar as seguintes fontes complementares:
- Carta de D. Manuel às vilas do reino informando da chegada de Vasco da Gama. Conhece-se o texto da missiva enviada a Tavira, publicada por ALBERTO IRIA, *O descobrimento do caminho marítimo para Índia participado à Câmara de Tavira pela carta régia de D. Manuel de 11 de Julho de 1499*, Coimbra, Coimbra Editora, 1950.
 - Um breve apontamento que se conserva junto à carta enviada aos *Reis Católicos* (AN/TT, *Colecção S. Vicente*, livro 3, fol. 511), intitulado *Certa informação do mais que na Índia e províncias delas há*, cuja intencionalidade é desconhecida. Pode ter acompanhado alguma das outras cartas enviadas (aos *Reis Católicos* ou ao cardeal Alpedrinha), ou só uma, ou nenhuma (neste caso, serviria de apontamento preparatório das missivas realmente enviadas). Foi publicada por ANTÓNIO BAIÃO, «O comércio do pau brasil», em *História da Colonização Portuguesa do Brasil* [ob. cit.], volume 2, pág. 337.
- Uma apreciação geral das cartas de D. Manuel indicadas em

2.2.1. encontra-se em A. A. BANHA DE ANDRADE, *Mundos Novos do Mundo. Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos descobrimentos geográficos portugueses*, volume I, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1972, págs. 199-206.

2.2.2. QUATRO CARTAS DE MERCADORES ITALIANOS: TRÊS DO FLORENTINO GIROLAMO SERNIGI E

UMA DE TOMMASO DETTI

- F) Missiva de Girolamo Sernigi a um gentil-homem florentino, em 10 de Julho de 1499. Publicada pela primeira vez por FRANCESCO DE MONTALBODDO, *Paesi novamente ritrovati per la navigazione di Spagna in Calicut* [vd. mais adiante, § 2.6.]. Algumas publicações posteriores (indicadas por ordem cronológica):
- RAMÚSIO, G. B. — *Delle navigationi et viaggi*, volume I, Veneza, 1554, fol. 130-132 (há uma reedição recente de MARICA MILANESI, Turim, Einaudi, 1978).
 - TEMPORAL, Jean — *De l'Afrique, contenant la description de ce pays par Léon l'Africain et la navigation des anciens capitaines portugais aux Indes Orientales et Occidentales*, volume 4, Paris, 1830, págs. 377-394 (versão francesa).
 - COSTA, A. Fontoura da — *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho* [ob. cit.], págs. 203-205 (extractos).
 - RADULET, Carmen — *La prima circumnavigazione dell'Africa. 1497-1499* [ob. cit.], págs. 169-177.
 - AUBIN, Jean; TEYSSIER, Paul; VALENTIN, Paul — *Voyages de Vasco da Gama* [ob. cit.], págs. 171-177 (versão francesa).
- G) Missiva de Girolamo Sernigi a um gentil-homem florentino, sem data, mas posterior à chegada da nau *São Gabriel* (entre 10 de Julho e 29 de Agosto). Publicada pela primeira vez por FRANCESCO DE MONTALBODDO, *Paesi novamente ritrovati per la navigazione di Spagna in Calicut* [vd. mais adiante, § 2.6.]. Algumas publicações posteriores (indicadas por ordem cronológica):

- RAMÚSIO, G. B. — *Delle navigationi et viaggi*, volume I [ob. cit.].
 - COSTA, A. Fontoura da — *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho* [ob. cit.], págs. 205-207 (extractos).
 - RADULET, Carmen — *La prima circumnavigazione dell’Africa. 1497-1499* [ob. cit.], págs. 182-188.
 - AUBIN, Jean; TEYSSIER, Paul; VALENTIN, Paul — *Voyages de Vasco da Gama* [ob. cit.], págs. 177-182 (versão francesa).
- H) Excertos de uma missiva enviada por Girolamo Sernigi a um seu irmão, possivelmente depois da chegada de Vasco da Gama. Publicada por A. FONTOURA DA COSTA, *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho* [ob. cit.], pág. 207 (extractos).
- As três cartas de Sernigi estão também publicadas, em versão inglesa, por E. G. RAVENSTEIN, *The journal of the first voyage of Vasco da Gama, 1497-1499* [ob. cit.], págs. 123-142.
- As fontes manuscritas destas cartas estão indicadas em A. FONTOURA DA COSTA, *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho* [ob. cit.], pág. 202, e em A. A. BANHA DE ANDRADE, *Mundos Novos do Mundo*, volume I [ob. cit.], págs. 210-211, 213, nota 1, e 219. Extensos resumos em *idem*, volume I, págs. 213-223.
- I) Missiva de Tommaso Detti, enviada a 10 de Agosto de 1499. Indicação de cópia manuscrita e resumo em A. A. BANHA DE ANDRADE, *Mundos Novos do Mundo*, volume I [ob. cit.], págs. 223-224. Publicada por:
- RADULET, Carmen — *La prima circumnavigazione dell’Africa. 1497-1499* [ob. cit.], págs. 191-196.
 - AUBIN, Jean; TEYSSIER, Paul; VALENTIN, Paul — *Voyages de Vasco da Gama* [ob. cit.], págs. 183-188 (versão francesa).
- Sobre estas cartas, vejam-se os estudos de CARMEN RADULET, «Girolamo Sernigi e a importância económica do Oriente», *Revista da Universidade de Coimbra*, volume 32, 1986, págs. 67-77; e

«Identificação e diferenciação na primeira visão do Oriente nos textos de Álvaro Velho, Piloto Anónimo, Girolamo Sernigi e Guido Di Tomaso Detti», actas do «I Simpósio Interdisciplinar de Estudos Portugueses» (Lisboa, 20-23.II.1985), publicadas com o título de *As dimensões de alteridade nas culturas de língua portuguesa — o Outro*, volume 2, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, s. d., págs. 47-62 (reeditados na colectânea da mesma autora *Os Descobrimentos Portugueses e a Itália*, Lisboa, Vega, 1991, respectivamente, págs. 61-75 e 77-92).

Uma boa síntese bibliográfica das fontes epistolográficas indicadas em 2.2.1. e 2.2.2. em A. FONTOURA DA COSTA, *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho* [ob. cit.], págs. 193-207. Um panorama geral das fontes italianas e do conjunto da correspondência relativa às primeiras viagens para Índia pode ver-se em LUÍS DE MATOS, *L'expansion portugaise dans la littérature latine de la Renaissance*, Lisboa, Fundação C. Gulbenkian, 1991, nomeadamente nas págs. 207-229, e em A. A. BANHA DE ANDRADE, *Mundos Novos do Mundo* [ob. cit.], volume 1, págs. 235-257 e 283-289. Uma apresentação da colectânea de Pietro Vaglianti (1513), onde se encontram copiadas as cartas indicadas em 2.2.2., pode ser vista em *idem*, volume 2, págs. 731-733.

Numerosas citações de textos italianos da época são publicados por WILLIAM BROOKS GREENLEE, *The voyage of Pedro Álvares Cabral* [vd. mais adiante, § 2.3.], págs. 221-232, 235-245, 249-254. Vejam-se também os textos apresentados por FRANCESCO SURDICH, «I viaggi e le iniziative espansionistiche portoghesi nella cronachistica e nella storiografia italiane del cinquecento», em *Le caravelle portoghesi sulle vie delle Indie* (ed. PIERO CECCUCCI; actas do colóquio celebrado em Milão em 1990), Roma, Bulzoni Editore, 1993, págs. 41-56. A este respeito, veja-se ainda CARMEN RADULET, «Tipologia e significado da documentação italiana sobre os descobrimentos portugueses», publicado

inicialmente em francês em *La découverte, le Portugal et l'Europe* (actas do colóquio de Paris, 1988), Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1990, págs. 279-294, e reimpresso em *Os Descobrimientos Portugueses e a Itália* [ob. cit.], págs. 39-57. É evidente que esta atenção não é alheia aos interesses mercantis e financeiros das praças a que estes mercadores estão ligados; como panorama geral desta ligação, veja-se o estudo de JACQUES HEERS, «Le rôle des capitaux internationaux dans les voyages de découvertes aux XVe et XVIe siècles», em *Les aspects internationaux de la découverte océanique au quinzième et seizième siècles. Actes du cinquième Colloque international d'histoire maritime* (ed. MICHEL MOLIAT e P. ADAM, Paris, 1960), Paris, Sevpén, 1960, págs. 273-293; reimpresso em *An expanding world. The European Impact on World History, 1450-1800* (ed. FELIPE FERNÁNDEZ-ARMESTO), volume 2, Londres Variorum, 1995, págs. 65-85.

2.2.3. CARTA AOS REIS CATÓLICOS, SUPOSTAMENTE ATRIBUÍDA AO REI D. MANUEL, RELATANDO AS VIAGENS PORTUGUESAS À ÍNDIA DE 1500 A 1505

Como escreve A. A. BANHA DE ANDRADE, «constitui o exemplo mais típico de publicação preparada por iniciativa de editor que se apercebeu do êxito certo». Sobre esta carta, vejam-se as observações deste autor, em *Mundos Novos do Mundo* [ob. cit.], volume I, págs. 425-433, assim como FRANCISCO LEITE DE FARIA, *Estudos bibliográficos sobre Damião de Góis e a sua época*, Lisboa, Secretaria de Estado da Cultura, 1977, págs. 251-252. Publicada por PROSPERO PERAGALLO, em «Carta de El-Rei D. Manuel ao Rei Catholico», em *Centenário do descobrimento da América. Memórias da Comissão Portuguesa*, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1892, págs. 3-104 (o texto está nas págs. 3-35), transcrita também, entre outros, por A. B. BRAGANÇA PEREIRA, «Roteiro da viagem de Vasco da Gama» [ob. cit.], págs. 382-401, e em *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central* [vd. mais adiante, § 2.6.], volume I, documento 5, págs. 40-75.

2.2.4. DIÁRIO DE CÀ MASSER

Publicado por PROSPERO PERAGALLO, em «Relazione de Chá Masser», *Centenário do descobrimento da América. Memórias da Comissão Portuguesa* [ob. cit.], págs. 67-98. Publicação parcial, com comentário, por VITORINO DE MAGALHÃES GODINHO, «Portugal no começo do século XVI: instituições e economia. O relatório do veneziano Lunardo da Cà Masser», *Revista de História Económica e Social*, n.º 4, Julho-Dezembro de 1979, págs. 75-88.

2.3. INSTRUÇÕES DE VASCO DA GAÍNA PARA A VIAGEM DE PEDRO ÁLVARES CABRAL E BIBLIOGRAFIA RELATIVA A ESTA VIAGEM

Estas instruções terão sido ditadas por Vasco da Gama a Alcáçova Carneiro, em finais de Fevereiro de 1500 (poucos dias antes da partida de Cabral que teve lugar em 8 de Março). Estão em AN/TT, *Leis*, maço I, documento 21, onde está a primeira folha das referidas instruções. Publicadas em fac-símile por FRANCISCO ADOLFO DE VARNHAGEN, na sua *História Geral do Brasil* (consultei a 2.ª edição, volume I, Rio de Janeiro, H. Laemmert, s. d., entre págs. 70 e 71). A leitura do texto é feita pela primeira vez por CARLOS MALHEIRO DIAS, *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, volume I [ob. cit.], 1921, págs. XVII-XIX.

Algumas publicações posteriores (indicadas por ordem cronológica):

- MORISON, Samuel Eliot — «Sailing instructions of Vasco da Gama to Pedro Álvares Cabral», *The Mariner's Mirror*, volume 24, n.º 4, Outubro de 1938, págs. 402-407 (a completar com os comentários do mesmo autor, «As instruções de Vasco da Gama e o caminho marítimo para a Índia», em *As viagens portuguesas à América*, Lisboa, Teorema/O Jornal, s. d., págs. 61-68).
- GREENLEE, William Brooks — *The voyage of Pedro Álvares Cabral*, Londres, Hakluyt Society, 1938 (edição portuguesa, Porto, Civilização, 1951, págs. 271-273).
- BAIÃO, António; CIDADE, Hernâni; MÚRIAS, Manuel (direcção) —

História da Expansão Portuguesa no Mundo, volume 2, Lisboa, Editorial Ática, 1939, págs. 369-374.

- COSTA, A. Fontoura da — *Os sete únicos documentos de 1500, conservados em Lisboa, referentes à viagem de Pedro Álvares Cabral*, Lisboa, Agência-Geral das Colónias, 1940, págs. 17-18.
- COSTA, A. Fontoura da — *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho* [ob. cit.], entre as págs. 212 e 213.
- MARQUES, João Martins da Silva — *Descobrimientos Portugueses*, volume 3 [ob. cit.], documento 35, págs. 570-572.
- GUEDES, Max Justo — *O descobrimento do Brasil*, Lisboa, Vega, 1989, documento B, págs. 122-123.

É interessante confrontar estas instruções com os regimentos dados a Pedro Álvares Cabral, publicados, entre outros, por: A. FONTOURA DA COSTA, *Os sete únicos documentos de 1500* [ob. cit.], págs. 24-46 e 50-53; WILLIAM BROOKS GREENLEE, *The voyage of Pedro Álvares Cabral* [ob. cit.] (edição portuguesa, págs. 274-294). Os regimentos posteriores citados no texto podem ser consultados, entre outras, nas seguintes publicações: a D. Francisco de Almeida em 1505 (*Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo* [ob. cit.], pág. 140, em resumo, e RAIMUNDO ANTÔNIO DE BULHÃO PATO, *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, volume 2, Lisboa, Academia das Ciências, 1898, págs. 272-334; *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central* [vd. mais adiante, § 2.6.], volume 1, documento 18, págs. 156-261; a Fernão Soares em 1507 (*Anais Marítimos e Coloniais*, Lisboa, série 5, 1845, págs. 373-396, e em *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo* [ob. cit.], págs. 161-183; e *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central* [vd. mais adiante, § 2.6.], volume 2, documento 6, págs. 16-25); a Diogo Lopes de Sequeira em 1508 (*Alguns documentos*

do *Archivo Nacional da Torre do Tombo* [ob. cit.], págs. 184-197; RAIMUNDO ANTÓNIO DE BULHÃO PATO, *Cartas de Afonso de Albuquerque* [ob. cit.], volume 2, págs. 403-419; *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central* [vd. mais adiante, § 2.6.], volume 2, documento 60, págs. 234-271); a Gonçalo de Sequeira em 1510 (*Anais Marítimos e Coloniais*, série 5, 1845, págs. 492-498, e série 6, 1846, págs. 15-32; e *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central* [vd. mais adiante, § 2.6.], volume 2, documento 103, págs. 470-479). As instruções dadas à nau *São Pantaleão*, em 1592 foram publicadas por ARTUR TEODORO DE MATOS, «Subsídios para a História da Carreira da Índia. Documentos da nau S. Pantaleão (1592)», in *Na rota da Índia. Estudos de História da Expansão Portuguesa*, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1994, págs. 163-178.

Outros títulos com fontes relativas a esta viagem, com interesse para o tema deste livro:

- CORTESÃO, Jaime — *A expedição de Pedro Álvares Cabral e o Descobrimento do Brasil* [ob. cit.]. Para o tema deste estudo, são especialmente interessantes as instruções dadas por D. Manuel a Cabral (publicadas nas págs. 215-232 [podem ser também consultadas em *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo* [ob. cit.], págs. 97-107]), a chamada *Relação do piloto anónimo* (publicada nas págs. 260-297), assim como a carta de D. Manuel aos *Reis Católicos* (publicada nas págs. 316-325).
- COSTA, A. Fontoura da — *Os sete únicos documentos de 1500* [ob. cit.]. Além dos documentos anteriormente citados, tem ainda interesse a carta do rei D. Manuel ao samorim de Calecute, de 1.3.1500 (publicada nas págs. 58-59; podem também ser consultadas em RAIMUNDO ANTÓNIO DE BULHÃO PATO, *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam* [ob. cit.], volume 3, 1903, págs. 85-88).
- GREENLEE, William Brooks — *The voyage of Pedro Álvares Cabral* [ob. cit.].

- GUEDES, Max Justo — *O descobrimento do Brasil* [ob. cit.].
- LOBATO, Alexandre — «Dois novos fragmentos do regimento de Cabral para a viagem da Índia em 1500», *Studia*, volume 25, 1968, págs. 31-50.

2.4. PARA O ESTUDO DA SEGUNDA VIAGEM DE VASCO DA GAMA

Há dois textos fundamentais para o estudo desta viagem:

- A) O relato anónimo da viagem, que se encontra — em português e em versão alemã — num manuscrito da Biblioteca Nacional de Viena, cod. 6948, respectivamente, fol. 1-34 e 35-48v. As duas versões apresentam diferenças. Publicadas pela primeira vez, em alemão, por CHRISTINE VON ROHR, *Neue Quellen zur Zweiten Indienfahrt Vasco da Gama*, Leipzig, K.F. Koehler Verlag, 1939, págs. 8-40 e 42-51.

Algumas publicações posteriores (indicadas por ordem cronológica):

- COSTA, Leonor Freire — «Relação anónima da segunda viagem de Vasco da Gama à Índia», *Cidadania e História. Em homenagem a Jaime Cortesão. Cadernos da Revista de História Económica e Social*, 6-7, Lisboa, Sá da Costa, 1985, págs. 178-199 (transcrição da versão portuguesa, com um estudo introdutório de JOÃO ROCHA PINTO, págs. 141-176).
- ALBUQUERQUE, Luís de — «Diário da segunda viagem de Vasco da Gama», em *Grandes Viagens Marítimas* [ob. cit.], págs. 63-76 (transcrição da versão portuguesa).
- EHRHARDT, Marion — *A Alemanha e os descobrimentos portugueses*, Lisboa, Texto Editora, 1989, págs. 55-70 (transcrição da versão alemã).
- AUBIN, Jean; TEYSSIER, Paul; VALENTIN, Paul — *Voyages de Vasco da Gama* [ob. cit.], págs. 284-304 e 306-317 (tradução francesa de ambas as versões).

- B) *A Navegação às Índias Orientais* de Tomé Lopes.

Tendo-se perdido o texto original em língua portuguesa, a ver-

são italiana foi publicada pela primeira vez por FRANCESCO DE MONTALBODDO, *Paesi novamente ritrovati per la navigazione di Spagna in Calicut* [vd. mais adiante, § 2.6.].

Algumas publicações posteriores (indicadas por ordem cronológica):

- RAMÚSIO, G. B. — *Delle navigationi et viaggi*, volume I [ob. cit.], fol. 145-157v.
- TEMPORAL, Jean — *De l'Afrique* [op. cit.], volume 4, Paris, 1830, págs. 445-537 (versão francesa).
- SCHEFER, Charles — *Navigacion de Vasque de Gamme chef de l'armée du roi de Portugal en l'an 1498*, Paris, Ernest Leroux, 1898, págs. 83-178 (versão francesa).
- VON ROHR, Christine. — *Neue Quellen zur Zweiten Indienfahrt Vasco da Gamas* [ob. cit.], págs. 52-87 (versão alemã, parcial).
- AUBIN, Jean; TEYSSIER, Paul; VALENTIN, Paul — *Voyages de Vasco da Gama* [ob. cit.], págs. 203-282 (versão francesa).

Publicações em língua portuguesa (indicadas por ordem cronológica):

- Em *Collecção de Notícias para a História e Geografia das Nações Ultramarinas*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 2.º volume, n.º 5, 1812, págs. 159-218.
- PEREIRA, A. B. Bragança — «Roteiro da viagem de Vasco da Gama» [ob. cit.], págs. 227-287.
- CRUZ, António — *O Porto nas navegações e na expansão*, Porto, Faculdade de Letras, 1972, págs. 233-313.

Sobre este último texto, veja-se o comentário de ANTÓNIO CRUZ, «A primeira viagem e o primeiro cronista da rota da Índia e A <Navegação às Índias Orientais> do Portuense Tomé Lopes», em *idem*, respectivamente, págs. 151-169 e 199-205.

C) Outros textos com interesse:

- Carta de Alberto Cantino dirigida ao duque de Ferrara, em 30 de Janeiro de 1502, publicada por JACINTO INÁCIO BRITO REBELO, «Navegadores e exploradores portugueses até ao XVI século. Do-

- cumentos para a sua história — Vasco da Gama, sua família, suas viagens, seus companheiros» [vd. mais adiante, § 5.1.], volume 13, 1898, págs. 126-130.
- *Codex Bratislvensis* (Lyc. 515/8) — Relação abreviada da viagem em língua alemã, publicada por MILOSLAV KRÁSA, JOSEF POLISENSKY e PETER RATKOS, *European Expansion, 1494-1519. The voyages of discovery in the Bratislava Manuscript Lyn. 515/8*, Praga, Charles University, 1986, págs. 77-82 (versão inglesa) e 135-139 (versão portuguesa). Foi posteriormente publicada por MARION EHRHARDT, *A Alemanha e os descobrimentos portugueses* [ob. cit.], págs. 41-54, e por JEAN AUBIN; PAUL TEYSSIER; PAUL VALENTIN, *Voyages de Vasco da Gama* [ob. cit.], págs. 341-346 (versão francesa). Comparando este texto de Bratislava com o de Viena, supracitado, MARION EHRHARDT (pág. 26) admite a hipótese de ambos terem tido um único autor: serem duas cópias diversas de um único original, que se terá perdido, ou então ser este uma cópia abreviada do original (que seria o de Viena).
- *Relação Calcoen*, de autor anónimo, em língua flamenga, publicada em Antuérpia, possivelmente em 1504. A tradução portuguesa foi publicada por OLIVEIRA MARTINS, *Portugal nos Mares*, Lisboa, Guimarães Editores, 1994 (edição mais recente), págs. 71-91. O texto original e a respectiva tradução encontram-se ainda em TEIXEIRA DE ARAGÃO, *Vasco da Gama e a Vidigueira* [vd. mais adiante, § 5.1.], respectivamente, págs. 590-595 e 595-601. Publicado ainda por A. B. BRAGANÇA PEREIRA, «Roteiro da viagem de Vasco da Gama» [ob. cit.], págs. 183-190, e por JEAN AUBIN; PAUL TEYSSIER; PAUL VALENTIN, *Voyages de Vasco da Gama* [ob. cit.], págs. 347-352 (versão francesa; na pág. 390, indica outras edições).
- Duas *Relações de Matteo de Bérgamo*, que participou na viagem na frota de Estêvão da Gama, cujas cópias se encontram na Biblioteca de São Marcos de Veneza. Publicada a versão mais longa pela primeira vez por FRANZ HÜMMERICH, *Vasco da Gama und die*

- Entdeckung des Seewegs nach Ostindien* [ob. cit.], págs. 193-203. Edições posteriores: PROSPERO PERAGALLO, «Viaggio di Matteo da Bergamo in India sulla flotta di Vasco da Gama (1502-1503)», *Bolletino della Società Geografica Italiana*, 4.^a série, volume 3, 1902, págs. 98-124; e JEAN AUBIN; PAUL TEYSSIER; PAUL VALENTIN, *Voyages de Vasco da Gama* [ob. cit.], págs. 320-340 (versão francesa).
- *Carta do florentino Francisco Corbinelli*. Publicada pela primeira vez por VIRGINIA RAU, «Um florentino ao serviço da expansão ultramarina portuguesa», *Memórias do Centro de Estudos da Marinha*, volume 4, Lisboa, 1974, págs. 122-124, e por JEAN AUBIN; PAUL TEYSSIER; PAUL VALENTIN, *Voyages de Vasco da Gama* [ob. cit.], págs. 353-355 (versão francesa).
- Um panorama geral das fontes relativas à segunda viagem de Vasco da Gama pode ver-se em A. A. BANHA DE ANDRADE, *Mundos Novos do Mundo* [ob. cit.], volume 1, págs. 297-321. Tem o maior interesse a comparação das fontes cronísticas apresentada por JEAN AUBIN em «Como trabalha Damião de Góis, narrador da segunda viagem de Vasco da Gama», *Studies in Portuguese literature and history in honour of Luís de Sousa Rebelo* (edição de HÉLDER MACEDO), Londres, Tamesis Book, 1992, págs. 103-113.

2.5. ENTRE OS TEXTOS CRONÍSTICOS, SÃO INDISPENSÁVEIS:

- BARROS, João de — *Ásia. Décadas 1-2-3* (utilizei a edição de HERNANI CIDADE e MANUEL MÚRIAS, 3 volumes, Lisboa, Agência-Geral das Colónias, 1945-1946).
- CASTANHEDA, Fernão Lopes da — *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*, volumes 1-2-3, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1924-1928-1929.
- CORREIA, Gaspar — *Lendas da Índia*, 4 volumes, Porto, Lello & Irmão, 1975; tradução inglesa dos capítulos referentes a Vasco da Gama em E. J. STANLEY, *The three voyages of Vasco da Gama and his viceroyalty*, Nova Iorque, Burt Franklin, 1869, págs. 1-430.

— GÓIS, Damião de — *Crónica do felicíssimo Rei D. Manuel*, Parte I, Coimbra, Acta Universitatis Conimbricensis, 1949.

Informações complementares com interesse em:

— «Crónica do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses (códice anónimo, Museu Britânico, Egerton 20,901)», introdução e notas de LUÍS DE ALBUQUERQUE, separata da *Revista das Ciências do Homem* da Universidade de Lourenço Marques, volume 5, série B, 1972 (há uma reedição com texto modernizado, Lisboa, IN/CM, 1986).

— GALVÃO, António — *Tratado dos Descobrimentos*, Porto, Livraria Civilização, 1944.

— OSÓRIO, D. Jerónimo — *Vida e feitos de El-Rei D. Manuel*, 2 volumes, Porto, Livraria Civilização, 1944.

— PEREIRA, Duarte Pacheco — *Esmeraldo de Situ Orbis* (edição de Damião Peres), Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1988.

— RESENDE, Garcia de — *Livro das Obras de Garcia de Resende*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1994.

— SOUSA, Frei Luís de — *Anais de D. João III*, volume 1, Lisboa, Sá da Costa, 1951.

— SOUSA, Manuel de Faria e — *Ásia Portuguesa*, volumes 1, 2 e 3, Porto, Civilização, 1945.

Um panorama geral das fontes com interesse pode ser visto em JEAN AUBIN, *Quelques remarques sur l'étude de l'Océan Indien au XVI^e siècle*, Coimbra, Junta de Investigações do Ultramar, 1972.

Finalmente, embora não se trate de uma *crónica*, no sentido estrito do termo, para este tema é fundamental a consulta de *Os Lusíadas* de LUÍS DE CAMÕES (utilizei a edição de Lisboa, Imprensa Nacional, 1971).

2.6. OUTRAS FONTES

— *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central*, volumes 1 (1497-1506), 2 (1507-1510), 3 (1511-1514),

- 4 (1515-1516), 5 (1517-1518), 6 (1519-1537), Lisboa, National Archives of Rhodesia and Nyasaland e Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962-1969 (documentos publicados com a respectiva tradução em inglês).
- FARIA, Francisco Leite de — *Os documentos mais antigos que se conservam, escritos pelos portugueses na Índia*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1985.
- *Fundação do Estado da Índia em 1505*, Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1955 (antologia de textos com introdução de ALEXANDRE LOBATO).
- *Manuscrito de Valentim Fernandes* (ed. ANTÓNIO BALÃO), Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1940. Para o tema deste trabalho, é especialmente importante a relação da viagem de D. Francisco de Almeida até à Índia em 1505 (publicada nas págs. 13-24; foi reeditada em *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central* [ob. cit.], volume I, documento 71, págs. 518-541, e, mais recentemente, por LUÍS DE ALBUQUERQUE, em *Grandes Viagens Marítimas* [ob. cit.], págs. 81-92).
- MARQUES, João Martins da Silva — *Descobrimientos Portugueses*, volume 3 [ob. cit.].
- MONTALBODDO, Francesco de — *Paesi novamente ritrovati per la navigazione di Spagna in Calicut*, Vicencia, 1507 (Venesa, 1521). Trata-se de um título fundamental para a divulgação das navegações orientais dos portugueses: até 1521 esta obra teve 16 edições em diferentes línguas. Sobre este assunto, veja-se ANTONIO PALAU Y DULCET, *Manual del librero hispanoamericano*, tomo 26, Barcelona-Oxford, Antonio Palau Dulcet-The Dolphin Books, 1975, artigo referente a Vespúcio, nomeadamente págs. 299-302; e FRANCISCO LEITE DE FARIA, *Estudos bibliográficos sobre Damião de Góis e a sua época* [ob. cit.], págs. 263-267. A edição latina, com o título de *Itinerarium Portugalensium*, teve igualmente enorme importância (veja-se a edição fac-similada e comentário introdutório de LUÍS DE MATOS, à edição de Milão [1508], Lis-

boa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1992, além de FRANCISCO LEITE DE FARIA, *Estudos bibliográficos sobre Damião de Góis e a sua época* [ob. cit.], págs. 276-279).

- PATO, Raimundo António de Bulhão (edição) — *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam* [ob. cit.], volumes 2 e 3.

Algumas fontes, importantes para outros temas, foram utilizadas neste trabalho de forma muito parcial: «Auto da Fama», em *Copilaçam de totalas obras de...* de GIL VICENTE, Lisboa, IN/CM, 1984; *Comentários de Afonso de Albuquerque*, 2 volumes, Lisboa, IN/CM, 1993; *Ditos de portugueses dignos de memória. História íntima do século XVI* (edição de JOSÉ HERMANO SARAIVA), Lisboa, Publicações Europa-América, s. d.; *Divina Comédia* de DANTE ALIGHIERI (edição de VASCO GRAÇA MOURA), Venda Nova, Bertrand, 1995; *História Trágico-Marítima* de BERNARDO GOMES DE BRITO, 2 volumes, Mem Martins, Europa-América, s. d.; *Orações de obediência dos reis de Portugal aos Sumos Pontífices* (organização, introdução e notas de MARTIM DE ALBUQUERQUE), Lisboa, Inapa, 1988.

3. RELAÇÕES DE ARMADAS DA ÍNDIA E CARREIRA DA ÍNDIA

Este tipo de fonte, de que são conhecidas várias *relações*, é importante. Seleccionei algumas (as duas que se indicam em primeiro lugar são as únicas que representam desenhos de cada armada):

- Lisboa. Academia das Ciências — *Livro das Armadas*, publicado por LUÍS DE ALBUQUERQUE, *Memória das armadas que de Portugal passaram ha India e esta primeira e ha com que Vasco da Gama partio ao descobrimento dela por mandado de El Rei Dom Manuel no segundo anno de seu reinado e no do nascimento de Xto de 1497*, Lisboa, Academia das Ciências, 1979 (publicação parcial

- em diferentes páginas de *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central* [ob. cit.]).
- Nova Iorque. Pierpont Morgan Library — *Livro de Lizuarte de Abreu*, publicado em *Livro de Lizuarte de Abreu*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1992.
 - Londres. British Library (cod. Add. 20902) — publicado por MARIA HERMÍNIA MALDONADO, *Relação das naus e armadas da Índia com os sucessos delas que se puderam saber, para notícia e instrução dos curiosos e amantes da História da Índia*, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, 1985; e por LUÍS DE ALBUQUERQUE em *Relações da Carreira da Índia*, Biblioteca da Expansão Portuguesa, volume 38, Lisboa, Alfa, 1989, págs. 7-93.
 - Rio de Janeiro. Arquivo do Serviço de Documentação Geral da Marinha (SIMÃO FERREIRA PAES, *As famosas armadas portuguesas. 1456-1650*) — publicado por DÍCIO I. AFFONSO DA COSTA, Rio de Janeiro, Ministério da Marinha, 1937 (publicação parcial em diferentes páginas de *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central* [ob. cit.]).
- Relacionada com estas fontes, está toda a abundante bibliografia que trata da história da *Carreira da Índia*. Como para a época de Vasco da Gama apenas interessa o primeiro quartel do século XVI, limito-me a indicar alguns estudos concretos com interesse para este período, e que como tal foram utilizados:
- ALBUQUERQUE, Luís de — «Escalas da Carreira da Índia», *Revista da Universidade de Coimbra*, volume 26, 1978, págs. 137-144.
 - BOUCHON, Geneviève — «Glimpses of the beginnings of the <Carreira da Índia> (1500-1518)», reimpresso em *L'Asie du Sud à l'époque des Grandes Découvertes*, Londres, Variorum, 1987.
 - BOXER, C. R. — «The principal ports of call in the <Carreira da Índia> (16th-18th centuries)», *Les Grandes Escales. Recueils de la Société Jean Bodin XXXIII*, Bruxelas, 1972, págs. 29-65 (reproduzido em *From Lisbon to Goa, 1500-1750. Studies in Portu-*

- guese *Maritime Enterprise*, Londres, Variorum, 1984, págs. 171-186).
- BOXER, C. R. — «Portuguese Roteiros, 1500-1700», *The Mariner's Mirror*, 20, 1934, págs. 171-186 (reproduzido em *From Lisbon to Goa, 1500-1750. Studies in Portuguese Maritime Enterprise*, Londres, Variorum, 1984, págs. 171-186).
 - DOMINGUES, Francisco Contente; GUERREIRO, Inácio — «A evolução da carreira da Índia até aos inícios do século XVII», em *Portugal no Mundo* (direcção de LUÍS DE ALBUQUERQUE) [vd. mais adiante, § 7], volume 4, págs. 105-130.
 - GUEDES, Max Justo — *A carreira da Índia, Evolução do seu roteiro*, Lisboa, Museu da Marinha, 1985.
 - LOPES, António; FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo — «O movimento da Carreira da Índia nos séculos XVI-XVIII. Revisão e propostas», *Mare Liberum*, n.º 4, 1992, págs. 187-265.
 - MATOS, Artur Teodoro de — «Subsídios para a História da Carreira da Índia. Documentos da nau S. Pantaleão (1592)» [ob. cit.], págs. III-235.
 - VIDAGO, João — «Sumário da Carreira da Índia (1497-1640)», *Anais do Clube Militar Naval*, volume 99, Lisboa, 1969, págs. 61-91, 291-329, 565-594, 863-900.
Sobre os aspectos humanos relacionados com a Carreira da Índia, vejam-se:
 - CORREIA, José Manuel — «Medos e visões dos mareantes na passagem do Cabo da Boa Esperança», *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época* (Porto, 1988), volume 4, Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1989, págs. 215-224.
 - DOMINGUES, Francisco Contente; GUERREIRO, Inácio — «Viver a bordo», *Oceanos*, n.º 2, 1989, págs. 37-63.
 - DOMINGUES, Francisco Contente; GUERREIRO, Inácio — «A vida a bordo na Carreira da Índia (século XVI)», *Revista da Universidade de Coimbra*, volume 34, 1988, págs. 185-225.

- RUSSEL-WOOD, A. J. R. — «Men under stress: the social environment of the Carreira da Índia, 1550-1750», Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1985 (Actas do II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, Lisboa, 1985).
A título de comparação com a experiência *espanhola* da viagem para a América, vejam-se, como bibliografia mais recente, os estudos de JOSÉ LUÍS MARTÍNEZ, *Passaggeri delle Indie. I viaggi transatlantici del XVI secolo*, Génova, Marietti, 1988, e de JOSÉ MARIA MARTÍNEZ-HIDALGO, *Las naves del descubrimiento y sus hombres*, Madrid, Mapfre, 1992.

4. MÁUTICA, TIPO DE TONELAGEM DOS NAVIOS

No que diz respeito à viagem de 1497-1499, GAGO COUTINHO constitui ainda hoje o autor fundamental. Nomeadamente:

- *A Náutica dos Descobrimentos*, 2 volumes (colectânea de trabalhos organizada por MOURA BRÁS), Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1951. Para este tema, são especialmente importantes, além do capítulo anteriormente citado a respeito do Roteiro: «O descobrimento do caminho marítimo para a Índia», volume 1, págs. 319-333; «Discussão sobre a rota seguida por Vasco da Gama entre Santiago e São Brás», volume 1, págs. 334-363; «A rota de Vasco da Gama nos Lusíadas», volume 2, págs. 196-200; «Ela não viajou com Vasco da Gama», volume 2, págs. 200-208.
- Vejam-se ainda deste mesmo autor:
- «O roteiro da viagem de Vasco da Gama e a sua versão nos <Lusíadas>», em *Anais do Club Militar Naval*, tomo 60, n.ºs 11-12, Novembro-Dezembro de 1929, págs. 3-24; tomo 61, n.ºs 1-2, Janeiro-Fevereiro de 1930, págs. 3-20;
- «Desdobramento da derrota de Vasco da Gama nos <Lusíadas>», *Biblos*, volume 7, 1931, págs. 1-19;
- «Possibilidade da rota única de Vasco da Gama em <Os Lusíadas>».

Impossibilidade de Vasco da Gama ter, de Cabo Verde, navegado sempre para o sul», *Biblos*, volume 7, 1931, págs. 349-366.

Alguns destes estudos foram publicados no calor da polémica que, a respeito da rota de Vasco da Gama, opôs este autor a JOSÉ MARIA RODRIGUES (v. g., em: «A dupla rota de Vasco da Gama em <Os Lusíadas>, V, 4-13, e objecções do Sr. almirante Gago Coutinho», *Biblos*, volume 5, 1929, págs. 45-67, 158-182, 274-298; «Ainda a dupla rota de Vasco da Gama em <Os Lusíadas>, V, 4-13, e argumentação do Sr. almirante Gago Coutinho», *Biblos*, volume 6, 1930, págs. 329-353, 464-485, 580-611; «Mais uma vez a dupla rota de Vasco da Gama em <Os Lusíadas>, V, 4-13», *Biblos*, volume 7, 1931, págs. 181-204). Hoje em dia é pacífica a aceitação da interpretação defendida pelo almirante Gago Coutinho. Observações de pormenor aos argumentos de José Maria Rodrigues em A. SOUSA GOMES — «A rota de Vasco da Gama nos <Lusíadas>», *Arquivo Histórico da Marinha*, volume I, n.º 2, 1933, págs. 117-127.

Têm ainda interesse para este tema:

- ALBUQUERQUE, Luís de — *Guia náutico de Munique e Guia náutico de Évora* (edição fac-similada e introdução), Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1992.
- MOTA, A. Teixeira da — *A viagem de António de Saldanha em 1503 e a rota de Vasco da Gama no Atlântico Sul*, separata de Grupo de Estudos de História Marítima, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1971, págs. 9-63.

Sobre a rota seguida no Índico, e sobre a importância do piloto árabe, a obra de GABRIEL FERRAND constitui referência obrigatória. Vejam-se, por exemplo:

- «Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des XV e XVI siècles», Paris, Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1928, volume 3, págs. 177-237.
- «O piloto árabe de Vasco da Gama e os conhecimentos náuticos

dos árabes no século XV», *Vasco da Gama*, n.º 3, 1926, págs. 152-172 (é a tradução do trabalho que, com o mesmo título, foi publicado nos *Annales de Géographie*, volume 31, 1922, págs. 289-307).

Além disso, veja-se ainda:

- ALBUQUERQUE, Luís de — «Quelques commentaires sur la navigation orientale à l'époque de Vasco da Gama», *Arquivos do Centro Cultural Português*, volume 4, 1972, págs. 490-500; reimpresso em *Estudos de História*, volume 2, Coimbra, Acta Universitatis Conimbricensis, 1974, págs. 201-219.
- ALBUQUERQUE, Luís de — «A viagem de Vasco da Gama entre Moçambique e Melinde segundo <Os Lusíadas> e segundo as <Crónicas>», *Estudos de História*, volume 1, Coimbra, Acta Universitatis Conimbricensis, 1974, págs. 241-287.
- ALBUQUERQUE, Luís de — «Teria sido Ibn Madjid o piloto de Vasco da Gama?», *Crónicas de História de Portugal*, Lisboa, Presença, 1987, págs. 47-49.
- BARRADAS, Lerenó — «O sul de Moçambique no roteiro de Sofala do piloto Ahmad Ibn-Madjid», *Revista da Universidade de Coimbra*, volume 22, 1970, págs. 159-174.
- BRÁS, Moura — *O encontro das marinhas oriental e ocidental na era dos Descobrimentos*, Lisboa, Sociedade de Geografia, 1962.
- BROCHADO, Costa — *O piloto árabe de Vasco da Gama*, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1959. Nessa mesma altura, a visão de FERRAND, veiculada por este autor, foi posta em causa (v. g. o folheto de A. SOUSA GOMES, *Vasco da Gama não teve predecessor*, Lisboa, Renascença, 1960).
- CHUMOVSKI, T. — «Uma enciclopédia marítima árabe do século XV», *Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos*, volume 3, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da morte do Infante D. Henrique, 1961, págs. 43-55.

- KHOURY, Ibrahim «The poem of Sofala by Ahmad Ibn-Madjid», *Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra*, volume 37, 1982, págs. 201-332.
- MORAIS, J. Custódio de «Determinação das coordenadas geográficas no oceano Índico pelos pilotos portugueses e árabes no princípio do século XVI», *Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos*, volume 2, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1961, págs. 475-521.
- TIBBETTS, G. R. — «The navigational theory of the arabs in the fifteenth and sixteenth centuries», Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1969 (separata da *Revista da Universidade de Coimbra*, volume 24).

É ainda fundamental a consulta do trabalho de AVELINO TEIXEIRA DA MOTA, «Méthodes de navigation et cartographie nautique dans l'Océan Indien avant le XVIIe siècle», *Studia*, volume II, 1963, págs. 49-90 (reimpresso em *An expanding world. The European Impact on World History, 1450-1800* [ed. FELIPE FERNÁNDEZ-ARMESTO], volume I, Londres, Variorum, 1995, págs. 44-91). Para o estudo das características dos navios, constituem ainda hoje títulos importantes:

- FONSECA, Quirino da — *Os portugueses no mar. Memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal*, Lisboa, 1926 (2.^a edição, Lisboa, Instituto Hidrográfico, 1989).
- FONSECA, Quirino da — «O problema das tonelagens e formas de querena dos navios de Vasco da Gama», *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa, Classe de Letras*, tomo I, 1936, págs. 297-346.
- FONSECA, Quirino da — «A arquitectura naval no tempo dos Descobrimentos», em ANTÓNIO BAIÃO, HERNÂNI CIDADE, MANUEL MÚRIAS, (direcção) — *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, volume 2, Lisboa, Editorial Ática, 1939, págs. 39-46.
- MENDONÇA, Henrique Lopes de — «Estudos sobre navios portu-

- gueses nos séculos XV e XVI», *Centenário do descobrimento da América. Memórias da Comissão Portuguesa* [ob. cit.], págs. 3-119.
- OLIVEIRA, João Braz d' – «Os navios de Vasco da Gama», *Centenário do descobrimento da América. Memórias da Comissão Portuguesa* [ob. cit.], págs. 3-28.
- SILVA, A. A. Baldaque da – *Notícia sobre a nau São Gabriel em que Vasco da Gama foi pela primeira vez à Índia*, Lisboa, Academia das Ciências, 1892.
- Como títulos mais recentes, vejam-se:
- BARATA, Jaime Martins – «O navio S. Gabriel e as naus manuelinas», *Revista da Universidade de Coimbra*, volume 24, 1970, págs. 443-474.
- BARATA, João da Gama Pimentel – *Estudos de Arqueologia Naval*, 2 volumes, Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1989. Observações complementares com o maior interesse (embora se relacionem maioritariamente com um período cronológico um pouco posterior) no recente estudo de LEONOR FREIRE DA COSTA, *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a rota do Cabo*, Cascais, Patrimonia, 1997, assim como nos trabalhos anteriores de:
- BOUCHON, Geneviève (introdução e edição) – *Navires et cargaisons. Retour de l'Inde en 1518. Caderno dos ofiçiaes da India da carreguaçam das naos que vieram o ano de b^cxbiij*, Paris, Société d'Histoire de l'Orient, 1977.
- CRUZ, Maria do Rosário S. Themudo Barata Azevedo – *O sistema de distribuição das cargas nas armadas da Índia*, Lisboa, INIC, 1988. A completar com o estudo da mesma autora, «A 1.^a viagem de Lopo Soares à Índia (1504-1505). Um termo e um começo», *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época* (Porto, 1988), volume 3, Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, págs. 253-279.

5. BIBLIOGRAFIA SOBRE VASCO DA GAMA

5.1. BENEFÍCIOS CONCEDIDOS E DOCUMENTAÇÃO RELATIVA À SUA PESSOA

- ALMEIDA, Fortunato de — «Os últimos dias de Vasco da Gama», *O Instituto*, 1925, págs. 29-39.
- ARAGÃO, Teixeira de — «Vasco da Gama e a Vidigueira», *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 6.^a série, n.ºs 9-10-11, 1886, págs. 543-701. Como o autor declara, trata-se de uma edição corrigida e ampliada do opúsculo que, com idêntico título, publicou em 1871.
- BARATA, António Francisco — *Vasco da Gama em Évora, com várias notícias inéditas*, Lisboa, Typ. Baeta Dias, 1898.
- CORDEIRO, Luciano — *Questões Histórico-Coloniais*, Lisboa, Agência-Geral das Colónias, 1936. Reuniram-se neste título contribuições várias do autor. Para o presente tema, têm interesse: volume 2 — «De como e quando foi feito conde Vasco da Gama», págs. 175-223; «Os restos de Vasco da Gama», págs. 225-238; «Vasco da Gama et la découverte de l'Océanie», págs. 239-250; volume 3 — «Os primeiros Gamas», págs. 5-80; «O prémio da descoberta», págs. 81-260.
- FREIRE, Anselmo Braamcamp — *Brasões da Sala de Sintra*, volume 3, Lisboa, IN/CM, 1973.
- GAMA, Maria Telles da — *Le Comte-Amiral D. Vasco da Gama*, Paris, A. Roger et F. Chernoviz, 1902.
- KEIL, Luís — *As assinaturas de Vasco da Gama. Uma falsa assinatura do navegador português. Críticas, comentários e documentos*, Lisboa, 1934.
- MORENO, Humberto Baquero — «Bandos nobiliárquicos em Olivença nos fins do século XV», *Actas de Encuentros/Encontros de Ajuda (Olivença, 1985)*, s. l., Diputación Provincial de Badajoz, 1987, págs. 637-656.
- MORENO, Humberto Baquero — «Vasco da Gama, alcaide das sacas de Olivença», *Encontros. Encuentros. Revista hispano-*

- portuguesa de investigaciones en Ciencias Humanas y Sociales, Olivença, volume 1, 1989, págs. 169-173.
- PEREIRA, Isaías da Rosa — *Matrículas de Ordens da Diocese de Évora (1480-1483). Qual dos dois Vascos da Gama foi à Índia em 1497?*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1990.
- REBELO, Jacinto Inácio Brito — «Navegadores e exploradores portugueses até ao XVI século. Documentos para a sua história — Vasco da Gama, sua família, suas viagens, seus companheiros», *Revista de Educação e Ensino*, Lisboa, volume 13, 1898, págs. 49-70, 124-136, 145-167, 217-230, 274-285, 296-313, 366-370, 473-475, 508-522; volume 14, 1899, págs. 560-565; volume 15, 1900, págs. 28-32, 90-92.
- SANCHES DE BAENA, Visconde de — «O descobridor do Brasil, Pedro Álvares Cabral», *História e memórias da Academia Real das Ciências de Lisboa. Ciências Morais e Políticas e Belas Letras*, tomo 8, parte II, 1900, págs. 1-151.
- SOLEDADE, Arnaldo — *Sines, terra de Vasco da Gama*, 2.^a edição, Setúbal, Câmara Municipal, 1981.
- STANLEY, E. J. — *The three voyages of Vasco da Gama and his viceroyalty* [ob. cit.], apêndice final.
- RAVENSTEIN, E. G. — *The journal of the first voyage of Vasco da Gama, 1497-1499* [ob. cit.], págs. 225-237 (recolha sumariada e completada por A. FONTOURA DA COSTA, *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1497-1499) por Álvaro Velho* [ob. cit.], págs. 180-188).

5.2. BIOGRAFIAS

- ALBUQUERQUE, Luís de — «Vasco da Gama. Vira-se uma página da história mundial», em *Navegadores, viajantes e aventureiros portugueses. Séculos XV-XVI*, volume 1, Lisboa, Caminho, 1987, págs. 94-122.
- ALMEIDA, A. A. Marques de — «A viagem de Vasco da Gama e a sua repercussão económica na Europa», em *Portugal no Mundo*

- (direcção de LUÍS DE ALBUQUERQUE) [vd. mais adiante, § 7], volume 3, págs. 11-20.
- CARRASCO, Carlos — «Gama, Vasco da», *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses* (direcção de LUÍS DE ALBUQUERQUE), volume 1, Lisboa, Círculo de Leitores, 1994, págs. 449-451.
 - FARIA, Francisco Leite de — «Pensou-se em Vasco da Gama para comandar a armada que descobriu o Brasil», *Revista da Universidade de Coimbra*, volume 26, 1978, págs. 145-185.
 - HAMILTON, Genesta — *In the wake of the Gama. The story of portuguese pioneers in East Africa, 1497-1729*, Londres, Skeffington and Son Limited, 1955.
 - HERCULANO, Alexandre — «Três meses em Calecute», *Lendas e Narrativas*, volume 2, Lisboa, Bertrand, 1981, págs. 239-279.
 - HÜMMERICH, Franz — *Vasco da Gama und die Entdeckung des Seewegs nach Ostindien* [ob. cit.].
 - IRIA, Alberto — «A chegada de Vasco da Gama a Lisboa, da sua viagem do descobrimento do caminho marítimo para a Índia», *Studia*, Agosto-Dezembro de 1969, n.ºs 27-28, págs. 89-105.
 - JAYNE, K. G. — *Vasco da Gama and his successors: 1460-1580*, Londres, Methuen & Co., 1910.
 - *Panorama*, n.º 31, 4.ª série, Setembro de 1969. Vários artigos dedicados a Vasco da Gama. Entre eles: A. SILVA REGO, «Preparação da viagem de Vasco da Gama», págs. 8-14; MYRON MALKIEL-JIRMOUNSKY, «O piloto árabe de Vasco da Gama», págs. 15-18; ALBERTO IRIA, «Aspectos humanos da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia», págs. 23-28; ANTÓNIO MARQUES ESPARTEIRO, «Os navios da esquadra de Vasco da Gama», págs. 29-34; MARQUÊS DE SÃO PAYO, «As armas de Vasco da Gama», págs. 48-51; JOÃO PAULO DE ABREU LIMA, «Vasco da Gama e os frescos das <Casas Pintadas> da Cidade de Évora», págs. 51-63; FERNANDO MARIA CORREIA DA SILVA, «Capitães, pilotos e escrivães da armada de Vasco da Gama», págs. 73-84.

- RUGE, Sophus — *Die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien durch Vasco da Gama (1497-1498)*, Dresda, Zahn & Jaensch, 1898.
 - SANCEAU, Elaine — «Gama, Vasco da», em *Dicionário de História de Portugal*, volume 2, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1965, págs. 325-326.
 - SANCEAU, Elaine — «Gama (Vasco da)», em *Verbo. Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*, volume 9, Lisboa, Editorial Verbo, s. d., págs. 122-123.
 - STANLEY, E. J. — *The three voyages of Vasco da Gama and his viceroyalty* [ob. cit.], págs. I-LXXVII (introdução).
 - TÁVORA, D. Luiz de Lancastre e (Marquês de Abrantes) «Sociologia portuguesa dos séculos XV e XVI. O caso excepcional de ascensão nobiliárquica de Vasco da Gama», *Armas e Troféus*, 1993, VI série, tomo V, Janeiro-Dezembro, págs. 29-63.
 - TONNEAU, Albert — «La découverte de la route maritime des Indes», *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 66.^a série, 1948, págs. 19-72.
- É indispensável a consulta da mais recente biografia do navegador, da autoria de SANJAY SUBRAHMANYAM, *The career and legend of Vasco da Gama*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.

6. BIBLIOGRAFIA SOBRE ASPECTOS COMPLEMENTARES

6.1. IMAGINÁRIO MARÍTIMO E ORIENTAL

- ACOSTA, Vladimir — *Viajeros y maravillas*, 3 tomos, Caracas, Monte Avila Editores, 1992.
- BALTRUSAITIS, Jurgis — *Le Moyen Age fantastique. Antiquités et exotismes dans l'art gothique*, Paris, Flammarion, 1981.
- BROC, Numa — *La géographie de la Renaissance*, Paris, Les Éditions du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, 1986.
- DUHEM, Pierre — *Le Système du Monde. Histoire des doctrines*

- cosmologiques de Platon à Copernic*, 10 volumes, Paris, Hermann, 1913-1959 (cfr. a edição sintetizada, intitulada *Medieval Cosmology. Theories of Infinity. Place, Time, Void and Plurality of Words*, ed. ROGER ARIEW, Chicago e Londres, The University of Chicago Press, 1985).
- FRIEDMAN, John Block — *The monstrous races in medieval art and thought*, Cambridge e Londres, Harvard University Press, 1981.
- GIL, Juan — *Mitos y utopías del Descubrimiento. I. Colón y su tiempo*, Madrid, Alianza Editorial, 1989.
- GIL, Juan — *La Índia y el Catay. Textos de la Antigüedad clásica y del medievo occidental*, Madrid, Alianza Editorial, 1995.
- LE GOFF, Jacques — «L'Occident médiéval et l'océan Indien: un horizon onirique», em *Pour un autre Moyen Age*, Paris, Gallimard, 1977, págs. 280-298.
- PATCH, Howard R. — *El otro mundo en la literatura medieval*, Mexico, Fondo de Cultura Economica, 1956.
- PEREIRA, Francisco Maria Esteves (edição) — *Marco Paulo*, Lisboa, Biblioteca Nacional, 1922.
- RANDLES, W. G. L. — *De la Terre Plate au Globe Terrestre. Une mutation épistémologique rapide (1480-1520)*, Paris, 1980 (edição portuguesa — *Da terra plana ao globo terrestre*, Lisboa, Gradiva, 1990).
- THOMAZ, Luis Filipe F. R. — «A lenda de S. Tomé apóstolo e a expansão portuguesa», *Lusitânia Sacra*, 2.^a série, volume 3, 1991, págs. 349-418.
- WITTKOWER, Rudolf — *L'Orient fabuleux*, Paris, Thames & Hudson, 1991.

6.2. TEORIA DO SIGILO

Embora não diga nem única nem directamente respeito à viagem de 1497-1499, a chamada «teoria do sigilo» não pode deixar de ser referida. O melhor exemplo desta ligação *sigilo-viagem gâmica* encontra-se no capítulo segundo da obra de ARMANDO CORTESÃO —

O mistério de Vasco da Gama, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1973, págs. 33-70. Existem antecedentes, em termos bibliográficos. Mas, o ponto de partida para a discussão deste problema na historiografia contemporânea foi dado pelo artigo de JAIME CORTESÃO, «Do sigilo nacional sobre os Descobrimentos», *Lusitânia*, volume I, 1924, págs. 45-81 (reeditado na obra do mesmo autor, *A expansão dos portugueses no período henriquino*, Lisboa, Portugália Editora, págs. 225-278). Posteriormente, a mesma ideia aparece em vários trabalhos deste autor; por exemplo, *A política de sigilo dos Descobrimentos. Nos tempos do Infante D. Henrique e de D. João II*, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960. Desde cedo, foi criticada; vejam-se, por exemplo:

- DUARTE LEITE, «O sigilo», *História dos Descobrimentos Portugueses*, volume I, Lisboa, Edições Cosmos, 1959, págs. 411-449.
 - PIMPÃO, A. J. da Costa — «A historiografia oficial e o sigilo sobre os descobrimentos», separata do *Congresso da História da Expansão Portuguesa no Mundo*, Lisboa, 1938.
- Hoje, em dia, esta teoria — tal como foi tradicionalmente formulada — está posta de parte. O estado da questão pode ser consultado em dois títulos de FRANCISCO CONTENTE DOMINGUES:
- «A política de sigilo e as navegações portuguesas no Atlântico», separata do *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, volume 45, 1987, págs. 189-220.
 - «Colombo e a política de sigilo na historiografia portuguesa», *Mare Liberum*, n.º I, 1990, págs. 105-116.

6.3. VIAGENS DE PÊRO DA COVILHÃ

- BECKINGHAM, C. F. — «The travels of Pêro da Covilhã and their significance», *Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos*, volume 3, Lisboa, 1961, págs. 1-14.
- FICALHO, Conde de — *Viagens de Pedro da Covilhã*, Lisboa,

IN/CM, 1988 (reprodução da edição de 1898). Sobre esta obra, veja-se o trabalho de JORGE DIAS, «Uma visão oitocentista da Demanda do Preste João: As Viagens de Pedro da Covilhã do Conde de Ficalho», Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época (Porto, 1988), volume I, Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, págs. 501-526.

6.4. TÍTULO DE ALMIRANTE

- FREIRE, Anselmo Braamcamp — «Almirantado da Índia», *Arquivo Historico Portuguez*, volume I, n.º I, 1903, págs. 25-32.
- SALDANHA, António Vasconcelos de — *O almirante de Portugal. Estatuto quatrocentista e quinhentista de um cargo medieval*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988 (separata do Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, n.º 196).
- SALDANHA, António Vasconcelos de; RADULET, Carmen — «O Almirantado da Índia. A questão da concessão do cargo», em *O Regimento do Almirantado da Índia*, Lisboa, Inapa, 1989.

6.5. OS JERÓNIMOS E OS DESCOBRIMENTOS

- ALVES, José da Felicidade — *O Mosteiro dos Jerónimos. I. Descrição e evocação. II. Das origens à actualidade*, 3 volumes, Lisboa, Livros Horizonte, 1989-1991-1993.
- DIAS, Pedro — *Os portais manuelinos do Mosteiro dos Jerónimos*, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1993.
- MOREIRA, Rafael — «<Com antigua e moderna architectura>. Ordem clássica e ornato flamengo no Mosteiro de Belém», em *Jerónimos. 4 séculos de pintura*, volume I, Lisboa, IPPAR, 1992, págs. 24-39.

6.6. OUTRAS VIAGENS NO TEMPO DE VASCO DA GAMA (ENTRE 1500 E 1505):

Além da abundante bibliografia que se pode consultar a respeito da viagem de Pedro Álvares Cabral, vejam-se:

- AUBIN, Jean — «L'apprentissage de l'Inde. Cochin 1503-1504», *Moyen Orient & Océan Indien*, 4, 1987, págs. 1-96.
- BOUCHON, Geneviève — «Le premier voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)», *Mare Luso-Indicum*, 3, 1976, págs. 57-84, reimpresso em *L'Asie du Sud à l'époque des Grandes Découvertes*, Londres, Variorum, 1987.
- BOUCHON, Geneviève — «A propos de l'inscription de Colombo (1501), quelques observations sur le premier voyage de João da Nova dans l'Océan Indien», *Revista da Universidade de Coimbra*, volume 28, 1980, págs. 233-269, reimpresso em *L'Asie du Sud à l'époque des Grandes Découvertes*, Londres, Variorum, 1987.
- CRUZ, Maria do Rosário S. Themudo Barata Azevedo — «A 1.^a viagem de Lopo Soares à Índia (1504-1505). Um termo e um começo» [ob. cit.].
- MOTA, A. Teixeira da — «A viagem de António de Saldanha em 1503 e a rota de Vasco da Gama no Atlântico Sul» [ob. cit.].

6.7. DEGREDADOS

- CRUZ, Maria Augusta Lima — «Degredados e arrenegados portugueses no espaço índico, nos primórdios do século XVI», Actas do I Simpósio Interdisciplinar de Estudos Portugueses (Lisboa, 20-23.II.1985.), publicadas com o título de *As dimensões de alteridade nas culturas de língua portuguesa — o Outro*, volume 2, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, s. d., págs. 77-96.
- CRUZ, Maria Augusta Lima — «As andanças de um degredado em terras perdidas — João Machado», *Mare Liberum*, n.º 5, 1993, págs. 39-47.

6.8. CORSO

- BOUCHON, Geneviève — «L'évolution de la piraterie sur la côte malabare au cours du XVI^e siècle», reimpresso em *L'Asie du Sud à l'époque des Grandes Découvertes*, Londres, Variorum, 1987.

- BOUCHON, Geneviève — «Reis e piratas do Malabar: o jogo da guerra marítima nas vésperas da segunda expansão europeia», em *A abertura do mundo. Estudos de História dos Descobrimentos Europeus* (organização de FRANCISCO CONTENTE DOMINGUES e LUÍS FILIPE BARRETO), volume 2, Lisboa, Presença, 1987, págs. 139-149.
- BOUCHON, Geneviève «Timoji, un corsaire indien au service de Portugal (1498-1512)», em *Portugal e o Oriente*, Lisboa, Fundação Oriente-Quetzal, 1994, págs. 7-25.
- GUERREIRO, Luís Ramalhosa — «Tráficos ilegais, corso e pirataria no Atlântico e no Índico», em *Portugal no Mundo* (d direcção de LUÍS DE ALBUQUERQUE) [vd. mais adiante, § 7], volume 4, págs. 295-308.
- THOMAZ, Luis F. R. — «Do Cabo Espichel a Macau: vicissitudes do corso português», em *Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente* (Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, 1991), Macau-Lisboa, 1993, págs. 537-568.

7. HISTÓRIA DOS DESCOBRIMENTOS E DA EXPANSÃO

- ALBUQUERQUE, Luís de — *Portugal no Mundo* (d direcção), volumes 3 e 4, Lisboa, Alfa, 1989. Além dos capítulos anteriormente citados, têm relação directa com o tema deste estudo: LUÍS DE ALBUQUERQUE, «As dificuldades do domínio português no comércio oriental», volume 3, págs. 22-36; INÁCIO GUERREIRO e LUÍS DE ALBUQUERQUE, «A política de Portugal no Oriente e as suas flutuações», volume 4, págs. 131-147.
- ALBUQUERQUE, Mário de — «O descobrimento do caminho marítimo para a Índia. Suas consequências nacionais e universais», em ANTÓNIO BALÃO, HERNANI CIDADE, MANUEL MÚRIAS, (d direcção) — *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, volume 2, [ob. cit.], págs. 47-72.

- BOXER, Charles Ralph — *The portuguese seaborne empire. 1415-1825*, Manchester, Carcanet, 1991 (tradução portuguesa, *O Império marítimo português. 1415-1825*, Lisboa, Edições 70, 1992).
- CHAUNU, Pierre — *L'Expansion européenne du XIIIe au XVe siècle*, Paris, P. U. F., 1969.
- CHAUNU, Pierre — *Conquête et exploitation des nouveaux mondes*, Paris, P. U. F., 1969.
- CORTESÃO, Jaime — *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Arcádia, s. d., parte 4, cap. 9, págs. 531-546.
- COSTA, João Paulo Oliveira e; RODRIGUES, Vitor Luís Gaspar — *Portugal y Oriente. El proyecto indiano del rey Juan*, Madrid, Mapfre, 1992.
- CORTESÃO, Jaime — *História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, IN/CM, 1993. Texto inicialmente publicado na *História de Portugal* (direcção DAMIÃO PERES), volume 3 (págs. 333-384), 4 (págs. 9-77 e 130-175), 5 (págs. 319-462) e 6 (págs. 639-760), Barcelos, Portucalense Editora, 1931-1932-1933-1934.
- DIFFIE, Bailey W.; WINIUS, George D. — *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, volume 1, University of Minnesota Press (trad. portuguesa com o título de *A fundação do Império Português. 1415-1580*, volume 1, Lisboa, Vega, [s. d.]).
- GODINHO, Vitorino de Magalhães — *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 4 volumes, Lisboa, Presença, 1984-1983.
- OLIVEIRA, Aurélio; CRUZ, Maria Augusta Lima; GUERREIRO, Inácio; DOMINGUES, Francisco Contente — *História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa*, Lisboa, Universidade Aberta, 1990.
- PARRY, J. H. — *The discovery of the sea*, Berkeley and Los Angeles, University of California Press (tradução castelhana com o título de *El descubrimiento del mar*, Barcelona, Editorial Crítica, 1989).
- PEARSON, M. N. — «The New Cambridge History of India. The

- portuguese in India», *The New Cambridge History of India*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987.
- PERES, Damião — *História dos Descobrimentos Portugueses*, Porto, Portucalense Editora, 1943.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo — *Portugal en el mundo*, Madrid, Mapfre, 1992. Tradução portuguesa — *Portugal no Mundo nos séculos XII a XVI*, Lisboa, Verbo, 1994.

8. BIBLIOGRAFIA GERAL

- ALBUQUERQUE, Martim de — «Uma grande jóia: S. Miguel cavaleiro de Cristo. Ideologia e arte», *Oceanos*, n.º 21, 1995, págs. 112-117.
- ANDRADE, A. A. Banha de — *Mundos Novos do Mundo. Panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos descobrimentos geográficos portugueses*, 2 volumes [ob. cit.].
- ANDRADE, António Alberto Banha de — *História de um fidalgo quinhentista português — Tristão da Cunha*, Lisboa, Instituto Histórico Infante D. Henrique, 1974.
- AXELSON, E. — *Portuguese in South-East Africa 1488-1600*, Joanesburgo, C. Struik, 1973 (nomeadamente, cap. 2, págs. 12-37).
- BARRETO, Luís Filipe — «O nascimento da imagem do Oriente», em *Descobrimentos e Renascimento. Formas de ser e pensar nos séculos XV e XVI*, Lisboa, IN/CM, 1983, págs. 127-168.
- BOUCHON, Geneviève — «L'interprète portugais en Inde au début du XVIe siècle», *Actas do I Simpósio Interdisciplinar de Estudos Portugueses* (Lisboa, 20-23.II.1985), publicadas com o título de *As dimensões de alteridade nas culturas de língua portuguesa — o Outro*, volume 2, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, s. d., págs. 203-213.
- BOUCHON, Geneviève — «Quelques aspects de l'Islamisation des régions maritimes de l'Inde à l'époque médiévale (XIIIe-XVIe siècles)», reimpresso em *L'Asie du Sud à l'époque des Grandes Découvertes*, Londres, Variorum, 1987.

- BOUCHON, Geneviève — «L'inventaire de la cargaison rapportée de l'Inde en 1505», reimpresso em *L'Asie du Sud à l'époque des Grandes Découvertes*, Londres, Variorum, 1987.
- BOUCHON, Geneviève — «L'Océan Indien à l'époque de Vasco da Gama», *Mare Liberum*, volume 1, 1990, págs. 71-77.
- BOUCHON, Geneviève — *Albuquerque. Le lion des mers d'Asie*, Paris, Éditions Desjonquères, 1992.
- CARVALHO, Joaquim Barradas de — *À la recherche de la spécificité de la Renaissance Portugaise*, 2 volumes, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1983.
- CASTELO BRANCO, Manuel de Silva — «A Ordem de Santiago e a Índia», *Oceanos*, n.º 4, 1990, págs. 64-65.
- CIPOLLA, Carlo M. — *Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400-1700)*, Lisboa, Gradiva, 1989.
- CIRURGIÃO, António — «A divinização do Gama em <Os Lusíadas>», *Arquivos do Centro Cultural Português*, volume 26, 1989, págs. 513-537.
- COUTINHO, Gago — *A Náutica dos Descobrimentos*, 2 volumes [ob. cit.].
- CUNHA, Maria Cristina — «A compra de fio para as naus. O Livro de Receitas e Despesas de Heitor Garcia (1496-1497)», separata das Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época (Porto, 1988), volume 3, Porto, Universidade do Porto e Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, págs. 491-529.
- DIAS, Manuel Nunes — *O Capitalismo Monárquico Português (1415-1549). Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno*, 2 volumes, Coimbra, Faculdade de Letras, 1963-1964.
- DIAS, Pedro — «Peregrinação e regresso. A memória da viagem na Arte Funerária da época dos descobrimentos», e «As primeiras construções portuguesas na costa oriental de África e no Golfo Pérsico», em *A viagem das formas*, Lisboa, Estampa, 1995, respectivamente, págs. 115-138 e 165-184.

- EZQUERRA ABADIA, Ramón — «La idea del antimeridiano», em *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Marítima* (ed. A. TEIXEIRA DA MOTA), Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, págs. 3-26.
- FERREIRA, Ana Maria Pereira — *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*, Redondo, Patrimonia, 1995.
- FLORES, Jorge — «A imagem do Oriente no Ocidente europeu: dos ecos da expansão mongol ao Portugal manuelino», *Revista da Biblioteca Nacional*, 2.^a série, 5, Julho-Dezembro de 1990, págs. 21-40.
- FONSECA, Luís Adão da — *O Essencial sobre Bartolomeu Dias*, Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1987.
- FONSECA, Luís Adão da — «As rotas da navegação portuguesa entre o Mediterrâneo e o Atlântico na época de Colombo», *Atti del V Convegno Internazionale di Studi Colombiani (Navi e navigazione nei secoli XV e XVI)* [Génova, 1987], Génova, Civico Istituto Colombiano, 1990, págs. 519-535.
- FONSECA, Luís Adão da — *O Tratado de Tordesilhas e a diplomacia luso-castelhana no século XV* (estudo introdutório com leitura do texto do tratado por MARIA CRISTINA CUNHA), Lisboa, Edições Inapa, 1991.
- FONSECA, Luís Adão da — *Portugal entre dos mares*, Madrid, Editorial Mapfre, 1993.
- FONSECA, Luís Adão da — «El Tratado de Tordesillas: antecedentes y significado», em *El Tratado de Tordesillas*, [s. l.], Banco Bilbao Vizcaya, 1993, págs. 133-182. Edição portuguesa — «O Tratado de Tordesilhas: Antecedentes e significado», em *O Tratado de Tordesilhas*, Lisboa, Banco Bilbao Viscaya (Portugal), 1994, págs. 129-173.
- FONSECA, Luís Adão da — «O Tratado de Tordesilhas: algumas reflexões sobre o seu significado», *Actas do Congresso El Trata-*

- do de Tordesillas y su época (Setúbal-Salamanca-Tordesilhas, 1994), Valhadolide, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas, 1995, volume 2, págs. 1187-1205.
- FONSECA, Luís Adão da — «Do Atlântico Medieval ao Atlântico Moderno: Os Descobrimentos e a formação do espaço oceânico», *A Ciência e os Descobrimentos*, Lisboa, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1996, págs. 69-83.
- FONSECA, Luís Adão da; CARVALHO, José Adriano de — *O Atlântico: a memória de um Oceano*, volumes 1 («Do Imaginário do Atlântico ao Atlântico Imaginado») e 2 («A descoberta do Oceano: saga e memória, sécs. XI-XVI»). Edição, selecção de textos e recolha iconográfica, Porto, Banco Português do Atlântico, 1993 e 1996.
- FREIRE, Anselmo Braamcamp — *Expedições e armadas nos anos de 1488 e 1489*, Lisboa, Livraria Férrin, 1915.
- GODINHO, Vitorino de Magalhães — *A Economia dos Descobrimentos Henriquinos*, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1962.
- GODINHO, Vitorino de Magalhães — *Ensaio*, volume 2, Lisboa, Sá da Costa, 1968. Interessam especialmente: «A viragem mundial de 1517-1524 e o império português», págs. 139-153; «Flutuações económicas e devir estrutural do século XV ao século XVII», págs. 177-205.
- GODINHO, Vitorino de Magalhães — *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar. Séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990.
- GUERREIRO, Inácio; RODRIGUES, Vítor Luís Gaspar — «<O grupo de Cochim> e a oposição a Afonso de Albuquerque», *Studia*, n.º 51, 1992, págs. 119-144.
- KELLENBENZ, Hermann — «The Portuguese Discoveries and the Italian and German initiatives in the Indian trade in the first two decades on the 16th century», *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época* (Porto, 1988), volume 3, Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, págs. 609-623.

- LIMA, Américo Pires de — *Papel das vitaminas na primeira viagem de Vasco da Gama*, separata da comunicação apresentada ao Congresso da Actividade Científica Portuguesa (Coimbra, 1940), Coimbra, 1942.
- LIPINER, Elias — *Gaspar da Gama. Um converso na frota de Cabral*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1987.
- LOPES, Marília dos Santos — «<Vimos oje cousas marauilhosas>. Valentim Fernandes e os descobrimentos portugueses», em *Portugal — Alemanha — África. Do imperialismo colonial ao imperialismo político* (Actas do IV Encontro Luso-Alemão, direcção A. H. OLIVEIRA MARQUES, ALFRED OPTIZ, FERNANDO CLARA, 1994), Lisboa, Edições Colibri, 1996, págs. 13-23.
- LOUREIRO, Rui — «O encontro de Portugal com a Ásia no século XVI», em LUÍS DE ALBUQUERQUE e outros, *O confronto do olhar. O encontro dos povos na época das navegações portuguesas*, Lisboa, Caminho, 1991, págs. 155-211.
- MACEDO, Jorge Borges de — «*Os Lusíadas*» e a *História*, Lisboa, Verbo, 1979.
- MACEDO, Jorge Borges de — *História diplomática portuguesa. Constantes e linhas de força. Estudo de geopolítica*, Lisboa, Instituto de Defesa Nacional, 1987.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro — «O sucesso de Vasco da Gama e a desgraça de Cristóvão Colombo», em *Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, 1994, págs. 181-194 (reeditado em *Biblos*, volume 70, 1994, págs. 119-137).
- MENEZES, José Vasconcelos e — *Armadas Portuguesas. Apoio sanitário na época dos descobrimentos*, Lisboa, Academia de Marinha, 1987.
- MONTEIRO, Saturnino — *Batalhas e combates da marinha portuguesa*, volume I (1139-1521), Lisboa, Sá da Costa, 1989.
- MORENO, Humberto Baquero — *A batalha de Alfarrobeira. Antecedentes e significado histórico*, Lourenço Marques, 1973.

- NEIVA, Rubens Viana — estudo sobre a organização da frota, porte e autonomia das embarcações, reimpresso em Max Justo Guedes, *O descobrimento do Brasil* [ob. cit.], págs. 154-160.
- PEREIRA, Moacir Soares — «Capitães, naus e caravelas da armada de Cabral», *Revista da Universidade de Coimbra*, volume 27, 1979, págs. 31-134.
- PINTO, Alfredo — *Vasco da Gama na opera lyrica*, Lisboa, Imprensa da Livraria Ferin, 1925.
- PINTO, João Rocha — *A Viagem. Memória e espaço*, Cadernos da *Revista de História Económica e Social*, II-12, Lisboa, Sá da Costa, 1989.
- QUINA, Maria Antónia Gentil — colaboração em *O testamento de Adão* (catálogo da exposição de Lisboa, 1994), Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1994.
- RAMOS, Manuel — «Descobrimto do caminho marítimo para a Índia», em *História de Portugal* (d direcção DAMIÃO PERES), volume 3, Barcelos, Portucalense Editora, 1931, págs. 574-589.
- REGO, António da Silva — *História das missões do padroado português do Oriente. Índia*, volume I (1500-1542), Lisboa, Agência-Geral das Colónias, 1949 (há uma edição fac-similada, Braga, Comissão Diocesana dos Cinco Séculos de Evangelização e Cultura, 1993).
- SALDANHA, António Vasconcelos de — «Conceitos de espaço e poder e seus reflexos na titulação régia portuguesa da época da expansão», em *La découverte, le Portugal et l'Europe* (Actas do Colóquio de Paris, 1988), Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1990, págs. 105-129.
- SAMPAIO, L. M. Vaz de — «Subsídios para uma biografia de Pedro Álvares Cabral», *Revista da Universidade de Coimbra*, volume 24, 1971, págs. I-CCCLII.
- SANTOS, João Marinho dos — «Sobre a guerra e as guerras na expansão portuguesa: século XVI», *Revista de História Económica e Social*, n.º 26, Abril-Junho de 1989, págs. 71-84.

- SÉRGIO, António — *Breve interpretação da História de Portugal*, Lisboa, Sá da Costa, 1972.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo — *História de Portugal*, volume 3 (1495-1580), Lisboa, Verbo, 1988.
- SILVA, Joaquim Candeias — «Os custos humanos da implantação portuguesa na Índia (1497-1509)», *Portugaliae Historica*, 2.^a série, volume 1, 1991, págs. 67-101.
- SILVA, José Manuel Azevedo e — «Os navios que descobriram o mundo e a vida a bordo», Actas do Colóquio «Descobrimentos, expansão e identidade nacional» (Coimbra, 1991), *Revista de História das ideias*, n.º 14, Coimbra, 1992, págs. 99-116.
- SUBRAHMANYAM, Sanjay — *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: a political and economic history*, Londres e Nova Iorque, Longman, 1993 (edição portuguesa com o título de *O Império Asiático Português, 1500-1700. Uma história política e económica*, Lisboa, Difel, 1995).
- TÁVORA, D. Luís Gonzaga de Lencastre e (Marquês de Abrantes) — «Um retrato inédito de Vasco da Gama», *Arqueologia e História*, 1970, págs. 29-33.
- [T]estamento de Adão [O], (catálogo da exposição de Lisboa, 1994), Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1994.
- THOMAZ, Luis Filipe F. R. — «Descobrimentos e evangelização. Da Cruzada à missão pacífica», Actas do Congresso Internacional de História Missiões Portuguesa e Encontro de Culturas, volume 1, Braga, Universidade Católica Portuguesa e Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1993, págs. 81-129.
- THOMAZ, Luis Filipe F. R. — «L'idée impériale manuéline», em *La découverte, le Portugal et l'Europe* (Actas do Colóquio de Paris, 1988), Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1990, págs. 35-103.
- THOMAZ, Luis Filipe F. R. — *De Ceuta a Timor*, Lisboa, Difel,

1994. Interessam especialmente: «A evolução da política expansionista portuguesa na primeira metade de Quatrocentos», págs. 43-147; «O projecto imperial joanino», págs. 149-167; «Os portugueses e a rota das especiarias», págs. 169-187; «A Política Oriental de D. Manuel I e as suas contracorrentes», págs. 189-206.
- THOMAZ, Luis Filipe F. R.; ALVES, Jorge Santos — «Da Cruzada ao Quinto Império», em *A Memória da Nação* (org. FRANCISCO BETHENCOURT e DIOGO RAMADA CURTO), Lisboa, Sá da Costa Editora, 1991, págs. 81-164.
- VITERBO, Sousa — *Trabalhos náuticos dos portugueses nos séculos XVI e XVII*, 2 volumes, Lisboa, Academia das Ciências, 1898 (reedição em 1 volume, Lisboa, IN/CM, 1988).

9. TEXTOS DE DÍVULGAÇÃO HISTÓRICA E OBRAS DE CIRCUNSTÂNCIA

Trata-se de textos dedicados à figura de Vasco da Gama, mas sem a preocupação de apresentarem uma análise erudita sobre o personagem. Geralmente, são obras bastante *datadas*, muito dependentes das circunstâncias em que são redigidas e publicadas. Indicam-se alguns exemplos de diferentes épocas:

- ALAUX, Jean-Paul — *Vasco da Gama ou l'épopée des portugais aux Indes*, Paris, Éditions Duchartre, 1931.
- BRANDÃO, Margarida — *Vasco da Gama. Príncipe dos mares, tracei ao serviço do rei D. Manuel de Portugal a rota da Europa para a Índia*, Porto, Asa, 1991.
- BUENO, Lucillo — *Vasco da Gama og helteerobringen af Indien*, Copenhaga, Trykt I Dansk Andels Trykkeri, 1925.
- COELHO, Latino — *Vasco da Gama*, 2 volumes, Lisboa, 1882.
- DUCHAC, René Virgile — *Vasco da Gama. L'orgueil et la blessure*, Paris, Éditions L'Harmattan, 1995.
- MICARD, Étienne — *L'héroïque inquiétude de Vasco da Gama*, Paris, Éditions Pierre Roger, 1930.

- PINTO, J. Estêvão; REIS, Maria Alice — *Vasco da Gama*, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário do Nascimento de Vasco da Gama, 1969.
- RINALDI, Luigi — *Vasco da Gama alle Indie per la via degli Oceani*, Milão, Antonio Vallardi, 1942.
- SANCEAU, Elaine — *O Caminho da Índia*, Porto, Livraria Civilização, 1962.

Não se inclui a numerosíssima relação de títulos (folhetos, discursos, obras de síntese divulgativa) publicados por ocasião dos diversos centenários comemorativos dos descobrimentos e, em particular de Vasco da Gama: 1880 (Camões), 1897 (Índia), 1915 (conquista de Ceuta e morte de Afonso de Albuquerque), 1924 (morte de Vasco da Gama), 1940 (Duplo Centenário), 1960 (morte do infante D. Henrique), e 1969 (nascimento de Vasco da Gama). A consideração deste aspecto merece um estudo particular.

Nota do Autor:

Por razões de ordem prática, a bibliografia que se apresenta reproduz integralmente a que se inclui na primeira edição. Apenas, como complemento de informação, se acrescenta que, ultimamente, saíram duas publicações dedicadas a Vasco da Gama:

- BOUCHON, Geneviève, *Vasco da Gama*, Paris, Fayard, 1997 (está anunciada uma tradução portuguesa);
- Revista *Oceanos*, n.º 3, Janeiro-Março de 1998 (com artigos vários da autoria de GENEVIÈVE BOUCHON, MANUEL FILIPE CANAVEIRA, SANJAY SUBRAHMANYAN, JOHN VILLIERS, LUÍS ADÃO DA FONSECA, JOSÉ MANUEL GARCIA, MARIA AUGUSTA LIMA CRUZ, CARMEN RADULET, PAULO PEREIRA e MARIA FERNANDA DE ABREU).

ÍNDICE DE AUTORES CITADOS

- ACOSTA, Vladimir, 343
- ÁGUAS, Neves, 313, 315
- AIRALDI, Gabriella, 314
- ALAUX, Jean-Paul, 357
- ALBUQUERQUE, Luís de, 149, 151, 314, 326, 330, 331, 332, 333, 334, 336, 337, 341, 342, 348, 354
- ALBUQUERQUE, Mário de, 348
- ALBUQUERQUE, Martim de, 332, 350
- ALMEIDA, A. A. Marques de, 341
- ALMEIDA, Fortunato de, 340
- ALVES, Jorge Santos, 357
- ALVES, José da Felicidade, 346
- ANDRADE, António Alberto Banha de, 139, 142, 228, 319, 320, 321, 322, 329, 350
- ARAGÃO, Teixeira de, 33, 316, 317, 328, 340
- AUBIN, Jean, 185, 315, 319, 320, 326, 327, 328, 329, 330, 347
- AXELSON, E., 350
- BAIÃO, António, 313, 315, 318, 323, 338, 348
- BALTRUSAITIS, Jurgis, 343
- BARATA, António Francisco, 340

- BARATA, Jaime Martins, 93, 339
- BARATA, João da Gama Pimentel, 339
- BARRADAS, Lerenó, 337
- BARRETO, Luís Filipe, 348, 350
- BASTO, A. de Magalhães, 313, 315
- BECKINGHAM, C. F., 345
- BOUCHON, Geneviève, 58, 214, 223, 225, 246, 333, 339, 347, 348, 350, 351
- BOXER, Charles Ralph, 113, 139, 219, 223, 226, 242, 333, 349
- BRANDÃO, Margarida, 357
- BRÁS, Moura, 335, 337
- BROCC, Numa, 343
- BROCHADO, Costa, 337
- BUENO, Lucillo, 357
- BURCKHARDT, Jacob, 301
- CANTO, Eugénio do, 316, 318
- CARRASCO, Carlos, 342
- CARVALHO, Joaquim Barradas de, 351
- CARVALHO, José Adriano de, 314, 353
- CASTANHEDA, Fernão Lopes de, 33, 36, 87, 91, 126, 129, 136, 138, 150, 156, 173, 174, 185, 329
- CASTELO BRANCO, Manuel de Silva, 351
- CHARTON, Edouard-Thomas, 314
- CHAUNU, Pierre, 101, 103, 104, 155, 215, 217, 221, 349
- CHUMOVSKI, T., 337
- CIDADE, Hernâni, 323, 338, 348
- CIPOLLA, Carlo M., 124, 268, 351
- CIRURGIÃO, António, 351
- COELHO, Latino, 357

- COELHO, Maria Helena Cruz, 311
- CORDEIRO, Luciano, 14, 19, 340
- CORREIA, Gaspar, 9, 37, 43, 59, 60, 64, 72, 73, 75, 85, 86, 87, 91, 101, 114, 129, 172, 173, 174, 266, 295, 297, 329
- CORREIA, José Manuel, 334
- CORTESÃO, Armando, 37, 113, 345
- CORTESÃO, Jaime, 113, 139, 142, 156, 221, 316, 325, 345, 349
- COSTA, A. Fontoura da, 67, 92, 111, 139, 152, 313, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 324, 325, 341
- COSTA, Dício I. Affonso da, 333
- COSTA, João Paulo Oliveira e, 285, 349
- COSTA, Leonor Freire, 326, 339
- COUTINHO, Gago, 109, 110, 111, 115, 116, 152, 153, 313, 333, 351
- COUTO, Diogo do, 206
- CRUZ, António, 327
- CRUZ, Maria Augusta Lima, 347, 349
- CRUZ, Maria do Rosário S. Themudo Barata Azevedo, 339, 347
- CUNHA, Maria Cristina, 351, 352
- DANTE, 210, 332
- DIAS, Carlos Malheiro, 316, 323
- DIAS, Jorge, 346
- DIAS, Manuel Nunes, 58, 351
- DIAS, Pedro, 266, 346, 351
- DIFFIE, Bailey W., 349
- DOMINGUES, Francisco Contente, 314, 334, 345, 348
- DUCHAC, René Virgile, 357
- DUHEM, Pierre, 343

- EHRHARDT, Marion, 326, 328
- ESPARTEIRO, António Marques, 342
- EZQUERRA ABADIA, Ramón, 352
- FARIA, Francisco Leite de, 322, 331, 342
- FERRAND, Gabriel, 336
- FERREIRA, Ana Maria Pereira, 27, 352
- FICALHO, Conde de, 139, 345
- FLORES, Jorge, 352
- FONSECA, Branquinho da, 313
- FONSECA, Luís Adão da, 314, 352, 353
- FONSECA, Quirino da, 338
- FREIRE, Anselmo Braamcamp, 340, 346, 353
- FRIEDMAN, John Block, 344
- FRUTUOSO, Eduardo, 334
- GALVÃO, António, 128, 330
- GAMA, Maria Telles da, 340
- GARCIA, José Manuel, 313, 317
- GIERTZ, Gernot, 314
- GIL, Juan, 344
- GODINHO, Vitorino de Magalhães, 139, 211, 231, 285, 292, 323, 349, 353
- GÓIS, Damião de, 27, 33, 42, 85, 87, 107, 115, 123, 125, 150, 157, 169, 173, 174, 175, 177, 180, 185, 187, 189, 190, 191, 192, 237, 276, 330
- GOMES, A. Sousa, 336, 337
- GREENLEE, William Brooks, 229, 321, 323, 324, 325
- GUEDES, Max Justo, 324, 326, 334
- GUERREIRO, Inácio, 334, 348, 349, 353
- GUERREIRO, Luís Ramalhosa, 348
- GUINOTE, Paulo, 334
- HAMILTON, Genesta, 342

- HEERS, Jacques, 322
- HERCULANO, Alexandre, 312, 315, 342
- HIDALGO NIETO, Manuel, 316, 317
- HÜMMERICH, Franz, 163, 164, 165, 313, 314,
315, 328, 342
- IRIA, Alberto, 318, 342
- JAYNE, K. G., 342
- KEIL, Luís, 340
- KELLENBENZ, Hermann, 353
- KHOURY, Ibrahim, 338
- KOPKE, Diogo, 312, 315
- KRÁSA, Miloslav, 328
- KRENDL, Peter, 317
- LEED, Eric J., 83
- LE GOFF, Jacques, 198, 344
- LEITE, Duarte, 345
- LIMA, Américo Pires de, 354
- LIMA, João Paulo de Abreu, 342
- LIPINER, Elias, 354
- LOBATO, Alexandre, 254, 326, 331
- LOPES, António, 334
- LOPES, Marília dos Santos, 354
- LOPES, Tomé, 175, 180, 186, 189, 191, 207, 208,
267, 299
- LOUREIRO, Rui, 354
- MACEDO, Jorge Borges de, 244, 354
- MACHADO, José Pedro, 62, 66, 95, 148, 313
- MALDONADO, Maria Hermínia, 333
- MALKIEL-JIRMOUNSKY, Myron, 342
- MARQUES, Alfredo Pinheiro, 312, 354
- MARQUES, João Martins da Silva, 317, 318, 324,
331

- MARTÍNEZ, José Luis, 335
- MARTINEZ-HIDALGO, José Maria, 335
- MARTINS, Oliveira, 328
- MATOS, Artur Teodoro de, 42, 98, 99, 325, 334
- MATOS, Luís de, 321, 331
- MENDONÇA, Henrique Lopes de, 338
- MENESES, José Vasconcelos e, 98, 354
- MICARD, Étienne, 357
- MILANESI, Marica, 319
- MONTALBODDO, Francesco de, 319, 327, 331
- MONTEIRO, Saturnino, 354
- MORAIS, J. Custódio de, 338
- MOREIRA, Rafael, 239, 346
- MORELET, A., 314
- MORENO, Humberto Baquero, 340, 354
- MORISON, Samuel Eliot, 112, 323
- MOTA, A. Teixeira da, 336, 338, 347, 352
- MOURA, Vasco Graça, 332
- MÚRIAS, Manuel, 323, 338, 348
- NEIVA, Rubens Viana, 93, 355
- OLIVEIRA, Aurélio de, 349
- OLIVEIRA, João Braz d', 339
- OSÓRIO, Jerónimo, 37, 41, 87, 129, 330
- PAES, Simão Ferreira, 333
- PAIVA, António da Costa, 312, 315
- PALAU Y DULCET, Antonio, 331
- PARRY, J. H., 166, 260, 349
- PATCH, Howard R., 344
- PATO, Raimundo António de Bulhão, 324, 325, 332
- PEARSON, M. N., 349
- PERAGALLO, Prospero, 322, 323, 329

- PEREIRA, A. B. Bragança, 312, 317, 318, 322, 327, 328
- PEREIRA, Duarte Pacheco, 41, 92, 94, 100, 105, 111, 204, 330
- PEREIRA, Francisco Maria Esteves, 344
- PEREIRA, Isaiás da Rosa, 341
- PEREIRA, Moacir Soares, 94, 355
- PERES, Damião, 85, 139, 313, 330, 349, 350
- PIMPÃO, A. J. da Costa, 345
- PINA, Rui de, 270
- PINTO, Alfredo, 355
- PINTO, J. Estevão, 358
- PINTO, João Rocha, 326, 355
- POLISENSKY, Josef, 328
- QUINA, Maria Antónia Gentil, 355
- RADULET, Carmen, 315, 319, 320, 321, 346
- RAMOS, Manuel, 355
- RAMÚSIO, G. B., 319, 320, 327
- RANGLES, W. G. L., 344
- RANKE, Leopold Von, 301
- RATKOS, Peter, 328
- RAU, Virgínia, 329
- RAVENSTEIN, E. G., 314, 316, 317, 320, 341
- REBELO, Jacinto Inácio Brito, 327, 341
- REGO, António da Silva, 317, 318, 342
- REIS, Maria Alice, 358
- RESENDE, Garcia de, 10, 26, 33, 70, 226, 249, 330
- RINALDI, Luigi, 358
- RODRIGUES, José Maria, 336
- RODRIGUES, Vitor Luís Gaspar, 285, 349, 353
- ROHR, Christine Von, 326, 327

- RUGE, Sophus, 343
- RUSSEL-WOOD, A. J. R., 335
- SALDANHA, António Vasconcelos de, 234, 346, 355
- SAMPAIO, L. M. Vaz de, 355
- SANCEAU, Elaine, 343, 358
- SANCHES DE BAENA, Visconde de, 20, 341
- SANTOS, João Marinho dos, 355
- SÃO PAYO, Marquês de, 343
- SARAIVA, José Hermano, 332
- SCHEFER, Charles, 327
- SÉRGIO, António, 356
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo, 41, 191, 350, 356
- SERRÃO, Joel, 312
- SILVA, A. A. Baldaque da, 339
- SILVA, Anabela Trindade Correia da, 312
- SILVA, Fernando Maria Correia da, 342
- SILVA, Joaquim Candeias, 356
- SILVA, José Manuel Azevedo e, 97, 356
- SILVA, Luciano Pereira da, 29
- SOLEDADE, Arnaldo, 341
- SOUSA, Frei Luís de, 9, 276, 330
- SOUSA, Manuel de Faria e, 9, 10, 76, 87, 330
- STANLEY, E. J., 329, 341, 343
- SUBRAHMANYAM, Sanjay, 36, 67, 223, 226, 231, 343, 356
- SURDICH, Francesco, 321
- TÁVORA, D. Luís Gonzaga de Lencastre e (Marquês de Abrantes), 343, 356
- TEMPORAL, Jean, 319, 327
- TEYSSIER, Paul, 315, 319, 320, 326, 327, 328, 329

- THOMAZ, Luis Filipe F. R., 253, 256, 270, 277,
278, 291, 344, 348, 356, 357
- TIBBETTS, G. R., 338
- TONNEAU, Albert, 343
- VALENTIN, Paul, 315, 319, 320, 326, 327, 328,
329
- VARNHAGEN, Francisco Adolfo de, 323
- VICENTE, Gil, 255, 332
- VIDAGO, João, 334
- VITERBO, Sousa, 357
- WINIUS, George D., 349
- WITTKOWER, Rudolf, 344

LUÍS ADÃO DA FONSECA é professor catedrático e director do Instituto de Documentação Histórica Medieval da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Das academias portuguesas da História e de Marinha e vogal da Comissão Portuguesa de História Militar.

Foi coordenador da exposição *Confins da Idade Média*, e do respectivo catálogo, integrada na EUROPALIA-91-PORTUGAL. Foi presidente do Conselho Científico da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (1992-1996).

Nos últimos anos, tem ampliado a docência e a investigação ao estudo das Ordens Militares em Portugal e da Expansão Portuguesa no século XV e inícios do século XVI. Entre os trabalhos que publicou, destacam-se os seguintes: *Obras Completas do Condestável D. Pedro de Portugal*, Lisboa, 1975; *Navegación y corso en el Mediterraneo Occidental. Los Portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, 1978; *O Condestável D. Pedro de Portugal, a Ordem Militar de Avis e a Península Ibérica do seu tempo (1429-1466)*, Porto, 1982; *La Cristiandad Medieval*, Pamplona, 1984; *O Tratado de Tordesilhas e a diplomacia luso-castelhana no século XV*, Lisboa, 1991; *Portugal entre dos mares*, Madrid, 1993.

