

EDGAR PRESTAGE

OS PIONEIROS
PORTUGUESES

ÍNDICE

1. A Marinha Real e Mercante e as Primeiras Viagens.....	9
2. A Expedição a Ceuta – Os Objetivos de D. Henrique, <i>o Navegador</i>	19
3. A Madeira, as Canárias e os Açores.....	35
4. Do Bojador a Cabo Verde.....	51
5. As Viagens entre 1445 e 1448.....	69
6. A Primeira Viagem de Luís de Cadamosto.....	85
7. A Segunda Viagem de Cadamosto – Diogo Gomes e António de Noli – Descoberta das Ilhas de Cabo Verde ..	109
8. A Vida em Ceuta – A Conquista de Alcácer – A Morte de D. Henrique e a Sua Personalidade.....	129
9. Os Vinte Anos após a Morte de D. Henrique.....	151
10. Os Progressos no Reinado de D. João II – As Viagens de Diogo Cão – Em Busca do Preste João – A Viagem de Bartolomeu Dias.....	173
11. A Exploração para Ocidente.....	197
12. A Primeira Viagem de Vasco da Gama.....	215
13. A América do Norte, o Brasil e o Oriente.....	233
14. Navegação, Cartografia, Navios e Marinheiros.....	269

Capítulo Um

A MARINHA REAL E MERCANTE E AS PRIMEIRAS VIAGENS

Poucos factos se encontram registados sobre os primórdios da história marítima do reino de Portugal, mas sabemos que, para além da navegação costeira, se comerciava com o norte da Europa e com os países mediterrânicos, sobretudo a partir do Porto e de Lisboa, que eram centros de comércio fervilhantes. Os mercadores portugueses fundaram uma feitoria em Bruges e frequentavam Marselha no século XII, enquanto no século XIII se estabeleceram nos portos no canal da Mancha. Em 1226, foram-lhes concedidos mais de cem salvos-condutos em Inglaterra.¹ Tanto para Inglaterra como para outros países, Portugal enviava couro, peles, frutos secos, azeite, cortiça e vinho. O primeiro rei, D. Afonso Henriques (1128-85), deve ter tido uma marinha rudimentar, pois diz a tradição que D. Fuas Roupinho capturou uma frota de galés mouras ao largo do cabo Espichel, apreendeu outras em Ceuta e mais tarde, numa batalha com 54 embarcações mouras no estreito de Gibraltar, foi derrotado e morto. Em 1189, D. Sancho I contribuiu com 40 galés, galeotas e outras embarcações para uma frota

¹ Para mais informações sobre o comércio entre os dois países, *vide* Shillington e Chapman, *The Commercial Relations of England and Portugal* (Routledge, 2015).

de cruzados na tomada de Silves, capital do Algarve. Diz-se que D. Sancho II estabeleceu um arsenal, e, no reinado de D. Afonso III, uma frota de grandes navios da marinha real, pelo menos alguns dos quais tinham sido construídos em Lisboa, participou na investida a Faro. Documentos do seu reinado descrevem vários tipos de embarcações com os nomes de barcas, navios e caravelas, e a designação «naves», embarcações com uma tonelagem considerável, aparece pela primeira vez.

No reinado de D. Dinis, o maior rei medieval, as marinhas mercante e de guerra desenvolveram-se notavelmente e as embarcações passaram a ser designadas, da maior para a mais pequena, «naves», «navios» e «baixéis»; barcas de cem tonéis e mais navegavam para Espanha, França, Normandia e Inglaterra; e, em 1293, este monarca aceitou uma generosa sugestão dos seus mercadores de que era pelo «serviço a Deus e o bem da terra» que deviam pagar um imposto sobre os bens que exportavam. D. Dinis mandou plantar um pinhal perto de Leiria para proteger os campos da invasão de areias costeiras e fornecer madeira para a construção de navios e encorajou esta última atividade atribuindo o título de cavaleiro a oficiais e até mesmo a artesãos que nela trabalhassem. É possível, como atestam alguns cronistas, que mantivesse uma frota regular no mar para defender a costa de piratas e sabemos que foi o primeiro a nomear um almirante, Nuno Fernandes Cogominho, um facto que evidencia que a marinha já tinha adquirido uma certa importância. Quando Cogominho morreu, o rei recrutou um substituto de Génova, a potência naval de então, cujos súbditos estavam ao serviço dos reis de Castela e de França com o objetivo de reorganizar as suas marinhas. A sua escolha recaiu sobre Manuel Pessanha, ou Pezagno, um nobre e homem de renome na sua profissão, que no contrato feito com ele em 1 de fevereiro de 1317 se encarregou de fornecer 20 «sabedores do mar» para comandar as galés, que na altura constituíam a força guerreira. Ficou expresso que o cargo seria hereditário e com ele foi atribuída uma grande extensão de terra em Lisboa com os privilégios de um «couto», isto é, a isenção da jurisdição normal dos oficiais de justiça do rei, e um salário de 3 mil «libras» (480 mil réis). O almirante deve ter conquistado a

confiança do monarca em pouco tempo, pois em 1319 foram-lhe concedidos a cidade e o castelo de Odemira. Em 1320, foi na qualidade de embaixador solicitar ao papa, em Avignon, um subsídio para a frota e, em 1322, recebeu um aumento de salário. Quatro anos depois D. Afonso IV enviou-o numa missão diplomática ao rei Eduardo II de Inglaterra para negociar o casamento da sua filha com o futuro Eduardo III, que não se realizou, e em 1337 comandou a frota que foi derrotada pelos Castelhanos na batalha ao largo do cabo de São Vicente.

O almirante trouxera para Portugal membros das principais famílias genovesas, e a primeira viagem oceânica da qual temos registo foi provavelmente levada a cabo sob os seus auspícios. Realizou-se em 1341 e o seu destino foi as Canárias, que eram conhecidas pelos antigos como Ilhas Afortunadas e tinham sido visitadas por um grupo de aventureiros, ou *Magbrurin*, do Al-Andaluz, algum tempo antes da reconquista de Lisboa em 1147. Em 1270, o genovês [Lançarote] Malocello redescobriu-as e construiu lá um castelo, e a ilha que ostenta o seu nome (Lanzarote) aparece com a bandeira genovesa nos mapas dos séculos XIV e XV. É possível que se lhe tenham seguido os irmãos Vivaldi em 1291, pois Petrarca faz referência a uma frota armada genovesa que alcançara o arquipélago uma geração antes. Segundo o relato do poeta Boccaccio,¹ baseado em cartas de mercadores florentinos em Sevilha, a expedição de 1341 era constituída por duas embarcações fornecidas pelo rei de Portugal e uma embarcação mais pequena tripulada por florentinos, genoveses, castelhanos e outros espanhóis. Era comandada por um genovês, Niccoloso da Recco, e um florentino, Angiolino de Corbizzi, e partiu de Lisboa em 1 de julho. A pequena frota transportava cavalos, armas e dispositivos de guerra para tomar de assalto cidades e castelos; foi em busca das ilhas, que se dizia que já tinham sido descobertas, e ao quinto dia, com um vento favorável, avistou terra.

Recco calculou que as ilhas ficavam a cerca de 1450 quilómetros de Sevilha. A primeira ilha parecia ter quase 242 quilómetros de perímetro. Era irregular e pedregosa, mas repleta de cabras e outros

¹ Incluído em *Le navigazioni atlantiche di Alvise da Cá da Mosto* (Milão, 1929).

animais, e os homens e mulheres estavam nus e tinham hábitos selvagens. Os marinheiros obtiveram aí a maioria das peles que trouxeram, mas não se atreveram a aventurar-se para o interior. Quando chegaram a uma ilha maior, uma grande multidão desceu a praia ao seu encontro. Alguns, superiores aos restantes, estavam vestidos com peles de cabra coloridas a amarelo e vermelho e, tanto quanto podiam observar à distância, as peles eram de boa qualidade, macias e cosidas com bastante esmero. A julgar pelas suas ações, aquelas pessoas pareciam ter um governante a quem mostravam respeito. Manifestavam o desejo de comerciar e a mais pequena das embarcações aproximou-se da costa, mas, como os europeus não percebiam uma palavra da língua, não se atreveram a desembarcar. Alguns dos ilhéus, todavia, nadaram até ao navio e foram capturados e levados para a Europa. Contornando a ilha, os marinheiros descobriram que a parte norte estava mais bem cultivada do que a sul. As casas eram feitas de pedras quadradas com espantosa habilidade e cobertas com grandes e belos pedaços de madeira. Como as portas se encontravam fechadas, os marinheiros arrombaram-nas com a ajuda de pedras, o que enfureceu de tal forma os habitantes que os seus gritos encheram o ar. As casas por dentro estavam limpas, como se tivessem sido caiadas. Também encontraram um pequeno templo, sem nenhuma pintura ou ornamento exceto uma estátua de pedra de um homem com uma bola na mão e um saiote feito de folhas de palmeira, que levaram para Lisboa. Ao partirem desta ilha, viram outras ao longe, a 16, 32 e 64 quilómetros de distância, e foram a uma terceira onde não encontraram nada salvo árvores majestosas. Outra continha bastantes cursos de água de excelente qualidade, mas como estava deserta não exploraram muito para o interior. A seguir viram uma ilha com montanhas rochosas cobertas na sua maioria de nuvens, mas que com o tempo limpo tinha um aspeto de grande beleza e não parecia ser habitada. Mais tarde passaram por muitas outras ilhas, algumas habitadas, outras não. Cinco das ilhas eram densamente povoadas e as línguas que os autóctones falavam eram tão diferentes que estes não se entendiam de uma ilha para a outra, e não tinham navios ou outros meios de se encontrar sem ser a nado. Numa ilha mais longínqua, apareceu

algo maravilhoso, uma montanha que estimaram ter 9144 metros de altura, completamente rochosa, com aquilo que parecia ser uma cidadela branca no cume. Contornaram a ilha e, julgando tratar-se de um encantamento, não se atreveram a desembarcar. As ilhas não eram ricas, e aquilo que levaram para casa mal cobriu o custo da viagem. Os quatro homens que traziam consigo eram jovens e belos. A ilha onde tinham sido capturados chamava-se Canária, a mais populosa de todas, e dirigiram-se-lhes em várias línguas, mas estes não perceberam nenhuma. Eram robustos, corajosos e pareciam bastante inteligentes; quando lhes falavam por gestos, respondiam da mesma maneira como se fossem mudos; cantavam com suavidade e dançavam quase com os modos franceses; eram alegres e ágeis e mais civilizados que muitos espanhóis. Quando subiram a bordo, puseram-se a comer figos e pão, sendo que este último consumiam com leite, embora nunca o tivessem experimentado; recusaram o vinho e beberam apenas água; também comiam trigo e cevada, assim como queijo e carne, que eram abundantes e de boa qualidade. Manifestavam grande boa-fé e lealdade entre eles, pois, se um deles recebia algo para comer, antes de o consumir dividia-o em partes iguais e distribuía por cada um dos seus companheiros. As mulheres casadas envergavam saíotes como os homens, mas as solteiras andavam nuas sem pudor.¹

A expedição regressou em novembro, trazendo consigo, para além dos quatro nativos, uma grande quantidade de peles de cabra e ovelha, sebo, óleo de peixe, madeira e cascas de árvores para fazer tintas.

O relato de Boccaccio, embora informativo quanto à natureza das ilhas e dos seus habitantes, é omissivo noutros pontos, e trata-se evidentemente apenas de um resumo das cartas com importantes lacunas. Apresenta-se inacabado no único manuscrito conhecido e levanta muitas questões às quais não dá resposta. Ainda assim, o professor *Sir* C. R. Beazley sem dúvida que tem razão ao considerar esta expedição militar e de exploração como oficial e a primeira enviada por um estado europeu.

¹ Pensa-se que as ilhas visitadas tenham sido Fuerteventura, Grã Canária, Hierro, Gomera e Tenerife, mas são mencionadas ao todo 18, e alguns autores pensam que a expedição também foi aos Açores.

Não houve de imediato nenhuma expedição subsequente, provavelmente porque surgiu quem reclamasse as ilhas. De acordo com a lei medieval, o papa tinha o direito de dispor de terras recém-descobertas e inocupadas, e no dia 15 de novembro de 1344, D. Luís de La Cerda, conde de Talmont e bisneto de Afonso X de Castela, recebeu do papa Clemente VI a concessão das Canárias sob um tributo anual. O pontífice reservou cautelosamente os direitos de terceiros, e escreveu a vários monarcas, incluindo a D. Afonso IV, pedindo-lhes que auxiliassem o donatário. Em resposta, o rei de Portugal declarou que os seus súbditos tinham sido os primeiros a descobrir as ilhas e que tencionara enviar outra expedição para as conquistar, mas que as guerras contra os Mouros e Castela o tinham impedido. Alguns historiadores interpretam, com base nestas palavras, que a primeira expedição ocorreu antes destas guerras; se assim foi, a viagem de 1341 terá sido a segunda. D. Afonso sentiu-se lesado pela concessão a D. Luís, considerando que, como ele e o seu povo haviam iniciado a conquista, devia ter sido convidado a completá-la antes de qualquer outra pessoa. Contudo, expressou a sua prontidão para se curvar perante a decisão papal. Não obstante, existem documentos que mostram que o rei D. Fernando reiterou a pretensão portuguesa em 1370 outorgando Lanzarote e Gomera ao seu almirante Lançarote de França, e como os nativos e castelhanos o impediram de se apossar delas, em 1376 o rei concedeu-lhe certos monopólios em Portugal, ao mesmo tempo que o confirmava no cargo de capitão das mesmas ilhas.¹ No século xv, como veremos, o infante D. Henrique fez diversas tentativas de se apossar de todo o arquipélago.

Não existem registos de viagens oceânicas durante a segunda metade do século xiv, à exceção das Canárias, mas seria precipitado concluir com base no silêncio dos cronistas que não ocorreram outras viagens. O ofício destes homens era escrever sobre guerras e outros acontecimentos que diziam respeito aos reis e grandes senhores.² As

¹ Estes documentos foram pela primeira vez impressos pelo professor Fortunato de Almeida (*História de Portugal*, vol. III, p. 759 e seguintes). A sua autenticidade foi questionada por Afonso de Ornelas, e o facto de não se encontrarem registados na Torre do Tombo carece de explicação.

² Zurara apenas narrou as viagens devido ao incentivo do infante D. Henrique.

iniciativas de descobrimentos e comércio não lhes interessavam e, se fossem realizadas a título individual, não seriam mencionadas. Mas, a menos que as viagens continuassem, a atividade marítima demonstrada no início do século xv e o entusiasmo com que o infante D. Henrique e os seus seguidores se devotaram ao trabalho tornam-se ainda mais notáveis.

No reinado de D. Afonso IV, sucederam a Manuel Pessanha no comando das galés, ou frota de guerra, os seus filhos, mas aparecem os nomes de mais dois almirantes, o que indica que a marinha crescera. No reinado de D. Pedro I, Lançarote Pessanha comandou esquadrões para ajudar o rei de Castela contra Aragão em 1359 e 1364, e as «naus» surgem pela primeira vez tanto em contexto de guerra como de comércio. No reinado de D. Fernando transportam artilharia. Na batalha de Saltes em 1381, a frota portuguesa consistia em 21 galés, uma galeota e quatro naus. As despesas de D. Fernando com navios de guerra e arsenal foram acolhidas com críticas severas nas Cortes de 1372, mas nas de 1376 manifestou-se interesse no desenvolvimento da marinha mercante, e a Carta de Privilégios que o rei concedeu em 6 de junho de 1377 parece implementar as opiniões então expressas. Este documento e o decreto que criou a Companhia das Naus são questões com consequências tais na história marítima portuguesa que merecem ser descritos ao pormenor.

Lisboa era então um porto livre e diz-se que chegavam a estar 400 ou 500 embarcações em frente à cidade de uma vez, enquanto 100 ou 150 carregavam sal e vinho nas proximidades. Estas embarcações pertenciam maioritariamente a estrangeiros, e os Portugueses invejavam os lucros derivados das suas cargas, enquanto o rei desejava o crescimento da marinha mercante para poder usá-la em tempo de guerra. O seu decreto garantia assim que todos os que construíssem navios com mais de cem tonéis de carga pudessem cortar madeira das florestas reais para a construção sem pagar e transportá-la para Lisboa. Não teriam de pagar imposto sobre o material trazido do estrangeiro para os construir e equipar, e o imposto devido àqueles que compravam embarcações e aos estrangeiros que as vendiam aos seus súbditos era perdoado. Além disso, os donos das embarcações, na primeira viagem que efetuassem com

mercadorias do reino, não teriam de pagar nenhum imposto relativo às mesmas, quer lhes pertencessem ou a terceiros. Inclusive, devolveu-lhes metade do imposto sobre todos os tecidos e madeira trazidos da Flandres, França e outros locais. Ademais, eximiu-os da obrigação de providenciar cavalos e realizar serviço militar em terra ou no mar, a não ser consigo, e não tinham de pagar tributo, talha ou impostos, exceto relativos à manutenção das muralhas da cidade onde residissem. Caso os navios que haviam construído ou comprado se afundassem na primeira viagem, estes privilégios continuariam em vigor para os que os tinham perdido durante os três anos seguintes se construíssem ou comprassem outros, e quantas vezes os construíssem ou comprassem; e se duas pessoas em parceria construíssem ou comprassem qualquer navio, ambas teriam os mesmos direitos.

Muitos aproveitaram estes privilégios, segundo Fernão Lopes, por isso a terra estava mais bem defendida e os seus habitantes tornaram-se mais ricos à conta das muitas mercadorias transportadas, e, como o rei desejava incrementar o número destes navios e evitar a ruína dos seus donos em caso de naufrágio, decidiu formar uma companhia à qual todos deveriam pertencer. Seria mantido um registo de todas as embarcações no reino com convés acima de 50 tonéis, que incluiria a data em que tinham sido construídas, o preço que haviam custado, o seu valor atual e o dia em que tinham sido lançadas ao mar. Todo o lucro destes navios pertenceria aos seus donos e marinheiros, que pagariam dois por cento em coroas à bolsa da companhia sobre todos os lucros comerciais. O dinheiro assim angariado destinar-se-ia a constituir um fundo de garantia a favor de todos os membros, e o rei delineou regulamentos pormenorizados para dar resposta à grande variedade de reivindicações que pudessem surgir.

Estes regulamentos exerceram uma importante influência na constituição de uma lei marítima no Mediterrâneo¹ e mais tarde, em 1474, D. Afonso V atribuiu privilégios semelhantes aos construtores de navios.

¹ J. A. Goris, *Les Colonies marchandes méridionales à Anvers de 1488 à 1567* (Lovaina, 1925), p. 179.

A marinha sofreu tantas perdas materiais e humanas nas guerras do reinado de D. Fernando que teve de ser inteiramente reconstruída por D. João I, um processo que levou bastantes anos. Quando a investida castelhana a Lisboa por terra e mar parecia iminente, uma esquadra constituída por 12 galés e sete navios foi rapidamente equipada no Tejo e enviada para o Porto para não ser cercada pelas forças superiores do inimigo e, de facto, saiu do rio mesmo a tempo. Foi reforçada com outras embarcações no Douro, e 17 galés e o mesmo número de navios conseguiram romper o bloqueio castelhano do Tejo, embora o inimigo estivesse largamente em vantagem, e uns dias mais tarde reuniu 61 navios, 16 galés, uma galeaça e várias carracas. Quando o rei de Castela retirou e, o mestre de Avis procurava uma aliança com Inglaterra e equipou uma frota de seis galés e 11 navios para ajudar João de Gaunt na prossecução da sua reivindicação ao trono de Castela. Os navios eram de um tamanho e de uma envergadura pouco habituais, as galés grandes e robustas; a maior tinha 300 remadores e a mais pequena 180. Mais tarde, quando o duque de Lencastre deixou a Península, foi levado para Baiona por uma esquadra portuguesa. As tréguas de 1402 e a paz em 1411 foram usadas para incrementar consideravelmente o número de navios das marinhas de guerra e mercante, esta última tornando-se necessária pelo aumento do comércio; as embarcações portuguesas de tonelagem relativamente grande transportavam vinho para Inglaterra e traziam cereais de Itália. Ainda assim, quando a expedição a Ceuta estava a ser discutida, o rei reconheceu que os seus recursos navais eram bastante escassos para transportar o número de tropas necessárias e foi obrigado a contratar um grande número de embarcações estrangeiras. O cronista Zurara diz que se construíram no Tejo 15 novas galés e 15 fustas, enquanto a frota organizada no Douro pelo infante D. Henrique consistia em sete galés e diversos navios, mas numa carta régia do rei D. Duarte para o Porto afirma-se que a cidade forneceu 70 navios e barcas para a iniciativa. O número é credível, pois o Porto gozava na altura de primazia sobre outros locais na construção naval. Segundo Mateus de Pisano, autor da crónica oficial da expedição em latim, a armada para Ceuta totalizava 63 navios, 59 galés e 120 embarcações mais

pequenas; grande parte eram contratações estrangeiras e incluíam oito naus e duas barcas de Inglaterra e outras da Biscaia, Galiza e Flandres.¹ A contratação destas embarcações estrangeiras foi paga em sal, que, como vimos, era uma das principais mercadorias de Portugal e que as autoridades compravam a um preço baixo em Lisboa. Tal como no tempo em que as frota dos cruzados vieram auxiliar na reconquista aos Mouros, também agora o contacto com marinheiros dos países a norte e da Galiza e da Biscaia deve ter ensinado aos Portugueses lições importantes na arte da navegação, que, com a sua rapidez natural e poder de imitação, muito facilmente aprenderam, e é possível que tenha dado a alguns deles um estímulo para realizar viagens com que antes nem se sonhava.

A partir do inventário do conteúdo do navio *São Cristóvão* quando regressou de Ceuta, descobrimos que continha três bússolas, o que demonstra que, quando as viagens organizadas pelo infante D. Henrique estavam prestes a começar, as suas embarcações encontravam-se preparadas para navegar em alto-mar.² As bússolas já eram de facto usadas no Mediterrâneo bastante antes.

¹ Vide J. de Salas, «Dos Cartas sobre la expedicion a Ceuta en 1415» em *O Instituto*, vol. 81.

² Este e outros pormenores relacionados com os assuntos navais foram retirados de *Os Portugueses no Mar*, de Quirino da Fonseca (Lisboa, 1926).