

MALYN NEWITT

**PORTUGAL:
A HISTÓRIA DA
EXPANSÃO
MARÍTIMA**

Tradução de
Viviana Parreira

alma
dos
livros

ÍNDICE

Prefácio	7
Primeira Parte DESDE AS ORIGENS DA EXPANSÃO PORTUGUESA ATÉ 1469	15
Segunda Parte A EXPANSÃO PORTUGUESA NO PERÍODO DE 1469 A 1500.....	67
Terceira Parte A EXPANSÃO PORTUGUESA NO ORIENTE E NO ATLÂNTICO, 1500–1515.....	105
Quarta Parte A GRANDE DIÁSPORA PORTUGUESA, 1515–1550	157
Quinta Parte O IMPÉRIO PORTUGUÊS NO APOGEU, 1550–1580	211
Sexta Parte DESAFIO E REAÇÃO: O IMPÉRIO PORTUGUÊS, 1580-1620	263
Sétima Parte DERROTA E SOBREVIVÊNCIA, 1620-1668	325

Oitava Parte	
COMPREENDER A EXPANSÃO PORTUGUESA	375
Notas	409
Bibliografia	433
Glossário	449

MAPAS

Mapa 1 – Colónias portuguesas em Marrocos	9
Mapa 2 – O Atlântico Sul português.....	10
Mapa 3 – O Estado da Índia	11
Mapa 4 – Os portugueses na Índia e no mar da China	12
Mapa 5 – África Central no século XVII.....	13
Mapa 6 – Sri Lanka no início do século XVII	14

PREFÁCIO

VÁRIOS HISTORIADORES DE RENOME produziram relatos escritos em língua inglesa da expansão marítima portuguesa. Entre os trabalhos mais antigos, *Os Pioneiros Portugueses*, de Edgar Prestage (1933), destacou-se à época do seu lançamento, especialmente na sua análise do século xv português. Seguiu-se, em 1969, *O Império Marítimo Português 1415–1825*, de Charles Boxer, que se imortalizou como relato clássico da expansão marítima portuguesa desde o século xv até ao início do século xix. *A Fundação do Império Português*, de Bailey Diffie e George Winius, surgiu em 1977 e abordou os séculos xv e xvi, até ao ano de 1580, continuando a ser considerado o melhor relato académico em inglês das descobertas do século xv. *Um Mundo em Movimento*, de John Russell-Wood, constitui um excelente estudo geral da expansão portuguesa; já o volume de Michael Pearson para a *The New Cambridge History of India* e *O Império Asiático Português 1500–1700*, de Sanjay Subrahmanyam (1993), são excelentes exemplos de investigação sobre o Estado da Índia. A obra de Subrahmanyam foi a primeira a dar um uso relevante a fontes asiáticas. Infelizmente, todos estes livros extraordinários estão esgotados.

Nenhuma das obras dos grandes historiadores portugueses foi traduzida para inglês, pelo que os estudantes não têm como aceder de forma rápida aos relatos de Magalhães Godinho e Luís de Albuquerque, ou à coleção de Oliveira Marques, Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, composta por vários volumes sobre a expansão portuguesa. A presente obra não pretende competir com os trabalhos desses extraordinários académicos, nem pode substituir os excelentes estudos já publicados sobre o tema. O seu único objetivo é facultar um relato coerente sobre um tópico muito complexo a uma nova geração

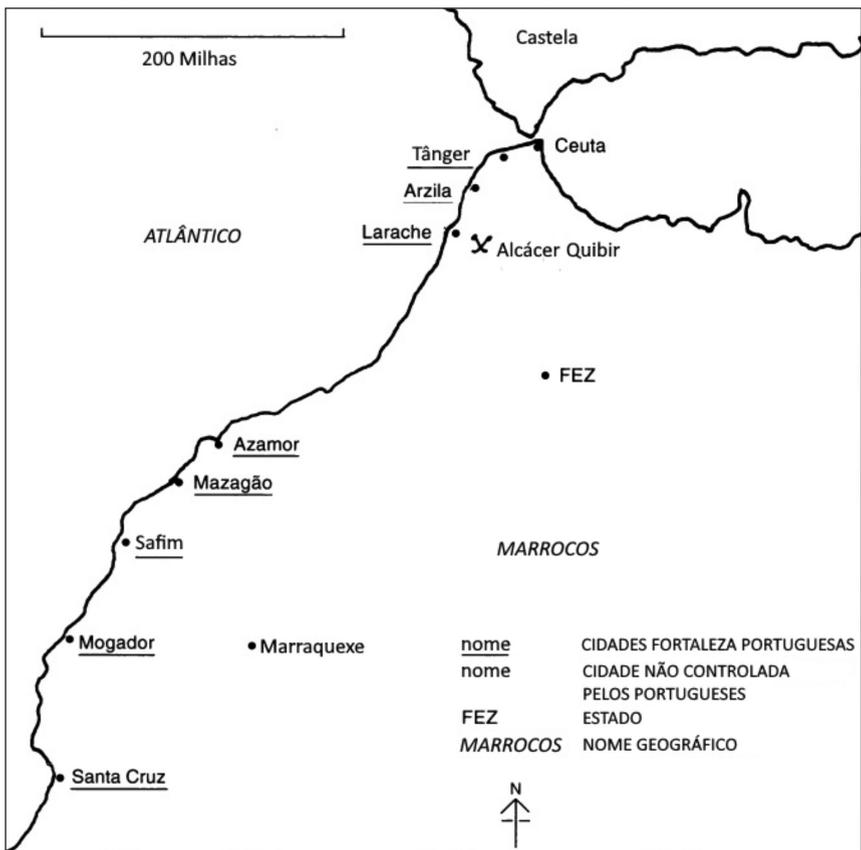
de estudantes da expansão ultramarina europeia. É provável que a investigação temática sobre o império desenvolvida por Boxer nunca seja superada, pelo que não tentámos de todo replicar a sua abordagem. Em vez disso, este livro procura recuperar uma perspectiva cronológica, demasiado difícil de delinear, na medida em que os acontecimentos ocorreram em zonas muito diferentes do globo.

Estou extremamente grato às gerações de estudantes da Universidade de Exeter e do King's College, de Londres, que frequentaram as minhas disciplinas relacionadas com a história do Portugal colonial e cujo entusiasmo e interesse foram sempre estimulantes.

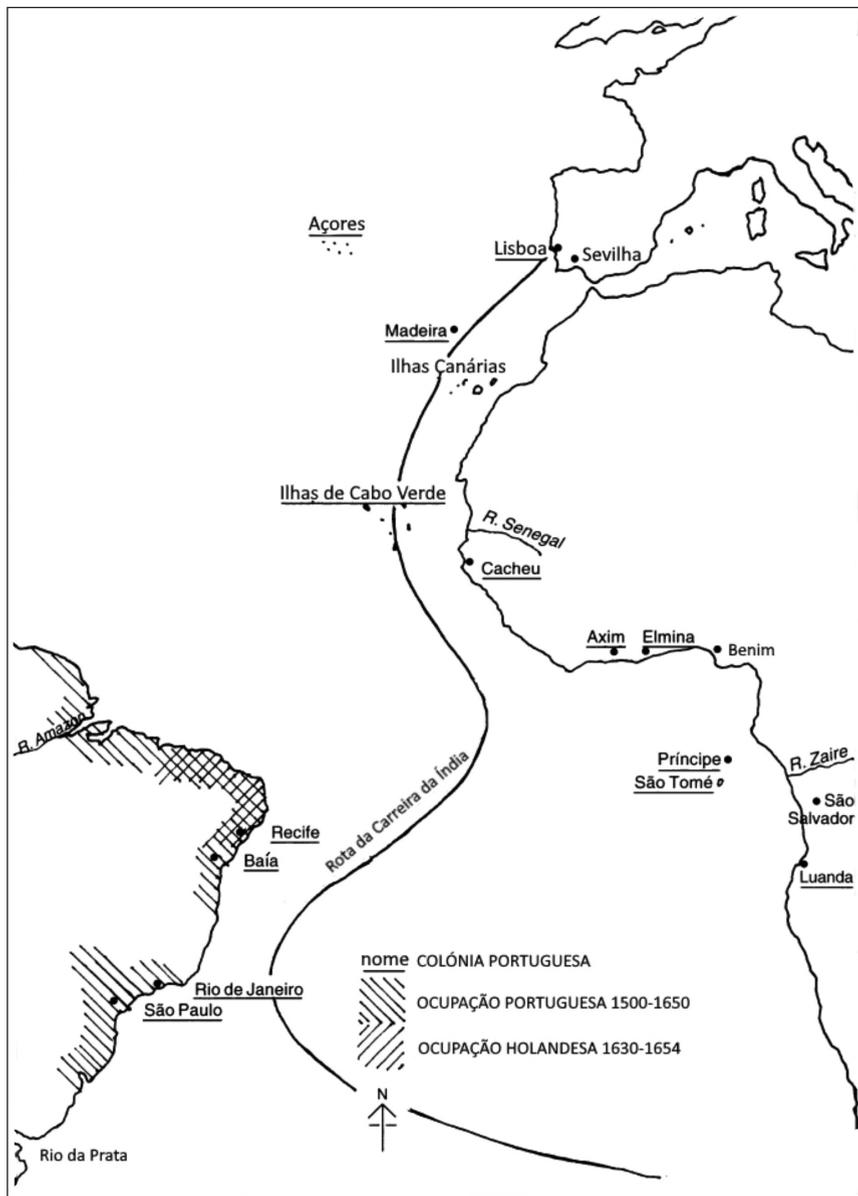
Gostaria de deixar um sentido agradecimento a Joan Newitt, pelo seu cuidado no desenho dos mapas. Estou também muito grato pelo apoio e incentivo da Dra. Elizabeth Mancke, que leu a maioria dos primeiros capítulos ainda na fase de rascunho.

MAPAS

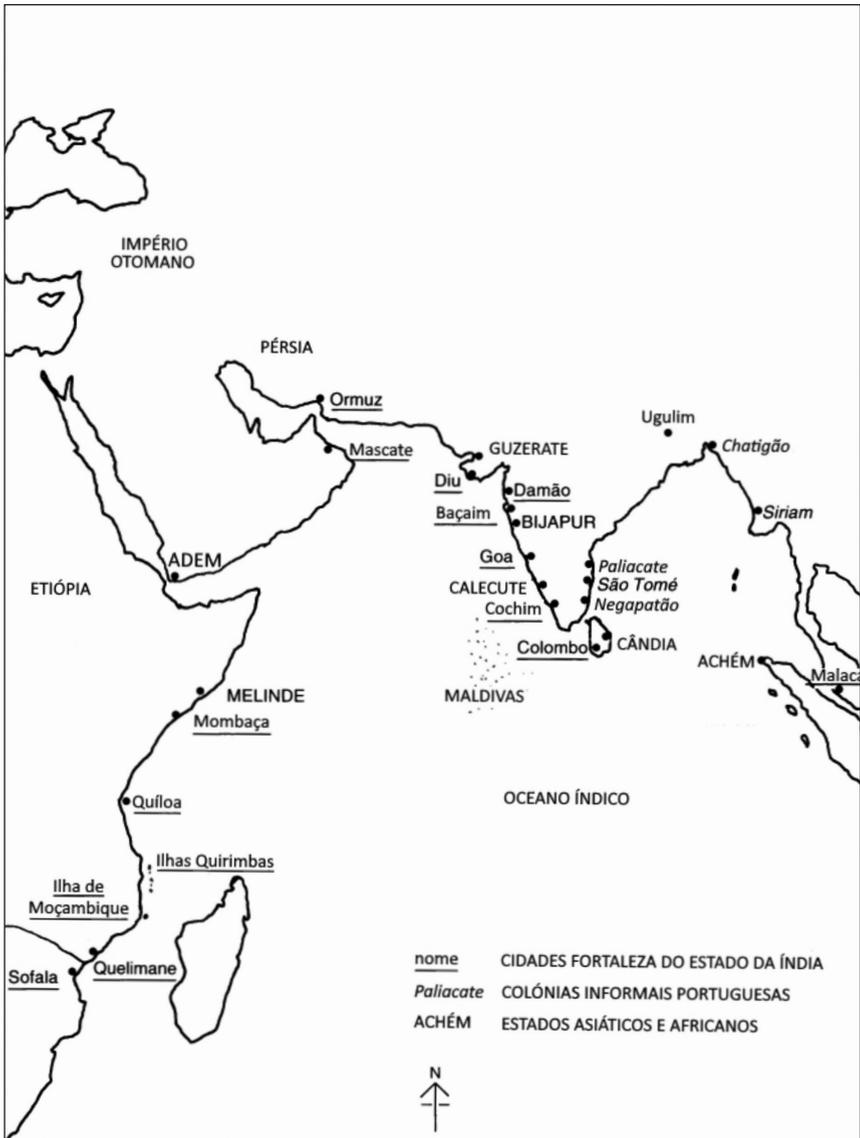
Mapa 1 – Colónias portuguesas em Marrocos



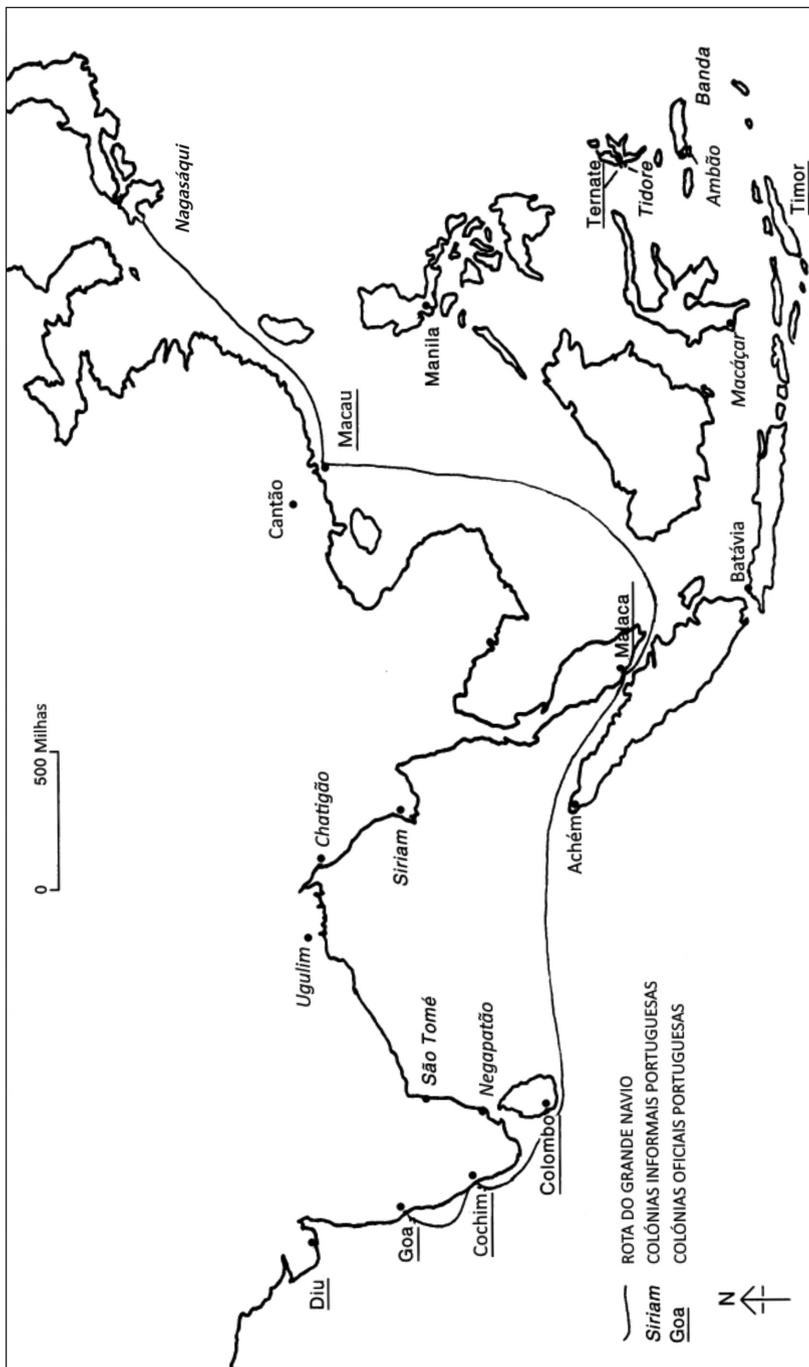
Mapa 2 – O Atlântico Sul português



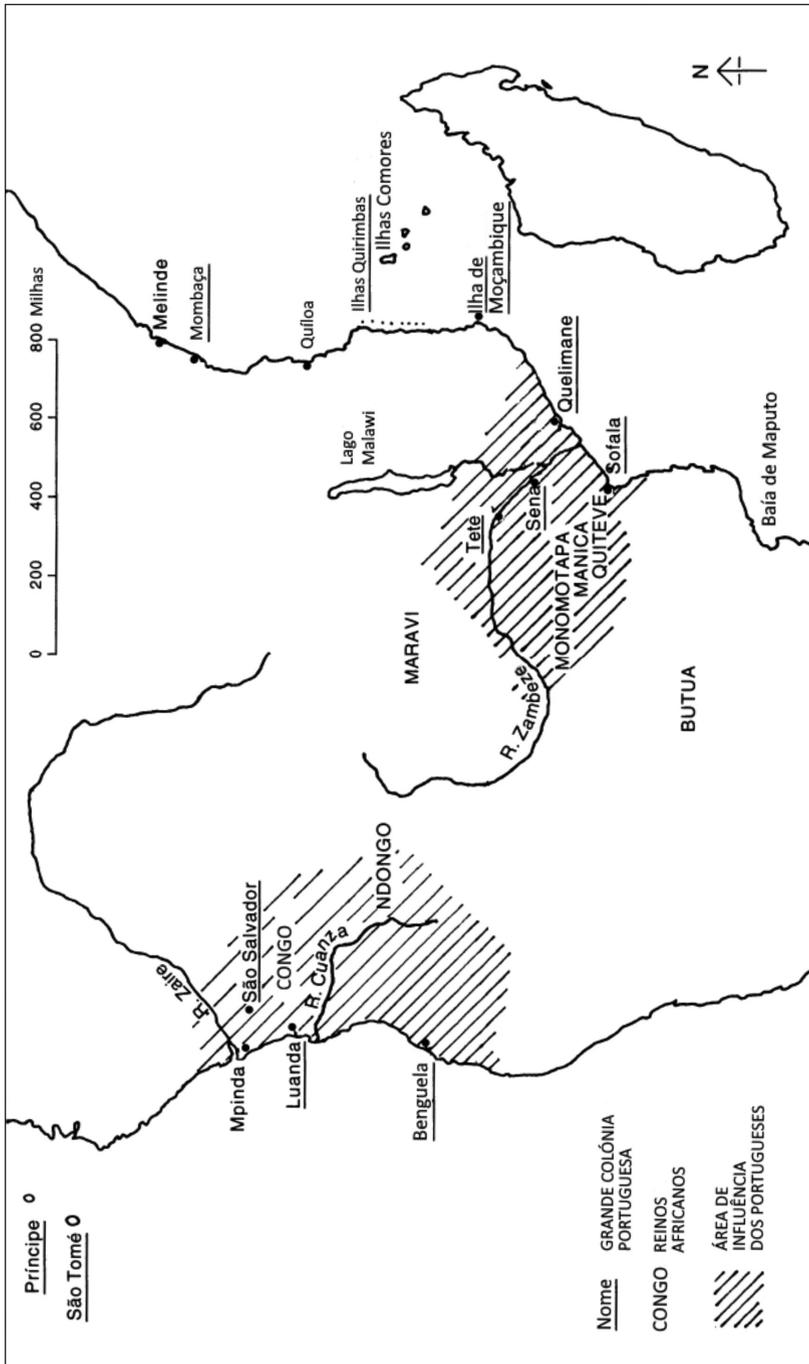
Mapa 3 – O Estado da Índia



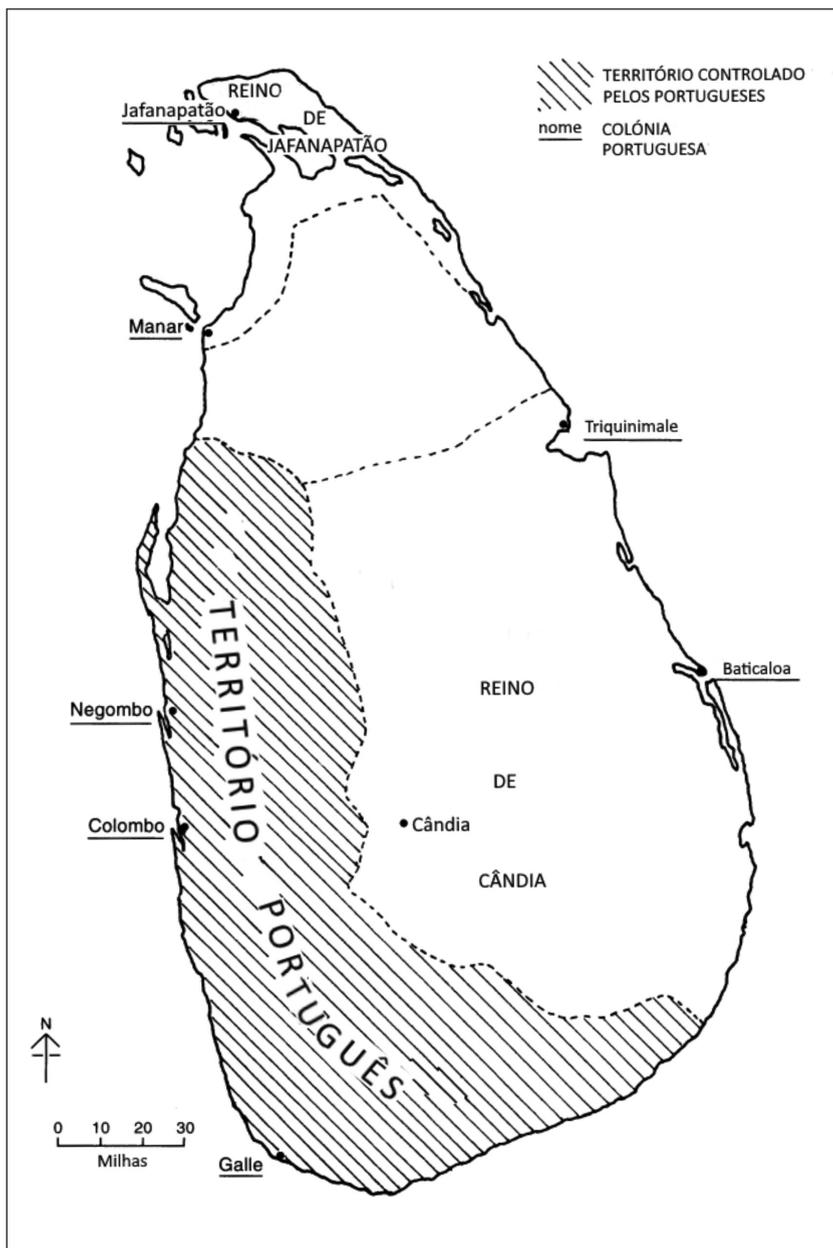
Mapa 4 – Os portugueses na Índia e no mar da China



Mapa 5 – África Central no século XVII



Mapa 6 – Sri Lanka no início do século XVII



PRIMEIRA PARTE

DESDE AS ORIGENS
DA EXPANSÃO PORTUGUESA
ATÉ 1469

A história da expansão portuguesa é, em simultâneo, sobejamente conhecida e desconhecida. Quase todos os livros de história da Europa se referem ao infante D. Henrique e a Vasco da Gama, bem como à viagem que o último empreendeu à Índia de 1497 a 1499, tendo alcançado o notável estatuto de um acontecimento de relevância universalmente aceite. No entanto, além disso, pouco conhecimento subsiste. Os livros mais exaustivos facultam alguns dados acerca da vida e das façanhas destes dois homens, acrescentando, talvez, informações relevantes sobre Afonso de Albuquerque, antes de se dispersarem para outros temas. Mesmo os que investigam a fundo as monografias académicas desiludem-se, por não obterem um retrato completo da temática. São forçados a concentrar-se no estudo de áreas geográficas individualizadas (o Brasil, talvez, ou o Japão) ou de temas abrangentes referentes a religião, relações entre etnias ou comércio. A narrativa dos dois primeiros séculos e meio da expansão marítima portuguesa raramente é considerada um todo e analisada a partir do seu contexto completo.

Tradicionalmente, o ponto de partida para qualquer análise baseia-se na batalha de Aljubarrota, em 1385, que garantiu o trono de Portugal à dinastia de Avis. Trinta anos depois e, aparentemente, graças a um qualquer desenvolvimento natural de lógica histórica, uma expedição anfíbia portuguesa conquistou a cidade costeira marroquina de Ceuta. A partir daí, seguem-se grandiosos feitos épicos, que passaram pela colonização das ilhas atlânticas e por expedições de exploração pela costa africana, que conduziram à primeira viagem bem-sucedida à Índia e, dois anos mais tarde, à descoberta do Brasil. Tal como explica sucintamente o historiador brasileiro Capistrano

de Abreu: «Depois de tomarem Ceuta aos infiéis mouros, os conquistadores lançaram-se para as terras africanas.»¹ A fim de apoiar estes acontecimentos épicos, foram introduzidas inovações ao nível da construção de navios, cartografia e navegação. A interpretação destes acontecimentos baseou-se quase sempre no pressuposto de que os portugueses eram pioneiros solitários e que os seus sucessos se deviam à visão e ao planeamento pormenorizado dos príncipes da família real, mais concretamente, do seu comandante, o infante D. Henrique.

O objetivo do primeiro capítulo deste livro é analisar a expansão portuguesa num contexto mais abrangente. A iniciativa só pode ser compreendida se analisada tendo em conta vários fatores: o contexto das relações comerciais da Europa com o Oriente, com o desequilíbrio comercial existente e a busca por metais preciosos para cobrir essa discrepância; o declínio das economias do Médio Oriente e a deslocação da produção de açúcar para a zona do Mediterrâneo Ocidental, com o conseqüente aumento da procura por terras e trabalho escravo; a expansão do império comercial genovês no Ocidente e no norte da Europa, acompanhada pelo desenvolvimento da cartografia e das infraestruturas comerciais e de navegação; e, por último, as lutas políticas e sociais que afligiam Portugal e desencadearam o primeiro impulso no sentido da emigração, que constitui sempre um poderoso fator latente e é, muitas vezes, uma das principais forças motrizes da expansão.

No início do século xv, quando começou a expansão marítima, as instituições portuguesas ainda não tinham sido submetidas a nenhuma das alterações associadas à emergência do Estado moderno na sua fase inicial. O conceito de governação continuava colado ao poder exercido pelo monarca. O país e a maioria das cidades eram controlados pela Igreja, pelas ordens militares e pela grande nobreza. As instituições financeiras resumiam-se a empréstimos privados de dinheiro. As forças armadas continuavam a ser um tributo cobrado à nobreza e aos seus servidores. Durante o processo da expansão marítima, o Estado tentou aumentar e desenvolver a sua capacidade de gerir uma empresa vasta, de dimensões globais. No entanto, para compreender a história do imperialismo português, é essencial perceber que falhou a transição para um modelo de Estado moderno,

profissional e burocrático. O império perpetuou-se não graças à capacidade do país para mobilizar os recursos do Estado ou o capital privado, mas à custa das atividades desenvolvidas pelas pessoas multirraciais, luso-africanos e luso-asiáticos que criaram uma nova identidade portuguesa nas zonas remotas do mundo, tendo conseguido manter uma iniciativa que colapsaria rapidamente, caso se sustentasse apenas no esforço continental.

COMÉRCIO DE LONGA DISTÂNCIA ANTERIOR AO SÉCULO XV

O comércio de longa distância já se praticava no território da Eurásia há milhares de anos. As civilizações que se desenvolveram nos grandes vales aluviais da China e do norte da Índia, assim como na Mesopotâmia e no Egito, mantinham contacto através da que se tornou na maior estrada do mundo. Esta estrada, por vezes designada «Rota da Seda», estendia-se da China, a norte dos Himalaias, pelos vales dos rios Sir Dária e Amu Dária, juntando-se às rotas que vinham do norte da Índia pelos desfiladeiros afegãos, antes de se dividirem, com uma das rotas a dirigir-se para norte do mar Negro e a outra a percorrer a Pérsia e a Mesopotâmia em direção ao Mediterrâneo. Na zona mais remota destas rotas comerciais ficavam as áreas de importância reduzida (em termos relativos) do Norte e Ocidente africanos e do Norte e Ocidente europeus.

Através dessa grande estrada, os comerciantes transportavam bens, mas também religiões, tecnologias e ideias. Os exércitos vitoriosos de Alexandre da Macedónia, Genghis Khan e Timur também usaram esta rota. O percurso, percorrido por inúmeros mercados, académicos, soldados e peregrinos, significava que a maioria da massa terrestre da Eurásia, assim como grande parte do norte, este e oeste de África, era bem conhecida dos que estudavam e viajavam. No século XIV, o mercador e académico muçulmano Ibn Battuta (1304–78) visitou a Indonésia, a China, a Índia e o leste e oeste de África. Ao mesmo tempo, os escritos de eruditos como Avicena, filósofo da Ásia Central, eram conhecidos em todo o mundo muçulmano e, por via da influência muçulmana, na Sicília, Espanha e até no noroeste

da Europa. Os missionários e comerciantes da Europa Ocidental e do Principado de Moscovo tinham viajado rumo ao Oriente, para a China, assim como os chineses tinham viajado para o Ocidente. Os genoveses tinham estado na Índia e navegado pelo oceano Índico. Eram muitos os peregrinos que faziam com regularidade o percurso que separava as zonas remotas da Europa de Jerusalém e do Cairo.² Aliás, os africanos também tomavam parte neste grande tráfego de religiões e bens. Os monges das Terras Altas da Etiópia viajavam para o Cairo e para Jerusalém, e os governantes das cidades do Níger seguiam até Meca, em peregrinação. Quando Vasco da Gama partiu em direção à Índia, fê-lo mais enquanto visitante de um mundo já conhecido do que propriamente «descobridor». Sabia para onde ia, pois muitos europeus já lá tinham ido, pelo que conseguira munir-se de mapas e guias para o conduzir em segurança ao destino. Ali, encontrou pessoas que lhe falaram em castelhano.

Assim, antes de mais, importa reconhecer que o mundo já era globalmente *conhecido* pelos seus habitantes antes das viagens efetuadas pelos portugueses. Um dos exemplos do pensamento eurocêntrico mais difíceis de abandonar é o que defende o conceito de que os europeus do século xv tiveram de «descobrir» o mundo.

O tráfego da grande estrada da Ásia Central tinha essencialmente uma natureza comercial, e as limitações do transporte em camelos levava a que as trocas incidissem sobre bens de volume reduzido, mas de valor elevado. Os produtos mais preciosos eram as sedas da China e as especiarias da Índia, do Sri Lanka e da Indonésia. Como pagamento por estes artigos, a China e a Índia recebiam grandes quantidades de metais preciosos, sobretudo prata. Os pagamentos em metais preciosos eram efetuados através de uma série de transações multilaterais, que se realizavam na Ásia e na Europa, e cujos lucros permitiam que as casas comerciais financiassem o intercâmbio com o Oriente. Joias, porcelanas, cavalos, elefantes, madeiras aromáticas, metais, marfim e tecido em algodão também andavam de mão em mão.

Como complemento à rota das caravanas da Ásia Central, era utilizada uma rota marítima que trazia bens da Índia e da Indonésia para a África Oriental e para os portos do mar Vermelho e do golfo Pérsico. Esses navios também transportavam especiarias, porcelanas, tecidos e outros artigos de luxo, ainda que pudessem levar como lastro

certos bens de reduzido valor e grande volume, por exemplo, madeira, pedra, vinho ou produtos alimentícios, como sal ou arroz. Para facilitar o comércio local, era utilizada moeda de baixo valor, como o cobre chinês ou os búzios da África e da Ásia Ocidental. Estes búzios permitiram o acesso à rede de comércio global por parte das comunidades remotas da costa ocidental africana e das Maldivas, de onde provinham as conchas. No entanto, eram o ouro e a prata que financiavam os grandes fluxos. As principais fontes destes metais eram a África e a Pérsia, trocados por tecido de algodão indiano e porcelanas finas.

As rotas terrestres estavam constantemente sujeitas a interferências políticas, na medida em que as grandes cidades, como Bucara e Samarcanda, localizadas no caminho das caravanas, atraíam a cobiça dos conquistadores, sendo objeto de disputas intermináveis entre os poderosos clãs da Ásia Central. Progressivamente, o mar começou a parecer menos perigoso, e nos séculos XIII e XIV o fluxo de comércio marítimo cresceu. Os comerciantes que financiavam e eram proprietários das embarcações alicerçavam a atividade numa série de portos essenciais, que se tornaram entrepostos e que atraíam os armadores e financiadores, de quem dependia a atividade comercial. De entre essas cidades, destacavam-se, pela sua importância, Cambaia (no noroeste da Índia), Malaca, Ormuz (na entrada do golfo Pérsico) e Quíloa, na costa oriental africana. Ainda que estas cidades se tenham desenvolvido enquanto grandes portos de trocas comerciais internacionais, beneficiavam da atividade mercantil de inúmeros portos mais pequenos, que tinham acesso a bens e mercadorias provindos de regiões vizinhas, do interior.

As principais cidades portuárias estabeleceram uma relação complexa com os poderes políticos que dominavam os territórios. Os portos mais prósperos usufruíam de grande independência e os seus governantes associavam-se frequentemente, através de matrimónio, religião ou proteção, às dinastias reinantes da zona e às famílias de comerciantes que controlavam o transporte marítimo e o crédito comercial.

Não existe forma de calcular o volume ou o valor deste comércio internacional, mas o elevado grau de confeção de bens especializados que existia na Ásia prova a sua extensão. Assim, a produção especializada de seda na China era igualada pela de tecido de algodão do

noroeste e sudeste da Índia (Guzerate e Coromandel). Já a produção de pimenta concentrava-se no Malabar, no sudoeste da Índia, e em Samatra. A canela vinha do Sri Lanka e o cravinho das Molucas; os cavalos eram criados na Arábia e na Pérsia; o ouro era minerado em África e a prata na Pérsia.

Alguns destes bens de luxo destinavam-se às cidades do Mediterrâneo: Cairo e Constantinopla, para lá das quais se encontrava o mar Negro e as rotas fluviais que seguiam para a Polónia e a Rússia; Veneza; e, em menor escala, Génova e Barcelona. Tradicionalmente, aos portos mediterrâneos chegavam caravanas vindas da Pérsia ou do mar Cáspio. No entanto, no século xv, o Mediterrâneo começou a ser servido pela rota marítima, que trazia bens para Baçorá ou para Suez. A partir de Baçorá, os barcos subiam o Eufrates e os bens eram transportados por terra para os portos sírios. Já a partir de Suez, fazia-se uma curta viagem por terra até ao Cairo. Independentemente da rota adotada, a Europa mantinha-se na periferia deste sistema. A situação devia-se, em parte, a questões geográficas, mas era também consequência da posição desfavorável da Europa em termos comerciais. Apesar da sua enorme procura por especiarias (em especial pimenta), sedas, tecidos de algodão e outros produtos exóticos, o continente não dispunha dos bens e produtos de valor elevado pretendidos no Oriente. Ainda que os artigos de estanho produzidos em Inglaterra chegassem à África Ocidental, e as contas de vidro de Veneza fossem vendidas na costa oriental africana, tal revela apenas que existiam relações comerciais, e não um intenso fluxo de bens manufaturados. Com efeito, desde o Império Romano que as trocas europeias com o Oriente tinham de ser pagas com a exportação de ouro ou prata. Este desequilíbrio adverso, de longo prazo, constituiu um dos aspetos mais decisivos no desenvolvimento histórico europeu.

Devido ao constante sorvedouro de ouro e prata que era o Oriente, a Europa medieval sofreu repetidamente de escassez (e até penúria) de metais preciosos, o que abrandava o comércio e sufocava o crescimento económico, mantendo a população cativa da economia de subsistência. Periodicamente, esta conjuntura conduzia à busca de novas fontes de metais preciosos ou a inovações na exploração das limitadas reservas de ouro e prata da própria Europa. Mesmo nos casos

em que era possível pagar em ouro e prata, a participação europeia no comércio asiático dependia da boa vontade dos governantes do Médio Oriente. Embora o Reino Latino de Jerusalém tenha colocado, durante século e meio, parte dessa região sob o controlo europeu, os cruzados seriam substituídos por sarracenos e, mais tarde, por mongóis, turcos e mamelucos, que cobravam taxas e cujas guerras punham em perigo a segurança das rotas comerciais, pelo que os custos da proteção aumentaram de forma constante.

A juntar a estes conflitos políticos, assistia-se ao forte declínio da economia do Médio Oriente, o qual, no início do século XVI, já se tornara profundamente estrutural. Em resultado das invasões mongóis e da peste negra, nos séculos XIII e XIV, muitas zonas do Médio Oriente sofriam as consequências da falta de população e um declínio da produção agrícola e industrial. Além do mais, os governantes da região, sobretudo os invasores da Mongólia e da Turquia, extraíam riqueza através de sistemas tributários impostos pela força militar, em vez de sustentarem o seu domínio nos impostos e taxas suportados por uma economia robusta. No século XV, o Médio Oriente importava do sul da Europa produtos alimentares, bem como bens industriais, tecidos, utensílios de metal, armas e até navios. As classes comerciais do sul da Europa reagiram de duas formas: aumentando a produção, para ir ao encontro da procura dos mercados do Médio Oriente, e procurando contornar a obstrução política ao comércio aplicada pelos governantes do Médio Oriente e pela guerra.³

A ASCENSÃO DE GÉNOVA

A ascensão das cidades portuárias da zona ocidental do Mediterrâneo gerou uma convergência de interesses entre a comunidade mercantil e o Estado, que no Médio Oriente raramente ocorria e na Ásia apenas era possível encontrar em algumas das maiores cidades portuárias. O controlo dos recursos políticos e militares por parte das elites comerciais das cidades italianas, como Génova, Pisa e Veneza, iria proporcionar-lhes algo que amiúde se revelaria uma vantagem significativa no comércio internacional. Nos séculos XI e XII, a concorrência

entre as cidades italianas pelo domínio da atividade comercial com a Grécia e o Levante não se limitou a promover o empreendedorismo, levando cada vez mais à utilização de recursos militares para subjugar a competição e garantir uma maior fatia do mercado. Com as conquistas mongóis na Ásia Central, no século XIII, os comerciantes genoveses e venezianos expandiram a atividade à Rússia, à Ásia Central, ao Extremo Oriente e ao oceano Índico. No final do século XIII, os genoveses, a operar a partir das suas colónias comerciais do mar Negro, negociavam pelos rios da Rússia, navegavam no Volga e no mar Cáspio e vendiam na Pérsia dominada pelos mongóis. Por outro lado, os barcos genoveses construídos nos portos do Golfo navegavam pelo Índico.⁴

Durante o século XII, os mercadores genoveses e catalães tinham também estabelecido colónias comerciais no Norte de África. A primeira viagem comercial de que se tem conhecimento entre o estreito de Gibraltar e a costa atlântica de Marrocos aconteceu em 1162.⁵ O aspeto mais aliciante do comércio com o norte de África consistia no ouro trazido da África Ocidental pelas caravanas, através do deserto do Saara. Esse ouro era necessário aos mercadores europeus para custearem as compras de especiarias e outros bens provenientes do Oriente. Os genoveses tentaram, inclusivamente, criar uma rota marítima com destino ao Oriente. Em 1291, os irmãos Vivaldi navegaram pelo estreito de Gibraltar, e junto à costa de Marrocos, numa expedição com esse intuito. No entanto, não regressaram.⁶

A captura de Sevilha por forças cristãs, em 1248, bem como a do Algarve, em 1249, proporcionaram aos italianos uma nova oportunidade para se expandirem economicamente pelas zonas do sul da Península Ibérica. As comunidades genovesas estabeleceram-se em Lisboa e em Sevilha; em 1270, os seus navios já navegavam a partir destes portos em direção à Flandres e à Inglaterra, onde as feitorias estavam localizadas.⁷ No final do século, os venezianos também já enviavam navios para a Flandres. Na segunda metade do século XIV, as galés genovesas e venezianas eram alugadas para utilização militar no Canal.

Na maior parte das áreas, os genoveses trabalhavam em proximidade com as comunidades mercantis judaicas de Barcelona, Marselha

e da própria Génova, que também expandiam as suas atividades marítimas e financeiras, explorando amiúde a capacidade de penetrar nas sociedades e redes comerciais muçulmanas, que permaneciam praticamente fechadas aos cristãos.⁸ Os judeus do norte de África, por exemplo, desempenhavam um papel importante no comércio da África Ocidental. É possível que, pelo final do século XIII, alguns deles, talvez acompanhados por genoveses, tenham atravessado o deserto do Saara para chegarem às cidades comerciais do Níger.⁹ Antonio Malfante, um genovês que viajou até aos oásis do Tuat, em 1447, refere-se aos «muitos judeus que levam uma boa vida por cá, pois estão sob a proteção de vários governantes, que defendem os seus clientes. Assim, usufruem de um estatuto social seguro. O comércio pertence-lhes e muitos são considerados pessoas da maior confiança».¹⁰

Durante o século e meio de supremacia comercial genovesa, quando os comerciantes da república exploravam as rotas no interior de África e procuravam uma passagem marítima para o Oriente que contornasse África, foi criada grande parte da infraestrutura do comércio marítimo, usada mais tarde pelos ibéricos. Para apoiar o aumento da atividade, era necessária uma rede de bons contactos diplomáticos, assim como melhorias no transporte e na navegação, serviços de armazenamento, seguros e crédito. Assim, genoveses e venezianos estabeleceram uma rede de colónias comerciais que incluía portos e povoações governados pelas repúblicas, bem como feitorias onde os comerciantes usufruíam de privilégios e proteção, negociados entre eles e os governantes locais. Em Larache, Marrocos, por exemplo, os comerciantes italianos tinham uma feitoria fortificada que, no início do século XVI, ainda era conhecida por «Castelo dos Genoveses».¹¹ Uma das feitorias mais importantes foi estabelecida durante o século XII, em Ceuta, virada para Gibraltar, à entrada do Mediterrâneo, numa altura em que ambos os lados do estreito ainda estavam nas mãos dos muçulmanos.¹²

Os genoveses constataram que a produção de açúcar era uma das suas oportunidades de investimento mais rentáveis. O açúcar era produzido em grande quantidade no Mediterrâneo Oriental, Egito e Médio Oriente. A venda deste bem à Europa Ocidental, por parte das cidades italianas, revelara-se lucrativa. No entanto, condições

políticas problemáticas na região levaram a flutuações na oferta, pelo que, no final do século XIV, a produção de certas variedades de açúcar encontrava-se em declínio generalizado. A produção em Itália e em Espanha substituíu a do Levante nos mercados europeus, e a indústria europeia expandiu-se rapidamente. Os genoveses destacavam-se não só no comércio de açúcar, mas também no seu financiamento e produção. Visto que havia muita terra disponível no sul da Península Ibérica, os cultivadores já estabelecidos na Sicília começaram, gradualmente, a transferir a atividade para Castela, em busca de terras virgens para explorar. No final do século XIV, também tinham começado a apropriar-se de terras desocupadas no sul de Portugal que pertenciam às ordens militares.¹³

Se a busca por novas terras para a produção de açúcar se tornou um subproduto da expansão genovesa, o crescimento da procura por escravos representou outro. A maioria das sociedades mediterrânicas usava escravos para diferentes funções; de servos domésticos, que eram quase membros do núcleo familiar, a soldados, marinheiros, artesãos e trabalhadores do campo. Os genoveses tinham participado ativamente no comércio de escravos no mar Negro, incluindo os capturados nas contendas com os muçulmanos, no Mediterrâneo Ocidental. O saque na forma de escravos revelava-se um complemento rentável às atividades da guerra e pirataria do período tardio da Idade Média. E era o tráfico de escravos que atraía os genoveses e outros empreendedores para explorarem as costas atlânticas de Marrocos e das ilhas Canárias durante o século XIV. Os genoveses destacaram-se entre os primeiros comerciantes privados a adquirir escravos na costa do Saara durante a década de 1440.¹⁴

Essa expansão comercial foi sustentada pelo desenvolvimento da especialização técnica. Os construtores de barcos, que faziam os navios em portos regionais, desenvolveram não só as galés, que dominaram os mares no século XIV, mas também as caravelas de vela latina e os navios com grande capacidade de carga: as naus ou carracas. No início do século XIV, os navegadores do Mediterrâneo Ocidental também já produziam cartas náuticas de um rigor impressionante. Essas cartas (portulanos) destinavam-se aos marinheiros que se orientavam no mar com recurso à bússola e à navegação calculada. Consistiam em representações pormenorizadas dos

contornos das costas e ilhas, atravessadas por uma densa rede de loxodromias, para auxiliar a orientação com recurso a uma bússola magnética, à qual Álvaro Velho, o provável autor do relato da primeira viagem de Vasco da Gama, ainda se referia, no final do século xv, como «agulhas genovesas». ¹⁵ Essas cartas pertenciam a uma tradição diferente da dos mapas simbólicos concebidos nos mosteiros do norte da Europa, resultando da abordagem empírica essencial a qualquer marinheiro que quisesse sobreviver a uma viagem no oceano. Uma das cidades produtoras de cartas era Maiorca, onde foram elaborados alguns dos melhores portulanos, no último quartel do século xiv, abrangendo Espanha, o norte da Europa e ainda o Mediterrâneo. Essas cartas apresentam também as costas atlânticas de Marrocos e os grupos de ilhas localizados na zona nordeste do Atlântico. ¹⁶

As informações disponíveis nos portulanos estavam normalmente limitadas aos mares e costas, mas algumas cópias elaboradas para bibliotecas incluíam também informações sobre zonas do interior. O documento mais interessante que sobreviveu desde o século xiv é conhecido por «Atlas Catalão» e data de 1375. O documento contém pormenores sobre os reinos e as cidades do Níger, que constituem fortes evidências de que os comerciantes das cidades mediterrâneas do Ocidente acompanhavam as caravanas do deserto para o Mali e de que era fácil obter informação sobre estas cidades comerciais, assim como sobre o sal, os escravos, os tecidos e o ouro ali comercializados. ¹⁷

Assim, mesmo antes de 1400, os genoveses já tinham estabelecido feitorias no norte de África, realizado expedições para comprar escravos nas Canárias e atravessado o deserto do Saara para chegar ao Níger. Durante o século xv, os italianos navegavam, na qualidade de embaixadores e comerciantes, até à Etiópia e à Índia. No entanto, no que respeitava à expansão da atividade comercial, bastava-lhes trabalhar em parceria com os monarcas ibéricos. ¹⁸ As competências comerciais, a proficiência técnica e o espírito empreendedor dos italianos seriam combinados com as características económicas e políticas e a tradição de invasões armadas e pirataria da sociedade ibérica quatrocentista, dando origem ao forte impulso de encetar a expansão marítima, registada nos séculos xv e xvi.