



D'AQUÉM E D'ALÉM-MAR

Entre Portugal e o Desconhecido

GUIA DE CONTEÚDOS



WORLD

OF DISCOVERIES

D'AQUÉM E D'ALÉM-MAR

Entre Portugal e o Desconhecido

GUIA DE CONTEÚDOS

TÍTULO

D'Aquém e D'Além-Mar.
Entre Portugal e o Desconhecido

COORDENAÇÃO EXECUTIVA

Carmen Lima

AUTOR

Rui Pereira

REVISÃO

Inês Almeida e Ana Costa

DESIGN E EDIÇÃO DE IMAGENS

Lígia Magro

IMPRESSÃO E ACABAMENTO

Procer Design & Printing Studio

COPYRIGHT

World of Discoveries
Todos os direitos reservados

WORLD OF DISCOVERIES

Rua de Miragaia 106
4050-387 – Porto
Tel.: 220 439 770

1.

INTENTOS E INVENTOS

Ceuta: Início ou fim?

10

A Madeira e os Açores

12

As primeiras embarcações e a viagem até ao Cabo Bojador: a utilização da barca e do barinel

14

A Caravela Latina: a embarcação de excelência das navegações.

A exploração da costa africana

16

Fazer render a viagem. Como a nau se tornou um mercado ambulante. Chegada à Índia e descoberta do território brasileiro

18

O Galeão e o seu poder de fogo

20

Os instrumentos de navegação e a dificuldade em navegar em alto mar

21

2.

MUNDOS AO MUNDO

Cartografia: a barreira entre o fantástico e o real

24

Evolução da ciência: da tradição à experiência

28

A arte e a cultura no Renascimento Português

30

Mitos e Histórias

A Escola de Sagres

Preste João

Os Lusíadas: Velho do Restelo, Adamastor e Ilha dos Amores

O Caramuru

Rinoceronte de Dürer

Catarina Pires, a flor de Miragaia

34

Navegadores: pequenas biografias

Infante D. Henrique

Gil Eanes

Diogo Cão

Bartolomeu Dias

Pêro da Covilhã e Afonso de Paiva

Cristóvão Colombo

Vasco da Gama

Pedro Álvares Cabral

Fernão de Magalhães

Afonso de Albuquerque

40

3.

VIDA A BORDO

A Carreira da Índia

Cargos a bordo

A mulher na Carreira da Índia

Alimentação a bordo

Higiene e doenças

As Mercadorias e as especiarias

O comércio de escravos

O Armamento

58

4.

OS ESTALEIROS DE MIRAGAIA

Os Estaleiros de Miragaia

68

CONCLUSÃO

70

Bibliografia

72

INTRODUÇÃO

Os Descobrimentos Portugueses inscrevem-se como um dos momentos mais singulares e transformadores da história universal. Durante os séculos XV e XVI, Portugal, um reino na periferia da Europa, ousou atravessar os limites do mundo conhecido, embarcando numa epopeia marítima que desafiou as conceções geográficas, culturais e económicas da época. Este guia de conteúdos propõe uma viagem através dessa era extraordinária, explorando as motivações, as realizações e as repercussões de uma empresa que viria a moldar o destino de civilizações inteiras.

Ao longo dessa jornada, Portugal não só ampliou os horizontes do conhecimento humano, como também redefiniu as dinâmicas de poder e intercâmbio entre continentes distantes. Movidos pela curiosidade e pela ambição, os navegadores portugueses abriram novas rotas comerciais, descobriram terras desconhecidas e estabeleceram os primeiros contactos entre culturas separadas por vastos oceanos. No entanto, essas expedições, que tanto contribuíram para a construção de uma nova ordem mundial, não foram isentas de contradições e dilemas éticos que continuam a ressoar na memória coletiva. O impacto desses descobrimentos foi vasto e multifacetado. Por um lado, proporcionaram avanços sem precedentes na ciência, na navegação e no intercâmbio cultural. As interações que resultaram destas viagens expandiram o conhecimento europeu, trazendo uma diversidade de influências que enriqueceram a sociedade e a cultura de forma profunda e duradoura. Por outro lado, estas mesmas expedições desencadearam processos de colonização e exploração que deixaram marcas indeléveis em populações e territórios, introduzindo dinâmicas de poder assimétricas e muitas vezes desumanas.

Neste contexto, este guia não se limita a narrar os feitos gloriosos das navegações, mas convida também à reflexão sobre as suas implicações mais complexas. A história dos Descobrimentos é rica em contrastes: é uma história de conquista e curiosidade, mas também de choque cultural e de confrontos morais. Cada nova descoberta trazia consigo a promessa de riquezas e de expansão, mas também o peso das responsabilidades e das escolhas éticas que marcaram profundamente as sociedades envolvidas. Os Descobrimentos Portugueses não foram apenas um feito tecnológico ou geográfico; foram um empreendimento que envolveu a totalidade da sociedade, desde os marinheiros que enfrentavam os perigos do mar até aos líderes que tomavam as decisões políticas e comerciais. Cada viagem representava não só a superação dos limites físicos, mas também a capacidade humana de sonhar com o impossível, de enfrentar o desconhecido e de transformar o imaginário em realidade.

Este guia oferece, assim, uma oportunidade para revisitar esse período histórico com um olhar renovado e crítico. Ao invés de simplesmente celebrar as conquistas, procura compreender as complexidades que definem essa era, reconhecendo tanto as glórias quanto as sombras que acompanharam as grandes navegações. Através desta análise, somos chamados a refletir sobre como essas jornadas moldaram o mundo em que vivemos hoje e a questionar as narrativas que, ao longo dos séculos, construíram a memória dos Descobrimentos.

No final, os Descobrimentos Portugueses não são apenas uma crónica de aventuras e descobertas; são um espelho das ambições, dos desafios e das contradições humanas. O legado deixado por essas viagens continua a influenciar a nossa compreensão do mundo e a desafiar-nos a olhar para a história com uma perspetiva que abarca tanto a sua grandiosidade quanto as suas consequências. Este guia convida o leitor a embarcar numa viagem através do tempo, para explorar as múltiplas dimensões de um dos períodos mais fascinantes e controversos da história global.

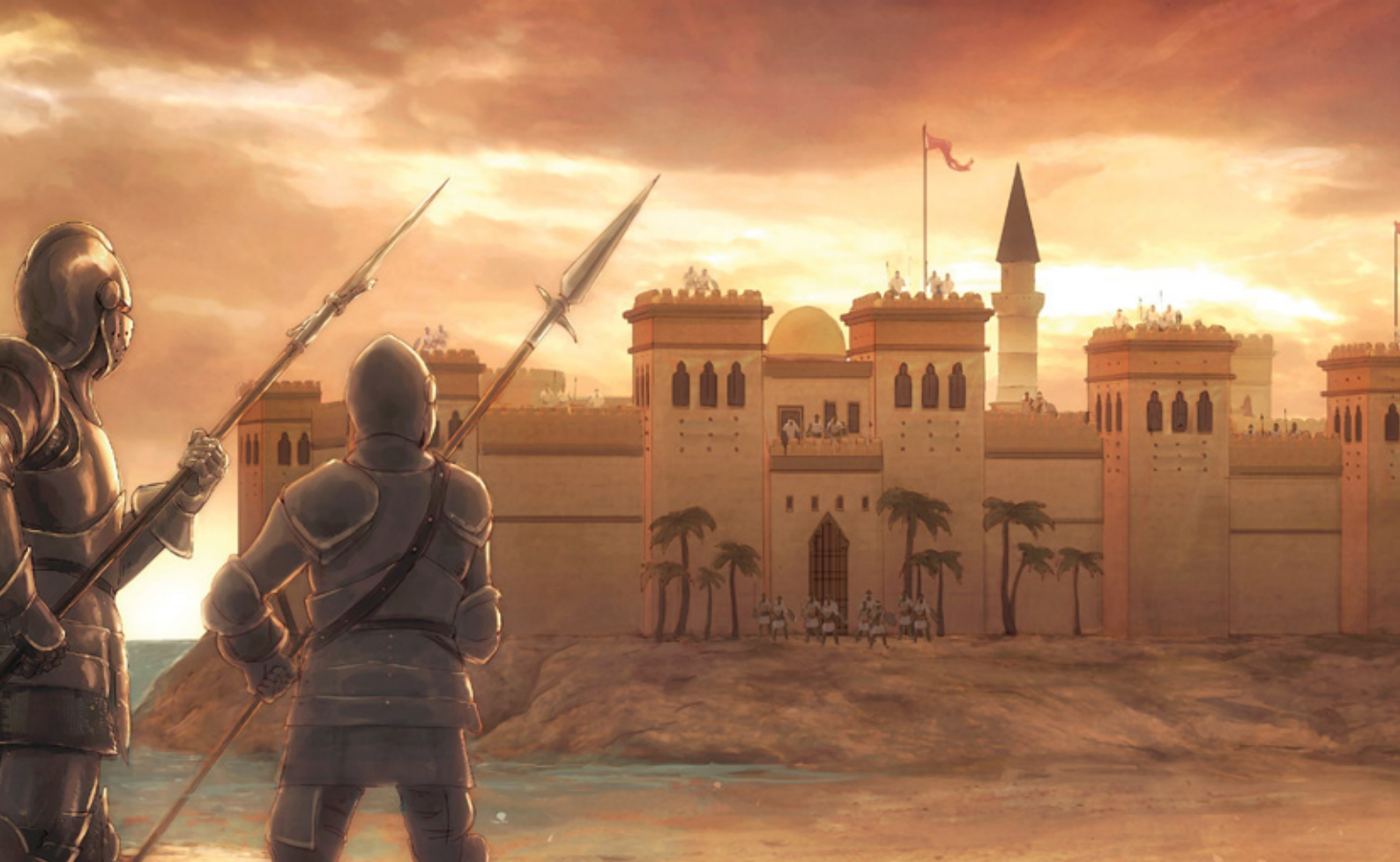


A Tomada de Malaca por Afonso de Albuquerque", Domingos Rebelo, 1945, Salão Nobre, Palácio de São Bento





1. INTENTOS E INVENTOS



CEUTA Início ou fim?

Quando nos referimos ao início das navegações portuguesas e ao período dos Descobrimentos, é comum que a maioria das pessoas recorde uma data específica: 1415 e o emblemático evento da conquista de Ceuta. Contudo, cada vez mais, os historiadores contextualizam esse acontecimento como parte de uma reconquista tardia, interligada a uma série de fatores que impulsionaram os portugueses em direção ao Norte da África. Adicionalmente, o reconhecimento dos arquipélagos portugueses já não é considerado um marco essencial no processo ultramarino luso. Neste contexto, analisaremos brevemente esses dois eventos.

A conquista de Ceuta materializou-se durante o reinado de D. João I. Após o desfecho de Aljubarrota e a subsequente consolidação da legitimidade da dinastia de Avis no contexto ibérico (uma legitimidade que, ainda assim, seria contestada nas décadas iniciais do século XV), restava aos portugueses afirmarem-se politicamente e militarmente perante o restante da Europa. Assim, desde 1410/11, a coroa considerava uma incursão ou conquista no mundo islâmico como uma afirmação da nova dinastia, fundada por um monarca considerado bastardo. Entretanto, podemos apontar outros motivos que influenciaram essa de-

cisão de avançar sobre Ceuta, além da mera legitimidade e da necessidade de afirmação. Entre esses fatores, destacam-se o ideal de cruzada, a posição estratégica de Ceuta no Mediterrâneo, a disponibilidade de nobres desocupados, a perspectiva de saque e a oportunidade de armar cavaleiros, incluindo os três filhos mais velhos do rei português: D. Duarte, D. Pedro e D. Henrique. Portanto, a decisão do monarca refletiu uma complexa conjuntura de elementos, distinta das posteriores navegações atlânticas.

Ainda sobre a conquista desta cidade, o destino da batalha foi mantido em segredo durante toda a preparação. Enquanto na Europa circulavam rumores sobre os possíveis alvos, enquanto nos portos nacionais se acelerava a construção naval. Alguns acreditavam que o alvo seria Granada (o que poderia gerar conflito com o rei castelhano, que também tinha interesse na região), enquanto outros especulavam sobre uma possível retaliação contra a Holanda devido às ações de corsários na costa portuguesa. Nesse período, várias embaixadas foram enviadas a Portugal para assegurar que tais nações não seriam os alvos. Poucas pessoas, presumivelmente apenas o círculo mais próximo do rei, tinham conhecimento do destino real da



expedição. E quando falamos do círculo mais próximo, naturalmente nos referimos aos filhos do monarca. Os preparativos estenderam-se por vários anos, com uma atividade febril nas principais cidades do reino. Embora diferentes autores apresentem estimativas variadas sobre o contingente envolvido, menciona-se a participação de mais de cem navios e mais de 10.000 homens. As tropas reuniram-se no Algarve, onde o destino final foi revelado: Ceuta. Após alguns contratempos durante a viagem e nos preparativos finais, a cidade foi invadida e conquistada em um único dia, em 21 de agosto de 1415.

Quanto ao desenrolar da batalha, os historiadores dispõem de poucas fontes, sendo a Crónica da Conquista e da Tomada de Ceuta, escrita por Gomes Eanes de Zurara, a que oferece o relato mais detalhado dos acontecimentos desse dia. No entanto, como acontece com todas as crônicas, é necessário analisá-la à luz do contexto da época e dos interesses de quem a escreveu. Esta fonte apresenta uma visão particular, a do Infante D. Henrique. Não podemos afirmar a sua incorreção, mas é importante considerar que, na época em que foi redigida, apenas esse filho de D. João I estava vivo, enquanto o infante D. Pedro não gozava de prestígio junto à corte após o

ocorrido na batalha de Alfarrobeira, e D. Duarte havia falecido precocemente, associado ao desastre de Tânger. Assim, observamos uma conquista rápida e eficaz, com a figura central sendo o Infante D. Henrique.

Deixando de lado essas polémicas historiográficas, vale destacar que a conquista de Ceuta foi meticulosamente planeada, mas o que fazer após a vitória não parece ter sido completamente delineado. Os três filhos de D. João I foram armados cavaleiros, porém, logo surgiram duas fações: aqueles que defendiam o saque e a retirada e os que propunham a ocupação da cidade. D. João I optou pela segunda opção, concedendo a capitania a D. Pedro de Meneses, que almejava elevar novamente o prestígio de sua família. Contudo, Ceuta tornou-se um ponto de discórdia ao longo dos anos, consumindo vultosas quantias do erário público, principalmente em despesas de manutenção e defesa da cidade. Não obstante, a conquista inevitavelmente abriu as portas do Atlântico aos navegadores portugueses e manteve-se sob domínio lusitano até 1640, quando ocorreu a independência de Portugal de Castela, embora Ceuta permaneça até os dias atuais sob soberania espanhola.



A MADEIRA E OS AÇORES

Depois de ponderarmos sobre a dualidade de Ceuta como fim e início, deparamo-nos com uma situação semelhante ao considerarmos os arquipélagos ainda sob domínio português nos dias atuais: Açores e Madeira. Contudo, este é um tema que suscita maior polémica e debate entre os historiadores. No que concerne à Madeira e a Porto Santo, é factual afirmar que essas ilhas já desfrutavam de uma localização estratégica no século XIV, em paridade com as Canárias. O processo de povoamento teve início por volta de 1419/20, ganhando ímpeto a partir de 1425. Quanto aos Açores, apesar de sua posição mais periférica, acredita-se que poderiam ser conhecidos (pelo menos algumas das ilhas) e que as explorações foram retomadas a partir de 1427, embora outras correntes teóricas apontem para a década de 1440 como o período de reconhecimento. No entanto, esta última doutrina carece de comprovação definitiva, havendo historiadores que questionam a veracidade dos indícios que sugerem o conhecimento prévio das ilhas e a identificação cartográfica das mesmas como sendo os Açores.

Esses arquipélagos, gradualmente, transformaram-se em locais de êxito no processo de colonização, especialmente a ilha da Madeira, que atraía não apenas a baixa nobreza, mas também membros do clero e indivíduos de estratos sociais mais baixos, ávidos por ascenderem socialmente. Inicialmente dedicada à produção de trigo com grande abundância, a Madeira, nos primeiros anos da década de 1450, passou a cultivar o que viria a tornar-se seu símbolo característico: a cana-de-açúcar. Quanto aos Açores, além da agricultura cerealífera, introduziu-se o cultivo do pastel, uma planta tintureira muito procurada nos mercados do norte da Europa.

No que tange aos navegadores que se destacaram no reconhecimento desses arquipélagos, destacam-se os nomes de João Gonçalves Zarco, Tristão Vaz Teixeira e Bartolomeu Perestrelo na exploração da Madeira e de Porto Santo. Relativamente aos Açores, são mencionados nomes como Diogo Silves (cuja presença em 1427 é defendida por algumas teorias), Gonçalo Velho Cabral e Diogo de Teive.

sta que sea Calloga meca e bonte
de de lhos q' fiamos como deo se em
al' nom facida e dada em p'ntem xxij
de d'no m'cho q' fiamos em p'ntem xxij
de p'ntem m'cho que naquelle e d'no d'ntem
de p'ntem m'cho que naquelle e d'no d'ntem
de p'ntem m'cho que naquelle e d'no d'ntem

Dois de p'ntem de p'ntem

Dada p'ntem deo p'ntem q' fiamos p'ntem
p'ntem deo abade e q'ntem deo m'cho q'ntem
deo de p'ntem todos p'ntem p'ntem q'ntem le
beza deo e toas q'ntem deo que p'ntem hu
p'ntem e em p'ntem p'ntem deo d'ntem q'ntem
de p'ntem m'cho que naquelle e d'no d'ntem

Carta de doação de p'ntem de p'ntem

Dada p'ntem deo p'ntem q' fiamos p'ntem
p'ntem deo abade e q'ntem deo m'cho q'ntem
deo de p'ntem todos p'ntem p'ntem q'ntem le
beza deo e toas q'ntem deo que p'ntem hu
p'ntem e em p'ntem p'ntem deo d'ntem q'ntem
de p'ntem m'cho que naquelle e d'no d'ntem

Carta de doação de p'ntem de p'ntem

Dada p'ntem deo p'ntem q' fiamos p'ntem
p'ntem deo abade e q'ntem deo m'cho q'ntem
deo de p'ntem todos p'ntem p'ntem q'ntem le
beza deo e toas q'ntem deo que p'ntem hu
p'ntem e em p'ntem p'ntem deo d'ntem q'ntem
de p'ntem m'cho que naquelle e d'no d'ntem

lada donogo p'ntem deo d'ntem
ao p'ntem p'ntem que p'ntem na p'ntem p'ntem deo
om'cho q'ntem na d'ntem p'ntem deo p'ntem a d'ntem
de p'ntem m'cho que naquelle e d'no d'ntem
de p'ntem m'cho que naquelle e d'no d'ntem
de p'ntem m'cho que naquelle e d'no d'ntem

Carta de doação de p'ntem de p'ntem

Dada p'ntem deo p'ntem q' fiamos p'ntem
p'ntem deo abade e q'ntem deo m'cho q'ntem
deo de p'ntem todos p'ntem p'ntem q'ntem le
beza deo e toas q'ntem deo que p'ntem hu
p'ntem e em p'ntem p'ntem deo d'ntem q'ntem
de p'ntem m'cho que naquelle e d'no d'ntem

Carta de doação de p'ntem de p'ntem

Dada p'ntem deo p'ntem q' fiamos p'ntem
p'ntem deo abade e q'ntem deo m'cho q'ntem
deo de p'ntem todos p'ntem p'ntem q'ntem le
beza deo e toas q'ntem deo que p'ntem hu
p'ntem e em p'ntem p'ntem deo d'ntem q'ntem
de p'ntem m'cho que naquelle e d'no d'ntem

Handwritten notes in a cursive script, likely a later addition or correction to the main text.

Handwritten notes in a cursive script, likely a later addition or correction to the main text.

Navegador João Gonçalves Zarco no Padrão dos Descobrimentos, Lisboa

Carta de doação do rei D. Duarte ao Infante D. Henrique de todo o espirital das ilhas da Madeira, Porto Santo e Deserta à Ordem de Cristo, 26/09/1433, Torre do Tombo



AS PRIMEIRAS EMBARCAÇÕES E A VIAGEM ATÉ AO CABO BOJADOR

a utilização da barca e do barinel

Até este momento, explorámos as primeiras viagens e conquistas realizadas pelos portugueses e debatemos se seriam ou não os primeiros passos rumo ao que viria a ser conhecido como os "Descobrimentos". No entanto, agora importa perceber como o fizeram e que tipos de embarcações usaram nestas primitivas viagens.

Pois bem, estas primeiras viagens foram realizadas com a ajuda de pequenas embarcações denominadas "barcas". Estes pequenos navios eram utilizados para viagens de curta distância, limitadas à navegação costeira, sendo que as travessias pelo Atlântico eram sempre efetuadas com muitas paragens intermédias. A barca teria capacidade para, no máximo, 30 tonéis, transportando entre 15 e 20 homens, e podia ter uma pequena cobertura. Dado o seu tamanho reduzido e a dependência predominante do vento como fonte de propulsão, ocasionalmente podiam ser utilizados remos. Relativamente ao mastro, falamos de um único mastro posicionado no centro da embarcação.

Além da barca, outro tipo de navio que os portugueses começaram a utilizar (apesar de existir pouca informação sobre ele) foi o barinel. Era um barco com uma capacidade ligeiramente superior à da barca e possuía maior capacidade de carga. Podia levar o mesmo número de homens que a barca, mas podia ter mais mastros e velas. Há relatos de que o barinel também serviu como navio de guerra, sendo posteriormente substituído pelos galeões.

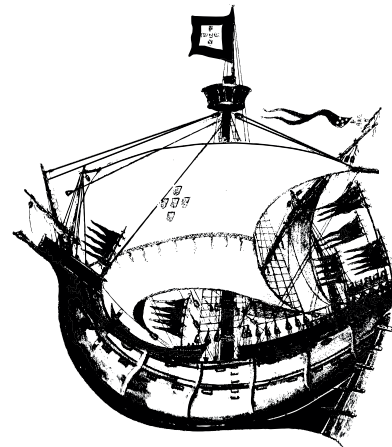
Foi, então, com estas pequenas embarcações que as primeiras expedições se iniciaram. O nome do principal responsável pelas primeiras viagens após Ceuta foi o Infante D. Henrique. Com a Coroa ocupada com outros assuntos, principalmente a constante pressão castelhana que vinha desde a sucessão ao trono, D. Henrique ansiava por mais cruzadas em Marrocos e pela procura da figura mítica do Preste João (que abordaremos mais adiante neste guia) na tentativa de obter ajuda na Guerra Santa contra os muçulmanos. No entanto, o que influenciou o "Navegador" a financiar e a ordenar as primeiras

viagens não foi apenas a questão da luta contra os muçulmanos, mas também o desejo de enriquecer a sua Casa, a Casa de Viseu, e também a própria curiosidade em saber o que existia nas terras desconhecidas.

Impedido de atravessar Marrocos por terra devido à falta de força militar suficiente, é a partir de 1422 que o filho de D. João I começa a ordenar alguns dos seus marinheiros a tentar passar o Cabo Bojador - o mítico trecho de terra no norte de África que até então se considerava intransponível. Era para lá deste cabo que se acreditava existirem monstros e mares tenebrosos, e as primeiras tentativas não foram bem-sucedidas, em grande parte devido ao receio dos próprios marinheiros. O certo é que ano após ano, os homens do infante foram-se aproximando do referido cabo e, em 1434, numa pequena barca, o escudeiro Gil Eanes conseguiu passar o Cabo Bojador.

O mito caiu e rapidamente a notícia espalhou-se pela Europa: os portugueses teriam conseguido ultrapassar o aparentemente inultrapassável. Apesar de não ter sido o próprio infante D. Henrique a passar (aliás, tendo o cognome de O Navegador, navegou muito pouco), foi por sua vontade e responsabilidade - e muitas vezes a título pessoal e da sua Casa - que finalmente se quebrou a mítica barreira do Norte de África. Podemos assumir que os Descobrimentos começaram oficialmente após 1434. É a partir desta data que os europeus, em especial os portugueses, enfrentarão o desconhecido.

Nos anos seguintes, os navegadores passaram mais vezes pelo cabo Bojador e dedicaram-se principalmente ao reconhecimento da costa e à caça dos lobos-marinhos, cuja gordura era bastante procurada e o monopólio era detido por D. Henrique. As viagens foram interrompidas por volta de 1436 devido à incursão em Tânger, mas após a fatídica batalha, nos anos 40 do mesmo século, as viagens foram retomadas, desta vez com outra embarcação que permitiria chegar longe e ultrapassar outra barreira temível: o Cabo das Tormentas.



A CARAVELA LATINA

A embarcação de excelência das navegações. A exploração da costa africana.



A embarcação por excelência utilizada pelos portugueses na exploração da costa africana foi a caravela latina (ou portuguesa). Começou a ser empregada, provavelmente, na década de 1440 e continuou em uso até ao século XVIII. Tudo indica que as primeiras experiências com esta embarcação foram realizadas entre Bruxelas e Antuérpia, bem como em viagens pelo Mar do Norte. A caravela tornou-se o meio privilegiado de exploração territorial de Portugal devido à sua capacidade de adaptação às mudanças de direção do vento. Com a caravela, era possível realizar navegação à bolina - manobra em que as velas eram movidas sobre o mastro, permitindo ao barco contrariar ventos contrários e navegar em ziguezague.

O que tornava a caravela tão adequada para a exploração da costa africana? A sua construção representava uma inteligente combinação entre um barco árabe de velame latino - móvel - e a estrutura sólida de um casco de inspiração nórdica, mantendo a agilidade. Em média, estas embarcações tinham capacidade para mais de 25 homens e variavam entre os 20 a 25 metros de comprimento. As velas ocupavam mais do dobro da superfície do que era comum para navios do mesmo tamanho no Mediterrâneo europeu, medindo perto de 300 m².

A partir dos anos 40 do século XV, os portugueses dedicaram-se à exploração de toda a costa ocidental africana e observaram uma mudança nas características do continente após alcançarem a foz do rio Senegal em 1444. Passaram de encontrar terras pouco habitadas e áreas áridas para depararem-se com densas florestas tropicais e numerosas comunidades. Neste contexto, a abordagem dos navegadores teve de ser adaptada, uma vez que os primeiros ataques armados resultaram em fracasso e na perda de muitas vidas. Assim, foram tentados os primeiros contactos pacíficos: iniciaram-se trocas de produtos, como panos, tecidos, quinquilharias, em troca de objetos exóticos, ouro e até escravos. Mais tarde, começaram também a negociar cavalos. No entanto, o valor desses animais foi afetado pela lei da oferta e da procura: se inicialmente um cavalo poderia ser trocado por uma dezena ou mais de escravos, mais tarde o seu valor diminuiu e não valia mais do que dois ou três. Abordaremos mais detalhadamente este tema dos produtos e, especificamente, da escravatura mais adiante.

Os últimos anos de vida do Infante D. Henrique foram passados em Sagres (e não, não existia ali uma escola - trataremos disso nos próximos capítulos). Nos anos 50, as expedições portuguesas concentraram-se na exploração da costa, no comércio e na colonização das ilhas, sobretudo Madeira e Açores. A Coroa não estava tão interessada nessas viagens no meio do século XV, enfrentando uma crise política e um clima de guerra civil iminente entre D. Afonso V (com a sua mãe) e o regente, o Infante D. Pedro.

Assim, as viagens continuavam a ser financiadas pela Casa de Viseu (e pela Ordem de Cristo, da qual D. Henrique era governador). Um marco importante que impulsionou ainda mais estas viagens e descobertas foi a promulgação da bula *Romanus pontifex* em 1455, na qual o Papa Nicolau V reconhecia ao Infante D. Henrique e à Coroa portuguesa o exclusivo da navegação para sul do Bojador.

D. Henrique veio a falecer a 13 de novembro de 1460, marcando o fim de um legado que, apesar de questionável e excessivamente glorificado pelos cronistas e mais tarde pelo Estado Novo, foi fundamental para a construção do que viria a ser o império marítimo português. Com a morte do "Navegador", a Coroa assumiu imediatamente os negócios na Guiné, bem como o monopólio das navegações atlânticas. No entanto, a exploração da costa africana não avançou significativamente ao longo dos anos 60, devido à necessidade de reorganização da Coroa, que agora incorporava todo o legado de D. Henrique, e também porque os navegadores enfrentavam outra dificuldade: a Estrela Polar "desaparecia" à medida que as caravelas se aproximavam da linha do equador. Isso levou a tentativas de encontrar soluções, como a adaptação do astrolábio - utilizado em terra firme - para medir a latitude através da altura do Sol.

Foi também neste período que o monarca Afonso V decidiu organizar e criar inúmeros cargos, como o tesoureiro da Guiné ou o feitor do trato de Arguim, estabelecendo assim o primeiro aparelho administrativo. Entre 1468 e 1474, os negócios e a exploração da Guiné foram confiados a Fernão Gomes, mas foi o próprio rei que liderou e acompanhou o processo de exploração do litoral africano. Além destes avanços para sul, D. Afonso V criou condições para o povoamento das ilhas de Cabo Verde e decretou monopólios sobre produtos que ainda nem tinham sido encontrados (mas que se sabiam da sua existência nas Índias Orientais). Entramos num tempo de prosperidade económica, com a descoberta de novos mercados e abundância de ouro. É este o reino que D. João II recebe do seu pai. Inicia-se então a busca do Oriente por mar e Diogo Cão teve um papel fundamental do reconhecimento do litoral africano até que, em 1488, Bartolomeu Dias e a sua tripulação serão responsáveis por um dos feitos mais extraordinários - a passagem do Cabo das Tormentas.

Bartolomeu Dias dobra o Cabo das Tormentas, depois Cabo da Boa Esperança, Domingos Rebelo, 1945, Palácio de S. Bento



FAZER RENDER A VIAGEM

Como a nau se tornou um mercado ambulante, chegada à Índia e descoberta do território brasileiro.

A caravela serviu e continuaria a servir para a exploração da costa africana. No entanto, os portugueses começaram a enfrentar dificuldades em viagens mais longas, onde necessitavam de maior capacidade de carga. Foi nesse contexto que surgiu a utilização da nau - um navio com ampla capacidade de acomodação, duas ou mais cobertas e robustez suficiente para enfrentar os mares desconhecidos. Embora o termo "nau" e a embarcação em si já fossem mencionados em documentação do século XIII, estavam longe do que viria a ser o navio utilizado durante as navegações oceânicas.

A nau foi, essencialmente, um navio comercial, embora também pudesse transportar peças de artilharia para garantir a segurança durante a navegação. Com a sua robustez, as rotas deixaram de ser feitas junto à costa, permitindo uma navegação mais segura em alto mar, como Vasco da Gama demonstrou. Quanto à sua capacidade, esta variou ao longo do tempo. Se as primeiras naus tinham capacidade para 100 a 120 toneladas e podiam transportar cerca de 120 homens, ao longo dos séculos seguintes, surgiram navios com o triplo dessa capacidade. Nos séculos XVI e XVII, as naus facilmente atingiam as 500 toneladas. Devido ao seu tamanho, as velas mais adequadas - e utilizadas - eram as velas redondas, com uma área de velame próxima dos 1400 m².

Assim, com o Cabo das Tormentas finalmente ultrapassado, as naus, que até então eram usadas para o transporte de mercadorias para os portos italianos e das Flandres, também



começaram a ser utilizadas para as grandes viagens, devido à sua capacidade de carga e robustez. Foram necessárias algumas modificações, como o aumento da capacidade de colocação de armas, antevendo já o próximo passo: a chegada à Índia.

Os preparativos oficiais para esta viagem começaram em 1496, com a construção das embarcações. Foram construídas três naus (duas em Miragaia) e uma caravela, para uma expedição com cerca de 170 tripulantes. No entanto, apenas cerca de metade conseguiu retornar. A partida ocorreu em 8 de julho de 1497, e a chegada a Calecute foi em 20 de maio de 1498. Esta primeira viagem à Índia não foi um sucesso comercial ou financeiro. Embora tenham sido bem recebidos pelo Samorim, rapidamente este ficou desconfiado, principalmente porque não ficou satisfeito com os presentes que Vasco da Gama trouxe. Talvez tenha sido um erro na preparação dos portugueses. A experiência com a África teria sido diferente e, muito provavelmente, a região foi encarada da mesma forma. Desagrado com os presentes e a postura dos portugueses, e também influenciado pelos muçulmanos que dominavam o comércio na região, o Samorim decidiu perseguir a armada portuguesa, que teve de regressar a Portugal mais cedo do que o previsto.

Esta primeira viagem permitiu a definição da Rota do Cabo, estabelecendo o trajeto, os pontos de apoio e a melhor data para a saída. Era a viagem mais longa e difícil, durando cerca de cinco a seis meses, na melhor das hipóteses.

A segunda armada à Índia começou a ser preparada assim que Vasco da Gama chegou com as novidades. Para liderar estes navios, o rei nomeou Pedro Álvares Cabral, que partiu logo em março de 1500, com treze navios. Embora o objetivo fosse dominar o comércio no Oriente, essa viagem ficou conhecida por outro "achamento": o do Brasil. Como vimos, este tipo de embarcação – a nau – foi responsável por dois dos feitos mais importantes do período das navegações e, juntamente com a caravela, tornou-se um dos navios de excelência dos Descobrimentos.

Além das caravelas latinas e das naus, outra embarcação contemporânea destas duas foi a caravela de armada. Tratava-se de navios de segunda linha, utilizados principalmente como elemento principal de combate e apoio às naus. Assistimos à criação de navios-patrolha, que desempenharam um papel crucial nas armadas de guarda costeira, no Estreito de Gibraltar, nas Ilhas e no Norte de África. Tinham até três ou quatro mastros, com uma vela redonda no traquete e uma vela latina nos restantes. A vela redonda permitia-lhes ter um desempenho semelhante aos outros navios da armada, aproveitando os ventos predominantes, enquanto a vela latina possibilitava manter as características das caravelas latinas, com a capacidade de navegar à bolina e, consequentemente, uma melhor capacidade de manobra.

O GALEÃO E O SEU PODER DE FOGO

Mais tarde, após essas primeiras expedições exploratórias, os portugueses, já no século XVI, começaram a empregar galeões. Podemos descrever um galeão como um navio híbrido, capaz de ser utilizado tanto para fins militares como para transporte de carga. Assim como as naus, os galeões variavam em tamanho e capacidade, podendo transportar mais de 400 pessoas em algumas ocasiões e possuindo centenas de canhões. O termo "galeão" já aparece em documentos medievais nos séculos XII e XIII, embora essas referências estejam distantes do tipo de navio utilizado trezentos anos depois, quando os galeões aumentaram em número de mastros, velas, cobertas, capacidade de carga e em quantidade de canhões.

Segundo a tradição (no que diz respeito ao número de canhões, não à existência do navio), Portugal teria possuído o maior galeão do mundo: o São João Batista. Este navio teria mais de 1000 toneladas e mais de 360 canhões de bronze (366, para sermos precisos, o mesmo número de dias em um ano bissexto). Supostamente construído por volta de 1534, foi batizado com o nome de Botafogo, em referência ao seu poderoso armamento, e tornou-se famoso por participar na conquista de Túnis.



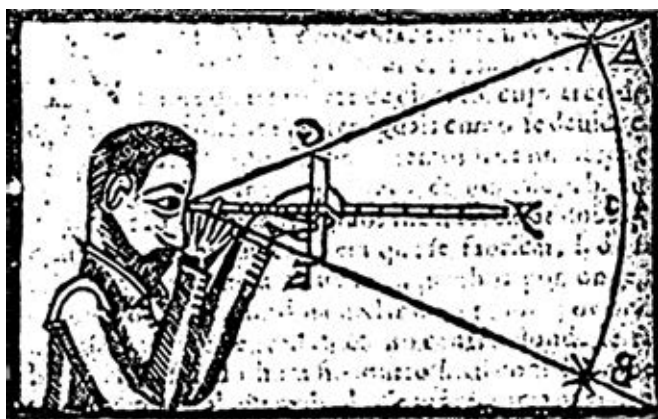
Galeão Português,
gravura séc. XVI

Indicações de utilização
da balestilha

Astrolábio quinhentista

OS INSTRUMENTOS DE NAVEGAÇÃO E A DIFICULDADE EM NAVEGAR EM ALTO MAR

Após discorrermos sobre as principais embarcações e a sua evolução, é relevante também abordar como os pilotos e capitães conseguiam navegar e quais instrumentos utilizavam. Inicialmente, dado o relativo conhecimento do norte de África, bastava ao piloto dispor de uma boa carta-portulano, contendo os rumos de navegação (e não as coordenadas geográficas) e as chamadas agulhas de marear - a bússola. A palavra "bússola", de origem italiana, significa "pequena caixa", e esta invenção terá sido criada na China muito antes do nascimento de Cristo. No entanto, só terá chegado à Europa no século XI, através dos árabes. Tratava-se de um dispositivo rudimentar, composto por uma agulha de ferro magnetizada (se necessário com magnetite) assentada numa base flutuante imersa em água. A base flutuante permitia que a agulha apontasse para o norte magnético. Este instrumento começou a ser utilizado de forma mais frequente no século XIV e, posteriormente, foi adaptado às navegações portuguesas, resultando em versões melhoradas.



Entretanto, à medida que as explorações se estendiam para sul, a bússola começava a apresentar falhas, não apontando com precisão para o norte magnético. Diante dessa dificuldade, os portugueses começaram a empregar outros instrumentos: o quadrante, o astrolábio e a balestilha. O quadrante, de origem árabe e com formato de um quarto de círculo, foi o primeiro instrumento utilizado para determinar a latitude de um lugar. Funcionava medindo a altura da estrela Polar (ou do Cruzeiro do Sul), e o ângulo formado entre a estrela e a linha do horizonte fornecia a latitude. O astrolábio náutico, derivado do astrolábio planisférico de origem grega, também servia para calcular a latitude e frequentemente era utilizado com o auxílio do Sol quando este atingia o ponto mais alto (meio-dia). Às vezes, demandava uma série de cálculos baseados em tabelas com as declinações, pois era necessário conhecer a posição do astro em relação ao Equador.

Por fim, havia a balestilha, um instrumento árabe que se diz que Vasco da Gama terá conhecido em sua primeira viagem à Índia. Consistia em duas (ou mais) peças de madeira dispostas perpendicularmente, permitindo ao observador alinhar a parte inferior tocando na linha do horizonte e a parte superior tocando no astro simultaneamente.



2.

MUNDOS AO MUNDO



CARTOGRAFIA: a barreira entre o fantástico e o real

As navegações portuguesas do século XV e XVI vieram (com tudo o que isso acarreta) trazer novidades nas diferentes áreas de estudo, sendo que, naturalmente, uma das que mais se destacou foi a cartografia.

A percepção que o Homem medieval teria do planeta Terra mudou completamente à medida em que os navegadores iam ultrapassando as dificuldades de navegar em mares nunca outrora navegados. Assistimos à criação de uma imagem mais realista do Mundo, acabando com a teoria da existência de um Paraíso Terrestre e a cartografia medieval seria completamente ultrapassada cada vez que os Homens se faziam ao mar. Vivemos numa época em que, mais do que nunca, dávamos mais importância ao ensino empírico, que, aliado depois ao conhecimento astronómico, as novas cartas topográficas irão nascer e quebrar barreiras com séculos de História.

Na Idade Média¹ o nosso planeta era representado com vários formatos. Porém, a maioria adotava o círculo como modelo – herança da cartografia greco-romana – e tinham um formato T-O. Em que consistia este formato? A Ásia era posicionada no topo do mapa e, este continente, era separado de África pelo Rio Nilo e da Europa pelo Rio Dom. Estes dois rios juntos iriam formar a haste horizontal no "T". A haste vertical era formada pelo Mar Mediterrâneo, dividindo assim o velho continente de África. Por fim, o Mundo seria circundado por um único oceano, formando desta maneira a letra "O". Além destas características, Jerusalém ocupava o centro do Mundo e a noção dos três continentes era associada às partes do planeta correspondentes ao povoamento feitos pelos três filhos de Noé: Jafeth, Sem e Cam. Um dos melhores exemplos da cartografia medieval que perduraram até hoje foi o Mapa de Hereford. Trata-se de um mapa-múndi pintado, possivelmente, entre os anos de 1276 e 1285, com uma forma derivada do padrão T e O. É o maior mapa-mundo medieval que sobreviveu até aos nossos dias e foi desenhado numa única folha de pergaminho, medindo 1,58 x 1,33 metros. Como curiosidade, estão representadas 420 cidades, 15 eventos bíblicos, 33 animais e plantas, 32 pessoas e cinco cenas da mitologia clássica!²

1. Não iremos discutir até que data consideramos o período da Idade Média. Iremos considerar a data mais consensual: 1453 e a queda do Império Romano do Oriente.

2. Para mais informações sobre este mapa poderá consultar informação completa no próprio site: <https://www.themappamundi.co.uk/>

No entanto, estes mapas não tinham qualquer praticidade para quem navegava. É na centúria de Trezentos que se começam a difundir as cartas-portulano. Estas cartas (ou mapas na nomenclatura comum) nasciam da experiência e, com a ajuda da bússola ou agulha de marear, ajudava à navegação. Estes portulanos seriam, ao que tudo indica, de origem veneziana ou genovesa e eram identificados pela rede de linhas loxodrómicas e pela quantidade enorme de portos que tinham representados³. Um dos melhores exemplos é o Atlas Catalão de 1375, de Abraão Cresques. Este portulano representa de forma incrível (tendo em conta que estávamos no século XIV) o planeta Terra como era conhecido. Este atlas é composto 6 folhas, destacando-se temas como a Cosmografia ou até um Calendário. As regiões da Europa e da costa chinesa estão representadas com um bom detalhe e, além das rotas dos mercadores, uma das surpresas é a inclusão da rosa dos ventos.

Mas e no resto do Mundo? Como era a cartografia árabe – maior concorrência para o comércio – e como estava difundida? Enquanto, na Alta e Plena Idade Média, a cartografia cristã era inspirada, maioritariamente, na religião, a cartografia árabe – além de, obviamente, também ser influenciada pela sua religião – era baseada na geografia helénica. Aliando a experiência, às viagens e aos escritos gregos, os árabes não usaram os formatos dos mapas T-O e centravam esta ciência em três campos principais: matemática, geografia física e exploração. Isto resultou em mapas mais fidedignos, como prova a Tábula Rogeriana elaborada por Muhammad Al-Idrisi⁴ no século XII (provavelmente em 1154). Como muitos homens de sua época, o mesmo não se dedicou a apenas uma atividade, deixando trabalhos nas áreas de Geografia, Botânica e Cartografia, e tendo tido um papel importante na corte do rei normando Rogério II (1097-1154) na Sicília. O mapa é orientado com o Norte na parte inferior. O texto incorpora descrições exaustivas das condições físicas, culturais, políticas e socioeconómicas de cada região e cada uma das setenta secções tem um mapa correspondente.

Para produzir a obra, al-Idrisi entrevistou viajantes experientes individualmente e em grupos sobre seu conhecimento do mundo e compilou "apenas a parte... na qual havia concordância total e parecia confiável, excluindo o que era contraditório".

3. Etimologicamente, a palavra "portulano" deriva do latim "porthus" – porto. Continua a descrição dos portos marítimos e das costas.

4. Abu 'Abdallah Muhammad Ibn Muhammad ibn Idrisi (1100-1165), conhecido como as-Sharif al-Idrisi ou pelo nome latinizado Dreses



FUNDO DE PÁG.
Atlas Catalão 1375,
Library of Congress

NESTA PÁG.
Mapa do mundo de
formato T-O, séc. XII

Mapa do Mundo,
Al-Idrisi

Mapa mundo de
Hereford, 1276/1285



É então neste contexto que os europeus, nomeadamente os portugueses, começam a navegar. Onde podemos situar o ponto da transição entre o Mundo Medieval e o Mundo Moderno na cartografia? Certamente que o mapa que fará essa quebra com a antiguidade é o mapa de Fra Mauro, elaborado em 1459, a pedido do rei português D. Afonso V. Neste mapa-múndi podemos ainda verificar traços de medievalidade, tal como a forma circular, as ilustrações e as numerosas inscrições. No entanto, encontramos a Terra orientada a Sul – influência muçulmana – e Jerusalém deixa de estar situado no centro do Mundo. A costa europeia está muito bem representada graças a influências das cartas portulanas e a costa africana denota as descobertas já realizadas pelos portugueses. Relativamente à Ásia, foi (ao que tudo indica) o primeiro cartógrafo a fazer uso das descrições de Marco Polo – verificando-se na toponímia dos locais. O mapa que hoje conhecemos é uma cópia, visto o original se ter perdido.

Por fim, resta-nos abordar a presença do novo continente – a América – na cartografia. Apesar de já existirem representações anteriores, o mapa mais importante (até pela sua definição dos continentes) é o Mapa dito de Cantino. Este planisfério ganhou esse nome devido a Alberto Cantino. Tratava-se de um embaixador do Duque de Ferrara que esteve em Lisboa nos primeiros anos do século XVI e subornou um dos cartógrafos para fazer uma cópia do "padrão real" que existia na Casa da Índia. O mapa foi elaborado e a quantia paga foi avultada. No entanto, não se sabe o nome do autor do mapa original. Quais são as características mais evidentes neste planisfério? Primeiro, falamos de um mapa realizado, sobretudo, com o conhecimento empírico. Segundo, (e de forma notável) é a representação da costa africana. Teria sido ultrapassada apenas três vezes e podemos verificar a perfeição da representação. Terceiro, a presença das mais recentes descobertas de Vasco da Gama e, principalmente, de Pedro Álvares Cabral.

Além da representação do litoral brasileiro e das terras descobertas por Cristóvão Colombo, outra novidade é a linha do tratado de Tordesilhas, assinado em 1494 em que Portugal e Espanha dividiriam o Mundo em duas zonas de influência distintas.

Apesar de existirem autores que consideram o Mapa de Cantino como um instrumento político em que a América curva para oriente para estar ao alcance das viagens dos portugueses (já estando definido o Tratado de Tordesilhas), o verdadeiro mapa em que a influência política está em evidência é o Atlas Miller de 1519. Executado por Lopo Homem, Jorge e Pedro Reinel e com iluminuras de António de Holanda, trata-se de uma das obras mais fantásticas da cartografia portuguesa. Realizado no perío-

FUNDO DE PÁG.
Mapa Fra Mauro,
1459

NESTA PÁG.
Mapa Fra Mauro,
1459

Planisfério de
Cantino, 1502

Atlas Miller, Lopo
Homem, 1519

PÁG. SEGUINTE
Pormenor do Mapa,
Diogo Ribero, 1529



do do monarca D. Manuel I e nas vésperas da viagem de Fernão de Magalhães, um destes mapas – inserido no Atlas – tinha como principal objetivo contrariar a ideia de Colombo, que afirmava que existia possibilidade de navegar para Oriente, contornado o continente Americano. Basicamente, o objetivo seria dissuadir Fernão de Magalhães do objetivo central da sua viagem: mostrar que as Molucas estariam do lado castelhano do tratado de Tordesilhas. Assim, encontramos o Mundo rodeado por terra, tentando contrariar a ideia de Colombo e de Magalhães.

Ainda sobre a viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas (e sobre a cartografia também ser uma arma política), a Carta Universal de Diogo Ribeiro de 1529 também pode ser considerada um mapa que soube usar a sua influência, pois representa as Molucas dentro do território castelhano. Este cartógrafo foi um dos responsáveis pela localização correta do anti-meridiano na junta científica de Badajoz-Elvas e estava ao serviço do monarca Carlos V. Ora, este mapa, representado com tanto rigor acabou por desbloquear as negociações e chegou-se a um consenso, no denominado Tratado de Saragoça: as Molucas estavam definitivamente no lado espanhol, mas seriam cedidas a Portugal através de um pagamento de 350.000 ducados de ouro.





EVOLUÇÃO DA CIÊNCIA: da tradição à experiência

A cartografia teve um progresso colossal com o avançar das navegações, tal como demonstrado anteriormente. No entanto, este período dos "Descobrimentos" está inserido numa época de significativos avanços em inúmeras áreas: astronomia, matemática, botânica, medicina, história e muitas outras.

Como era habitual, os Homens do Renascimento destacavam-se em várias áreas e em Portugal vários nomes se destacaram: Abraão Zacuto, Duarte Pacheco Pereira, Tomé Pires, Pedro Nunes, D. João de Castro, Garcia de Orta ou Christobal Acosta. Existem outros nomes também importantes, mas importa fazer uma breve referência aos feitos destes homens acima mencionados.

Um dos momentos relevantes da história da Península Ibérica foi a expulsão dos judeus por parte de Castela. Portugal acabou por ser um dos beneficiados por esta decisão, que acaba por acolher alguns exilados e um deles foi Abraão Zacuto. Nasceu por volta da década de 50 do século XV e foi um erudito, principalmente no campo da astronomia, contribuindo para a melhoria da náutica. Apesar de ter estado poucos anos em Portugal – pois D. Manuel I tomará a mesma medida dos Reis Católicos e obriga à expulsão ou conversão dos judeus – elaborou as primeiras tabelas ou tábuas quadrienais do Sol para a navegação, no seu livro *Almanach Perpetuum*. Segundo diversos autores, foi desta obra que se deduziram todas as tábuas solares quadrienais calculadas em Portugal até à publicação das tábuas do Sol de Pedro Nunes, sendo várias vezes reeditada ao longo dos séculos XV e XVI.

Ainda dentro do campo da cosmografia, é obrigatório mencionar mais dois nomes: Duarte Pacheco Pereira e Pedro Nunes. O primeiro, nascido na segunda metade do séc. XVI, além de cosmógrafo, também foi militar e um dos responsáveis pela assinatura do Tratado de Tordesilhas de 1494. Em 1498 foi, a pedido de D. Manuel I, tentar reconhecer os limites deste tratado, no que viria a ser a base para o descobrimento do Brasil dois anos mais tarde, onde também participará. É autor do *Esmeraldo de situ orbis*, obra incompleta, mas que constitui um roteiro comentado das costas ocidental e oriental da África. É também através desta obra que alguns

historiadores acreditam que terá sido o primeiro navegador a descobrir a terra brasileira. Ainda no mesmo livro, este autor afirma que deveria existir primado da experiência como fonte do conhecimento, contra o saber livresco que tradicionalmente a Europa aceitava. Relativamente a Pedro Nunes, destacou-se também como matemático, além da cosmografia. Foi responsável pela invenção do nónio, descrito na sua obra *De Crepusculis* (1542) e também das linhas de rumo, mais tarde designadas loxodrómicas. Nasceu em 1502 em Alcácer do Sal e morrerá em 1578 em Coimbra. Realizou inúmeros trabalhos de onde podemos destacar *Tratado em defesa da carta de marear* (1539), *Tratado sobre certas dúvidas da navegação* (1547), *De erratis Orontii Finei* (Sobre os erros de Orontii Finei) (1546) *Petri Nonii Salaciensis Opera* (1566) – esta obra foi expandida, corrigida e reeditada como *De arte adque ratione navigandi* em 1573 e *Livro de algebra en arithmetica y geometria* (1567). Em praticamente todos os trabalhos dos grandes matemáticos, astrónomos e cosmógrafos da segunda metade do século XVI e do século XVII é possível encontrar, se não referências diretas ao trabalho de Pedro Nunes, pelo menos alguns traços da sua influência. Os seus métodos para determinar as latitudes e corrigir os desvios das agulhas magnéticas foram empregues com sucesso por D. João de Castro nas suas viagens ao Oriente.

Ora, D. João de Castro foi contemporâneo de Pedro Nunes, seu amigo e discípulo. Além de soldado e navegador, foi um cientista e um cosmógrafo brilhante. Apesar de ter estudado Letras, enveredou pela carreira militar e, depois de ter servido em Tânger e em Tunes, parte pela primeira vez para a Índia, onde mais tarde regressará para ser governador e vice-rei. Escreveu três roteiros importantíssimos: *Roteiro de Lisboa a Goa* (1538), *Roteiro de Goa a Diu* (1538-1539), e *Roteiro do Mar Roxo* (1540), além de imensas obras sobre náutica e estudou temas como o regime de ventos, as correntes, e o magnetismo terrestre.

No campo da botânica e da medicina, podemos destacar três nomes: Tomé Pires, Garcia de Orta e Christobal Acosta. Os três foram considerados os maiores expoentes da medicina indo-portuguesa. Tomé Pires, depois de exercer o cargo de boticário do príncipe D. João (futuro João III) é enviado, em 1511, para a Índia como Feitor das Drogas. Como missão, teria de analisar, seleccionar e adquirir as drogas orientais destinadas às naus

da Carreira da Índia. A missão é cumprida com a edição da *Suma Oriental* em 1515. No ano seguinte, é enviado para a China, sendo o primeiro embaixador português, apesar de oficialmente nunca ter sido recebido pelo imperador chinês. Já Garcia de Orta foi autor de inúmeros estudos de farmacologia, medicina tropical, antropologia e botânica. Nasceu logo nos inícios do século XVI e era judeu. Estudou diversas temáticas em Salamanca e torna-se médico pessoal de D. João III em 1523. Foi também amigo de Pedro Nunes e ingressou também como professor na Universidade de Coimbra. Com receio da Inquisição Portuguesa, parte para a Índia em 1534 como médico pessoal do capitão Martim Afonso de Sousa. Estabeleceu-se como médico em Goa e foi aí que escreveu a sua obra mais emblemática *Colóquios dos Simples e Drogas e Cousas Medicinais da Índia*. Morre em 1568 na mesma cidade e, apesar de nunca ter tido problemas com a inquisição, foi acusado post-mortem e condenado por judaísmo pelo Tribunal do Santo Ofício, onde supostamente os seus ossos foram desenterrados e queimados. Christobal Acosta terá nascido em Tânger por volta de 1515 e falecido em Huelva em 1594. Foi um médico naturalista português e perito em farmacologia.

Viajou as primeiras vezes como soldado e participou efetivamente em campanhas militares no Oriente. Em 1568 é nomeado médico no hospital de Cochim e coleciona espécimes botânicos de toda a Índia. Regressa em 1572 a Lisboa, após o término do vice-reinado de Luís Ataíde.

De entre as suas obras, podemos destacar o "*Tratado de las drogas y medicinas de las Indias orientales*" e "*Tractado das ervas, plantas, frutas e animais*".



Melina ferina.

Garcia de Orta

Ilustração do *Tractado de Garcia de Orta*

A ARTE E A CULTURA NO RENASCIMENTO PORTUGUÊS

Ao mesmo tempo que a ciência contava com inúmeros avanços ao longo do século XV e XVI, o campo da arte e cultura acabava também por ser influenciado tanto pelas novas descobertas como pela nova corrente artística que circulava pela Europa: o Renascimento. Além de nomes bastante conhecidos como Luís de Camões ou Gil Vicente, personagens como Garcia de Resende, João de Barros, Francisco de Holanda, Damião de Góis ou Nuno Gonçalves, elevaram o nome de Portugal nas mais diversas áreas.

Quando falamos em Renascimento em Portugal, o tópico que rapidamente sobressai é o novo "estilo" artístico que surge no nosso país: o Estilo Manuelino. Teve a sua maior expressão na arquitetura e foi um estilo derivado do gótico. O nome por que é conhecido apenas foi dado no século XIX e é assim designado porque surgiu no reinado de D. Manuel I (o termo "Manuelino" foi criado por Francisco Adolfo Varnhagen na sua obra *Notícia Histórica e Descritiva do Mosteiro de Belém*, de 1842). Basicamente, é uma variação portuguesa do gótico tardio onde a característica dominante é a exuberância: nas portas, janelas, arcos, abóbodas. Dotada de uma grande riqueza iconográfica de motivos naturalistas inspirados na fauna exótica e flora marítima e ultramarina, com a utilização de corais, conchas, palmeiras e animais exóticos, assim como a utilização dos símbolos da pátria e heráldica régia (coroa real, brasão do rei, esfera armilar, cruz de Cristo). Também podemos encontrar objetos de utilização quotidiana no vocabulário das descobertas e navegações (cordas, redes, âncoras, velas, caravelas e naus). Dos monumentos mais emblemáticos e representativos deste estilo, temos o exemplo da Torre de Belém, do Mosteiro dos Jerónimos – os dois em Lisboa – ou ainda da famosa janela manuelina do Convento de Cristo em Tomar.

Ainda dentro do tópico da arte, dois nomes destacamos no nosso espaço: Nuno Gonçalves e Francisco de Holanda. Estes dois artistas estão separados por cerca de 100 anos, mas foram ambos responsáveis pelo elevar da arte em Portugal. O primeiro, Nuno Gonçalves, terá nascido na década de 1420 e foi contratado como pintor régio de D. Afonso V em 1450. Pouco



se sabe sobre a sua vida. Existem alguns documentos em que mostram que é responsável pelo Retábulo da Capela do Paço de Sintra, assim como outros que atestam a sua residência em Lisboa. O último documento que refere o seu nome é 1492, referenciado já a título póstumo. Mas se pouco sabemos sobre a sua vida, qual o motivo de o inserirmos no nosso guia? A ele é atribuída uma das obras mais conceituadas do século XV (e de toda a História) de Portugal: os painéis de São Vicente, que representam a corte portuguesa dessa mesma centúria e que, ainda atualmente, a identificação das personagens aí contidas é tema de debate. Estes painéis estiveram desaparecidos até 1882 e representam 58 personagens da política portuguesa do século XV e está em exibição no Museu Nacional de Arte Antiga, em Lisboa. Relativamente a Francisco de Holanda já possuímos mais informações (ajuda também o facto de já ter nascido quase um século mais tarde). Nasceu no final da década de 1510 e estudou em Itália, contactando com o centro do renascimento europeu. Regressado a Portugal, teve diversos apoios da Coroa portuguesa para trabalhar na sua área e é responsável pela fachada da igreja de Nossa Senhora da Graça, em Évora, mas ficou conhecido pelos seus desenhos da série "Antiguidades de Itália". Além de artista plástico e arquiteto, também foi ensaísta, crítico de arte, historiador e escritor, sendo o autor da obra *Da Pintura Antiga*, divulgando o fundamental da obra de Michelangelo e do movimento artístico de Roma.

Passando para a disciplina de História, também aí assistimos a uma produção e preocupação crescente em relatar os acontecimentos – antigos e tudo o que se passava com as navegações. Destacamos também dois nomes: Damião de Góis e João de Barros. O primeiro foi um típico homem de Corte. Foi aí educado até 1523, onde partiu para a Flandres, onde ocupou os cargos de escrivão e secretário na feitoria. É lá que contacta com os mais diversos humanistas, tais como Erasmo, Lutero e Alberto Dürer. Frequentou a Universidade de Pádua durante quatro anos e ainda viajou por Itália. Em 1545 regressa a Portugal, quase obrigado, para ser nomeado guarda-mor da Torre do Tombo. Foi a partir daí que se dedicou mais à escrita e foi incumbido de fazer a Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel, tendo já feito anteriormente a Crónica do Príncipe D. João.

Acaba por ter um processo na Inquisição devido às suas críticas à expulsão dos judeus, assim como na morte de cristãos-novos e até em aspetos da expansão portuguesa. Escreve inúmeras obras em latim, que compila no volume *Opuscula*. Acabou por morrer em 1574, em circunstâncias por esclarecer e até com suspeitas de assassinato. Já João de Barros nasceu no final do século XV e era filho do corregedor de Entre-Tejo-e-Guadiana, Lopo de Barros. Foi bastante jovem para a Corte e serviu como moço de guarda-roupa de D. João III. Em 1525, parte para S. Jorge da Mina e começa a sua carreira de funcionário público como tesoureiro das casas da Índia, Mina e Ceuta, passando depois para feitor da Casa da Índia entre 1533 e 1562. Apesar de ter escrito diversas obras, incluindo até uma Gramática da Língua Portuguesa, é conhecido pela sua obra monumental *Décadas da Ásia*, onde, já no final da sua vida, escreve sobre três vertentes da expansão portuguesa: comércio, conquista e navegação. Até falecer publica três das suas *Décadas*. A quarta foi publicada já em 1615, após a sua morte. Estes livros fariam parte de uma grande história do mundo que João de Barros queria fazer, mas que começou tarde demais, ficando apenas um retrato incrível sobre o continente asiático. Também como Damião de Góis, também este autor teve problemas com a Inquisição por demonstrar, através dos seus textos, uma repulsa à maneira como os cristãos-novos eram tratados, desejando a conversão pacífica deste povo. Faleceu em 1570, em Pombal, também, supostamente, em miséria e com dívidas.

Abordando o tópico da arte e cultura, seria impensável não falarmos de dois nomes: Gil Vicente e Luís de Camões. Sem dúvida que falamos de dois dos maiores nomes da cultura portuguesa. Começando por Gil Vicente, não se sabe (como de costume) ao certo quando e onde nasceu. Aponta-se a data de 1465 e a cidade de Guimarães, como a teoria mais forte. Porém, vamos manter a dúvida. É caracterizado por muitos como o pai do teatro português, apesar de já existirem representações teatrais em Portugal por altura das grandes festas como a Páscoa ou o Natal. Também não está comprovado que frequentou a universidade, mas dominava várias línguas – como provam as suas obras. O seu nome começa a surgir na corte portuguesa aquando, em 1502, encenou o *Monólogo do Vaqueiro* ou *Auto da Visitação*. Tratava-se de uma homenagem ao filho de D. Manuel I, o futuro rei D. João III. A sua carreira estendeu-se por mais de 30 anos e escreveu mais de 40 peças em português, espanhol e até outros idiomas. Os seus autos/obras iam sendo divulgados à maneira que iam sendo escritos, através de folhas soltas. Só no final da sua vida é que este autor começou a compilar tudo e será o seu filho, Luís Vicente, a acabar a compilação e a publicar em 1561-62, já quase 25 anos depois da morte de Gil. As suas obras pautavam-se por serem mordazes, criticando a sociedade, nomeadamente as classes superiores, criando personagens que, não caracterizando ninguém em específico, acaba por representar toda a classe. De entre as obras mais conhecidas, podemos enumerar o *Auto da Barca do Inferno*, o *Auto da Índia* ou a *Farsa de Inês Pereira*.

Enquanto temos pessoas que, como dito anteriormente, consideram Gil Vicente como o pai do Teatro em Portugal, muitos outros consideram Luís Vaz de Camões como o pai da língua portuguesa, por ser responsável pela obra portuguesa mais famosa do Mundo: *Os Lusíadas*. Totalmente diferente de Gil Vicente, nasceu por volta de 1524/25 e era filho de Simão Vaz de Camões e Ana Sá e Macedo. Tudo indica que pertenceria à pequena nobreza e que também terá estudado Literatura e Filosofia. Teria uma personalidade rebelde, tal como provam os vários desterros de que foi alvo. No primeiro foi para Ceuta onde terá perdido o olho direito em combate e o outro para Constância por ofensas a uma dama da corte. Mais tarde foi para Lisboa, onde foi detido em 1552 por uma desavença com um membro da Corte. Saiu logo no ano seguinte, com o perdão concedido e decide partir para a Índia. É lá que participa em algumas expedições militares e também terá começado a escrever a famosa obra. Parte depois para Macau, onde exerce o cargo de provedor-mor de defuntos e ausentes.

Na viagem de regresso para Goa terá acontecido um dos episódios mais conhecidos: terá sido nessa viagem que o navio onde seguia naufragou e o escritor salvou-se nadando só com um braço, enquanto segurava o manuscrito d'*Os Lusíadas* com a outra mão.

Volvido a Goa, envolve-se novamente em polémicas e zangatas e acaba por seguir para Moçambique, onde é encontrado por Diogo do Couto a passar dificuldades e a viver de ajuda de amigos. Em 1569 regressa finalmente a Lisboa e em 1572 consegue publicar a sua obra, e foi vivendo com a ajuda da tença anual de 15.000 réis que D. Sebastião lhe concedeu e foi renovando até 1582, a favor da mãe. Reza a lenda que os últimos anos do poeta foram marcados por fome, doenças e miséria e assim terá falecido no dia 10 de 1580, ficando a data como feriado nacional a partir dos inícios do século XX.

Aproveitando o facto de estarmos a abordar a literatura na pessoa de Luís de Camões, não podemos esquecer outro grande nome do Renascimento: Garcia de Resende. Como típico de um homem do século XV, teve inúmeras funções como desenhista, cronista, músico, poeta e muito mais. Aponta-se a década de 1470 para o seu nascimento, mas, mais uma vez, sem certezas. Era filho de Francisco de Resende, fidalgo da corte de D. Afonso V. Sabe-se que em 1490, Garcia de Resende era moço de câmara de D. João II e foi secretário tesoureiro da embaixada enviada por D. Manuel I ao Papa Leão X e nomeado Cavaleiro da Ordem de Cristo. Foi responsável pela redação da *Crónica* de D. João II, e outras obras a ele dedicadas, mas a sua obra mais conhecida foi o *Cancioneiro Geral*, publicado em 1516, onde reuniu poemas/canções das cortes dos reis, nomeadamente D. Afonso V, D. João II e D. Manuel I. O prólogo dessa obra é dedicado ao futuro D. João III e ainda compôs 48 trovas com que encerra a publicação. Morreu em 1536.

Terminamos esta nossa parte do guia de conteúdos com uma alusão à Literatura de Viagens. Com o avançar da exploração oceânica e com a curiosidade de ver e apontar tudo, foram surgindo escritos e obras importantes nestes séculos XV e XVI. Trata-se de documentos muito importantes, ricos em informações e, alguns, bem fantasiosos. Vamos enumerar três exemplos. O primeiro é Gomes Eanes de Zurara, cronista-mor do reino e guarda oficial da Torre do Tombo, responsável por escrever a Crónica da Conquista e da Tomada de Ceuta e a Crónica dos Feitos da Guiné, relatando com ênfase todos os feitos dos portugueses, especialmente do Infante D. Henrique. Acabou por também escrever crónicas sobre os governantes de Ceuta, Duarte e Pedro de Meneses. A sua escrita e obra já engloba traços do Renascimento e conhecimentos da cultura clássica. Outro nome importante, mas com um histórico de escrita totalmente diferente, foi Pêro Vaz de Caminha. Foi cavaleiro de D. Afonso V, D. João II e D. Manuel I e foi nomeado escrivão da armada de Pedro Álvares Cabral. O que o notabilizou com a denominada Carta de Pêro Vaz de Caminha, onde descreve ao monarca português o achamento do território brasileiro, narrando os primeiros contactos com os povos indígenas e descrevendo os costumes, a fauna e a flora local. Para terminar, falamos de Fernão Mendes Pinto, oriundo de uma família modesta e, com vontade de adquirir fortuna, parte para a Índia em 1537. Manteve-se no Oriente mais de duas décadas, vivendo e escrevendo sobre aventuras épicas, sendo soldado, marinheiro, comerciante, pirata e até diplomata. Terá sido também um dos primeiros portugueses a chegar ao Japão (segundo suas palavras) e acompanhou viagens de peregrinos até à China. Regressa a Portugal em 1558 e escreve todas as aventuras no seu livro a Peregrinação, com descrições das gentes e locais que conheceu. A obra foi publicada muito depois da morte do autor - Fernão Pinto morre em 1583 e a obra é editada em 1614 e com algumas alterações feitas pelos jesuítas. No entanto, ainda hoje se questiona a veracidade de tais relatos por serem tão fantasiosos e em alguns casos até irrealis.



MITOS E HISTÓRIAS



Preste João como modelo de esperança cristã

O mito do Preste João é o perfeito exemplo de como a esperança pode mover tudo e todos. E este mito moveu a Europa cristã durante cerca de 400 anos. Durante séculos acreditou-se que na zona de África Oriental, Médio Oriente e Índias existia um reinado cristão mágico e que este seria a salvação contra os muçulmanos e o maior aliado na Guerra Santa.

Esta lenda surgiu por volta de 1165 quando uma suposta carta de um suposto rei cristão circulou pelos vários reis. Com as traduções, a carta tornou-se mais apelativa e com pormenores fantásticos, como por exemplo rios de ouro, exércitos numerosos e riquezas intermináveis. Esta lenda foi tão difundida que foi traduzida em francês, alemão, russo, hebreu e tantos outros idiomas.

Assim, os cristãos procuraram, em vão, sinais deste rei poderoso em busca de auxílio contra os que chamavam de "infiéis". A fama foi crescendo, os Papas escreviam cartas e enviavam emissários em busca deste homem. Com as cruzadas, a fama e a lenda continuaram a crescer, assim como as contradições sobre o local exato onde se situaria este reino. A Etiópia parecia agora o local certo e uma embaixada desta região já em 1310 animou a Europa e renasceu o mito do Preste João.

Com o avançar das navegações portuguesas, o próprio Infante D. Henrique tinha como um dos objetivos encontrar este reino do Preste João e finalmente ter o auxílio que os cristãos "precisavam" contra os muçulmanos. Foi também com esse desejo que D. João II enviou dois espíões, como veremos adiante. Terá sido Pêro da Covilhã, um desses espíões, a ter o primeiro contacto com o tal reino deste mítico monarca. Mais tarde, este português é encontrado pelo padre Francisco Álvares que, relata depois, já em território nacional, as verdadeiras informações do Reino do Preste João: um reino isolado, pobre e cercado por muçulmanos.

A Escola de Sagres: O mito tornado realidade

Já é do conhecimento geral que a Escola de Sagres nunca terá realmente existido. A desconstrução deste mito, construído ao longo dos séculos, está, finalmente, a entranhar no saber dos portugueses. Esta história começou a ganhar raízes já nos cronistas de quinhentos, mas foi durante o século XIX e XX que ganhou preponderância. É certo que o Infante D. Henrique foi responsável pelo avançar das navegações para sul e a sua "sede" foi o Algarve. Mas a cidade base era Lagos e não a ponta de Sagres. Era lá que era o ponto de partida e chegada das

embarcações. Aliás, a vila de Sagres apenas foi concedida (a juntar ao imenso património) a D. Henrique em 1443, muito depois da passagem do Cabo Bojador – mesmo em Lagos, nunca foi construída uma escola para ensinar a navegar. Resumidamente, Sagres apenas foi o local escolhido para o Infante D. Henrique passar os seus últimos dias, sem se saber o motivo por que um senhor tão poderoso, com tantas terras e vilas, escolheu um rochedo ventoso para o final da sua fascinante vida.





Os Lusíadas: Velho do Restelo, Adamastor e Ilha dos Amores

"Os Lusíadas" é, sem dúvida, uma das obras mais célebres da língua portuguesa. Escrita por Luís Vaz de Camões e publicada em 1572, trata-se de um poema épico que narra a descoberta do caminho marítimo para a Índia, sendo uma epopeia clássica com inspirações na Eneida, de Virgílio, entre outras obras. De entre os vários mitos e deuses presentes na obra, destacamos três bastante importantes: o Velho do Restelo, o Adamastor e a Ilha dos Amores. Faremos agora uma breve descrição, assim como alguns excertos do poema.

Começando pelo Velho do Restelo, esta personagem é introduzida no Canto IV e é o símbolo dos pessimistas que não acreditavam no sucesso da empreitada de Vasco da Gama. Surge aquando da partida das naus e relembra que estas viagens são feitas pela cobiça dos Homens e da Pátria e que iriam trazer a vergonha e desgraça ao povo português:

Ó glória de mandar! Ó vã cobiça
Desta vaidade, a quem chamamos Fama!
Ó fraudulento gosto, que se atíça
C'uma aura popular, que honra se chama!
Que castigo tamanho e que justiça
Fazes no peito vão que muito te ama!
Que mortes, que perigos, que tormentas,
Que crueldades neles experimentas!

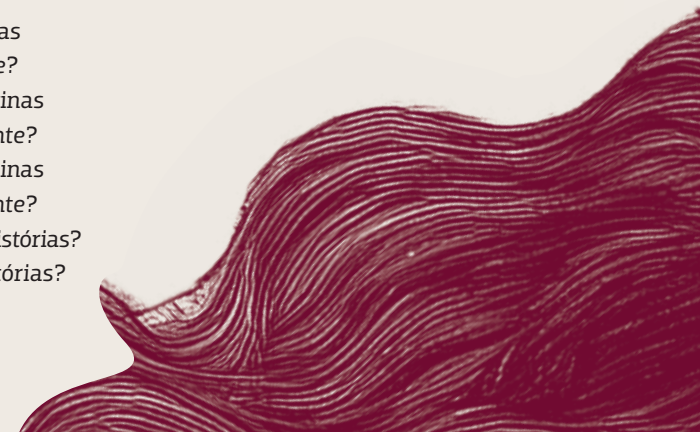
Dura inquietação d'alma e da vida,
Fonte de desamparos e adultérios,
Sagaz consumidora conhecida
De fazendas, de reinos e de impérios:
Chamam-te ilustre, chamam-te subida,
Sendo digna de infames vitupérios;
Chamam-te Fama e Glória soberana,
Nomes com quem se o povo néscio engana!

A que novos desastres determinas
De levar estes reinos e esta gente?
Que perigos, que mortes lhe destinas
Debaixo dalgum nome preminente?
Que promessas de reinos, e de minas
D'ouro, que lhe farás tão facilmente?
Que famas lhe prometerás? que histórias?
Que triunfos, que palmas, que vitórias?

O Adamastor é uma das personagens mais conhecidas que está presente na obra de Luís de Camões, representando os perigos e as arduidades que se exibem ao Homem que sente o impulso de dominar e de descobrir o Mundo. Supostamente era filho de Zeus (ou, como denominado pelos romanos, Júpiter) e que foi derrotado pelo seu pai, acabando desfragmentado e transformados em promontórios e rochedos enormes. Aparece logo no Canto V d'Os Lusíadas e representa as dificuldades a vencer, os perigos do mar, assim como o desconhecido. O seu desaparecimento posterior acabará por simbolizar a superação de todos os medos, os perigos e obstáculos enfrentados e o completo domínio dos mares pela nação lusa. Na obra é representado da seguinte forma:

Não acabava, quando uma figura
Se nos mostra no ar, robusta e válida,
De disforme e grandíssima estatura,
O rosto carregado, a barba esquálida,
Os olhos encovados, e a postura
Medonha e má, e a cor terrena e pálida,
Cheios de terra e crespos os cabelos,
A boca negra, os dentes amarelos.

Tão grande era de membros,
que bem posso
Certificar-te, que este era o segundo
De Rodes estranhíssimo Colosso,
Que um dos sete milagres foi do mundo:
Com um tom de voz nos fala horrendo
e grosso,
Que pareceu sair do mar profundo:
Arrepiam-se as carnes e o cabelo
A mi e a todos, só de ouvi-lo e vê-lo.



Por fim, a Ilha dos Amores está presente nos Cantos IX e X neste poema épico e é um episódio que é retratado no regresso da viagem de Vasco da Gama. A deusa Vénus decide premiar os portugueses, através de um merecido descanso numa ilha paradisíaca. Nessa ilha, os marinheiros podiam deparar-se com todas as delícias da Natureza e as sedutoras Nereidas, divindades das profundezas, com quem se podiam alegrar em distrações afetivas. Aí, os valentes navegadores disfrutaram de um belo banquete e são parabenizados pelos seus feitos. Mais tarde, retomam a sua viagem. Esta passagem faz com que os feitos destes portugueses fossem imortalizados, assim como as próprias personagens. Vejamos um excerto dessa passagem:

*Nesta frescura tal desembarcaram
Já das naus os segundos argonautas,
Onde pela floresta se deixavam
Andar as belas deusas, como incautas
Algüas doces cítaras tocavam,
Algüas harpas e sonoras flautas;
Outras, cos arcos de ouro, se fingiam
Seguir os animais que não seguiam.*





O Caramuru

Uma das mais fabulosas histórias, e que acaba por simbolizar uma união entre os indígenas brasileiros e os colonos europeus, é a história do Caramuru. De seu nome Diogo Álvares Correia, e nascido em Viana do Castelo, era um navegador português que teria naufragado de uma embarcação francesa nos inícios do século XVI e deu à costa brasileira. Foi encontrado por membros da tribo Tupinambá que o apelidaram de Caramuru. Supostamente, este nome significa mo-reia e foi-lhe atribuído porque foi descoberto no meio das rochas e coberto de algas, parecendo esse mesmo animal. Noutra versão desta história – muito mais violenta e até já refutada por certos historiadores – terá herdado este nome porque impôs-se à força na tribo, disparando para o ar uma arma de fogo que os indígenas não conheciam. Esta versão surge também pelas dúvidas sobre o significado do nome "Caramuru" que há quem diga que possa significar "filho do fogo" ou até "filho do trovão".

O certo é que Diogo Correia fica pela tribo e será o responsável pelos contactos entre os Tupinambá e os povos europeus que apareciam na tentativa de carregar pau-brasil e outros produtos tropicais. O chefe da tribo, Taparica, ficou bastante agradado com o serviço prestado pelo português, que deu a mão da sua filha, Paraguaçu, como esposa. Que se saiba, saiu do território brasileiro com a sua mulher apenas numa visita a França, onde Paraguaçu foi batizada e deram-lhe o nome de Catherine du Brésil ou Catarina Álvares. Com a ocupação portuguesa, Diogo Álvares serviu de intermediário entre os colonos e os indígenas, não conseguindo, por vezes, interceder junto das partes. Porém, facilitou os primeiros contactos com os primeiros missionários europeus. Segundo o que se sabe, teve mais de dez filhos, sendo que quatro foram com Paraguaçu e os restantes com outras indígenas.

Rinoceronte de Dürer

Já sabemos e já nos debruçamos que esta época das navegações portuguesas e europeias acabou por ser um encontro de culturas e de troca de conhecimentos. Essas novidades (de ambos os lados) estão bem descritas e as narrações do que viam pela primeira vez eram impressionantes e belas. Os animais, as plantas e os frutos exóticos chegavam à corte e a surpresa era cada vez maior. O mesmo aconteceu com a chegada de um rinoceronte. No entanto, não era um rinoceronte qualquer. Tratava-se de um rinoceronte-indiano – espécie que não era vista na Europa desde o tempo do Império Romano.

Este animal – mundialmente conhecido pela xilogravura de Dürer – foi trazido no final do ano de 1515 para Lisboa e tratou-se de um presente do sultão Muzafar II (ou Modafar) para o nosso governador Afonso de Albuquerque, numa aventura diplomática que não correu bem. Existiu a habitual troca de presentes (incluindo o animal), mas o objetivo principal não foi conseguido: construir um forte em Diu, que estava sob o domínio de Cambaia. O rinoceronte, apelidado de Ganda (um dos nomes que chamavam àquela espécie), foi depois enviado para Portugal, com o seu cuidador indiano, chamado de Ossem.

A frota chegou em meados de maio e o rinoceronte passou a ser mais um dos animais que existiam na corte, como se de um verdadeiro zoológico se tratasse. Esteve alguns meses na capital, ao ponto de se organizar uma luta entre este animal e um elefante, testando a teoria antiga que estas duas espécies eram inimigas mortais. O embate acabou por não acontecer porque o elefante terá fugido.

Como habitualmente fazia, e para mostrar o poderio de Portugal, D. Manuel I enviava embaixadas ao Papa. Decidiu, no final de 1515, presentear o chefe máximo da Igreja com este animal. Foi embelezado com uma corrente dourada e um colar de veludo verde, enfeitado com rosas e cravos dourados. A nau ainda parou em Marselha para o rei francês admirar o rinoceronte e seguiu viagem. Porém, a embarcação naufragou no golfo de Génova e o rinoceronte morreu, não chegando ao encontro com Sua Santidade. Outras fontes indicam que o corpo do animal foi resgatado, emalhado e levado ao Papa, que apesar de morto, gostou bastante de ver um animal nunca antes visto.



Catarina Pires, a flor de Miragaia

A história de Catarina Pires poderia ser uma daquelas histórias que vemos no cinema ou na televisão: a plebeia que se apaixona e casa com um nobre e vivem felizes. Pouco se sabe sobre a juventude – apenas que era originária de Miragaia e que seria a mulher mais bonita do seu tempo. Por ser tão bela, Garcia de Sá, fidalgo e filho de João Rodrigues de Sá, apaixonou-se e levou-a para Lisboa, de onde seguiram para a Índia em 1518.

Tiveram duas filhas – Joana de Albuquerque e Leonor de Sá, que casaram no mesmo dia, na Sé de Goa. Catarina Pires viria a falecer em 1546 e ficou conhecida como flor de Miragaia, como retratada por Camilo Castelo Branco, e Garcia de Sá morrerá em 1549, ficando apenas um ano como governador da Índia.

Estas duas filhas também foram consideradas as mulheres mais belas da sua geração e Leonor de Sá ficou conhecida também num dos maiores naufrágios da história.



Rinoceronte, xilogravura de Albrecht Dürer, 1515



NAVEGADORES

pequenas biografias

Nesta parte do nosso guia, abordaremos os principais "navegadores" que marcaram o século XV e XVI. Faremos pequenas biografias e destacaremos os principais feitos. Colocamos a palavra navegadores entre aspas porque alguns, apesar de navegarem, foram, sobretudo, políticos e militares hábeis ao longo das descobertas portuguesas. O caso mais particular é o do Infante D. Henrique, por quem iniciaremos as breves descrições.



INFANTE D. HENRIQUE

Quando ouvimos a palavra "descobrimientos" ou "navegações", associamos logo uma personagem incontornável da nossa história: o Infante D. Henrique. Conhecido como "O Navegador", pouco efetivamente viajou, mas foi ele que, sem dúvida, deu o maior impulso à exploração da costa africana e à colonização dos arquipélagos portugueses. Antes de falarmos um pouco da sua vida, vamos perceber a dimensão deste infante com ajuda das palavras do historiador João Paulo Oliveira e Costa: "Senhor das Beiras (1411), duque de Viseu (1415), governador de Ceuta (1416-1450), governador da Ordem de Cristo (1420), senhor das Alcáçovas e do monopólio das saboarias (1424), protetor dos Estudos Gerais (1431), senhor das ilhas (a partir de 1433), senhor do monopólio da pesca do atum no Algarve (1433), senhor perpétuo do Barlavento algarvio e de todo o mar a sul do Bojador (1443), cavaleiro da Ordem da Jerreteira (1442), senhor das Berlengas e do Baleal (1449), governador interino da Ordem de Avis (1449-1453), alcaide-mor de Viseu (1416) e de Silves (1456)..."

Era um dos filhos de D. João I e D. Filipa de Lencastre e nasceu nesta cidade do Porto em 1394 – a 4 de março, uma Quarta-Feira de Cinzas –, não se sabendo ao certo onde (aponta-se a atual Casa do Infante como o local de nascimento, mas sem provas concretas; na altura o atual arquivo e museu era uma alfândega régia) e aqui foi batizado, na catedral.

Começou, tal como qualquer príncipe, a ter os seus servidores numa idade jovem e teve a mesma educação que os seus irmãos. Desde novo que foi muito ligado à Igreja Católica e daí adveio o seu desejo de lutar contra os muçulmanos e espalhar a fé cristã, num espírito puro medieval. Outra prova de uma forte ligação à Igreja foi o facto de nunca ter casado e apenas adotou o sobrinho, D. Fernando, filho de D. Duarte, com objetivo de deixar vivo o seu legado.

Teve um papel preponderante na conquista de Ceuta (como já vimos no início deste livro), onde foi armado cavaleiro com os seus irmãos Duarte e Pedro e foi nomeado administrador da Ordem de Cristo. Era um homem multifacetado e o maior defensor da cruzada em África. Aliás, tal como já explorámos também aquando do início deste guia, as incursões no terri-

tório africano tinham em si o espírito cruzadístico e D. Henrique nunca terá pensado em chegar à Índia. Juntamente com este desejo de espalhar a fé cristã, teria como objetivo central encontrar o Preste João – um suposto rei cristão que vivia no sul do Magrebe.

Ser Governador da Ordem de Cristo veio dar novo ímpeto às descobertas e navegações. Foi por sua tutela que foram reconhecidas as ilhas do arquipélago da Madeira e dos Açores e a queda de um mito que ainda persistia – que o Mundo acabava após o Cabo Bojador. Com D. Duarte já como monarca é-lhe dado um quinto de todos os proveitos comerciais das descobertas e ficava com o monopólio da exploração para sul do Bojador.

Um dos acontecimentos que mancha a sua vida militar e política foi o desastre de Tânger, do qual era um dos principais impulsionadores e organizadores. Foi aí que o exército português sofreu uma enorme derrota e o seu irmão, o infante D. Fernando ficou cativo até falecer em 1443 – na esperança da devolução de Ceuta, que nunca aconteceu.

Depois da pesada derrota de Tânger, outro acontecimento marcou a década de 1430: a morte do rei D. Duarte. Aí, D. Henrique teve um papel preponderante para o acordo da regência do reino, visto que D. Afonso V era ainda muito novo para assumir as funções de monarca. Assim, conseguiu equilibrar as forças (entre D. Pedro, seu irmão e D. Leonor, sua cunhada) e foi hábil conselheiro durante esse período. Mais tarde, D. Pedro acabará por agraciar ainda mais o infante com ainda mais doações e privilégios. Neste período mais conturbado, as viagens marítimas acabaram por ficar em segundo plano e só na década de 1440 é que irão retomar, com o habitual patrocínio e sob alçada de D. Henrique. À data da sua morte, em 1460, a costa africana encontrava-se explorada até à atual Serra Leoa.

O Infante D. Henrique tinha 66 anos, quando faleceu, em Sargres, no dia 13 de novembro de 1460. Figura controversa da nossa história, ficará para sempre retratado como o impulsionador das navegações e foi, sem dúvida, uma das personagens mais importantes da História de Portugal.





GIL EANES

Gil Eanes foi um dos muitos navegadores a quem o Infante D. Henrique lançou o desafio de lançar-se ao mar e enfrentar o desconhecido. Como vimos anteriormente, esta curiosidade que o Atlântico causava ao filho de D. João I foi responsável pelas primeiras incursões no oceano. Como habitualmente, pouco se sabe sobre estes homens que eram lançados em barcas à procura de algo mais. Eanes é um desses casos. Sabe-se que seria oriundo da região algarvia, mais concretamente de Lagos mas não se sabe a sua data de nascimento. Fazia parte da Casa de D. Henrique, sendo seu escudeiro, e era mais um dos homens das centenas que o Infante tinha à sua disposição. Foi, em 1433, navegar com uma barca na tentativa de passar pela primeira vez o temido Cabo Bojador. Este era o limite sul que os europeus conheciam. Segundo os cronistas, já mais de 15 vezes tentara o infante passar tal pedaço de terra. Muitos, por medo, não se atreviam a passar e outros não conseguiram mesmo. Essa vez, em 1433, a primeira de Gil Eanes, também não foi frutífera. Nessa viagem, passou pelas ilhas Canárias, onde aprisionou alguns homens e depois fracassou ao passar o Bojador. Nesse mesmo ano, recebe uma carta de mercê para o ofício de escrivão dos navios que utilizassem o porto de Lisboa, mostrando a confiança que D. Henrique (e não só) possuía neste navegador.

Será, porém, em 1434 que ficará marcado na história de Portugal e imortalizará Gil Eanes: o primeiro navegador a passar o Cabo Bojador. Sobre isto, Gomes Eanes de Zurara refere: «Daquela viagem, menosprezando todo o perigo, dobrou o cabo a além, onde achou as cousas muito pelo contrário do que ele e os outros até ali presumiam». Todas as lendas de monstros marinhos e do fim do mundo ruíram completamente. Eanes e a sua tripulação ainda conseguiram navegar mais umas milhas a sul do cabo e trouxeram para o infante umas flores silvestres que nunca tinham visto, as chamadas Rosas de Santa Maria.

Sobre Gil Eanes pouco mais se sabe. Terá sido armado cavaleiro por esta façanha e tomará, que se saiba, a fazer mais umas viagens: em 1435 acompanha Afonso Gonçalves Baldaia, chegando à Angra dos Ruivos; em 1444 vai com Lançarote de Lagos às ilhas de Tider (Tidra); finalmente, em 1445, esteve nas Canárias e chegou também a Cabo Verde.



DIOGO CÃO

Diogo Cão é, como Gil Eanes, um desconhecido na história de Portugal até à década de 1480. Tal como o anterior navegador, pouco ou nada sabemos até à descrição das suas viagens. A primeira referência ao seu nome é mesmo no ano de 1480, quando é relatado como um capitão de um navio que estava perto da costa da Mina, aquando de um apresamento de um barco castelhano. Poderá ser descendente de uma família sediada em Vila Real e, provavelmente, nasceu na década de 1440. Como com a morte do infante D. Henrique e o governo de D. João II, as viagens começaram a ser realizadas sob alçada da Coroa, este navegador era também um dos escudeiros do monarca. Realizou, com certeza, duas viagens, sendo que a cronologia é alvo de controvérsia. A primeira, cerca de 1482, passou por S. Jorge da Mina e seguiu para o cabo de Santa Catarina. Ainda antes do destino final, terá descoberto o rio Congo (na altura apelidado de rio do Padrão), onde terá sido erguido o primeiro padrão (marco) de pedra. Ainda chegou mais a sul até ao cabo do Lobo, onde, juntamente com a sua tripulação, colocou o padrão de Santo Agostinho, regressando depois a Portugal em 1484.

Na segunda viagem, iniciada nos finais de 1485, o propósito seria continuar a exploração da costa africana. Assim, são fixados novos padrões no cabo Negro e no Cabo Padrão (Namíbia, cabo da Cruz). Terá também explorado o rio Congo, como provam as inscrições nas pedras de Ielala.

Existe outra tese que indica uma terceira viagem, mas a teoria mais forte é que regressara ao reino e não se conhecem mais dados da sua vida. Ainda teve direito a Armas novas, com dois padrões, mas depois desaparece da documentação, ficando por saber se morreu em viagem, em desgraça ou de doença.

BARTOLOMEU DIAS

Sobre Bartolomeu Dias, assim como os antecessores navegadores, há poucos registos antes de sua expedição mais proeminente. Antes de 1487 – o ano de partida de sua viagem até o Cabo da Boa Esperança –, podemos afirmar apenas que ele servia como escudeiro de D. João II, assim como Diogo Cão, e que participou da campanha de Diogo de Azambuja em S. Jorge da Mina. Também se sabe que esteve envolvido em atividades corsárias (prática comum entre os navegadores da época) e que pertencia à pequena nobreza.

Em 1487, foi designado como capitão-mor de uma frota composta por três embarcações: duas caravelas de aproximadamente 50 toneladas e uma naveta de apoio destinada ao transporte de suprimentos. Bartolomeu Dias comandava o navio S. Cristóvão, João Infante estava à frente do S. Pantaleão, enquanto Diogo Dias, irmão de Bartolomeu, conduzia a pequena embarcação de apoio. Essa expedição partiu em agosto e só retornou mais de dezasseis meses depois, em dezembro de 1488. A viagem seguiu a rota então conhecida até as terras recentemente alcançadas por Diogo Cão. Após adentrarem em alto mar, e passados alguns dias sem avistar terra firme, decidiram rumar para o norte, alcançando a costa após o Cabo das Tormentas. Somente durante a viagem de regresso encontraram efetivamente o Cabo das Agulhas, mais tarde designado Cabo da Boa Esperança. Com esse feito, abriram definitivamente as portas para o Oceano Índico, alcançando o extremo da África, desmistificando um dos maiores enigmas geográficos e comprovando a ligação entre o Atlântico e o Índico.

Apesar da magnitude dessa conquista, somente posteriormente (e já após o falecimento do navegador) D. Manuel I concedeu uma recompensa aos seus herdeiros, estabelecendo uma pensão anual de 12.000 reis.

O que se sabe sobre Bartolomeu Dias após essa viagem? Podemos enumerar três eventos notáveis. Ele foi nomeado recebedor do Armazém da Guiné, cargo que ocupou entre 1494 e 1500. Além disso, por volta de 1499, participou de expedições para reconhecimento de ventos e correntes marítimas. Por fim, em 1500, navegou uma última vez, acompanhando a expedição de Pedro Álvares Cabral. Após o reconhecimento do Brasil, o navio onde seguia Bartolomeu Dias foi atingido por uma tempestade, e o capitão acabou por falecer quando se aproximava novamente do Cabo da Boa Esperança. Desta maneira, a barreira transposta por Dias, que abriu caminho para o Oceano Índico, também marcou o seu trágico desfecho.





PÊRO DA COVILHÃ E AFONSO DE PAIVA

A ideia de chegar à Índia por mar e tentar estabelecer o monopólio das famosas especiarias teve início no reinado de D. João II. Enquanto toda a coroa portuguesa estava preocupada com a passagem de África por via marítima, o monarca português já estaria a pensar nos produtos do oriente e como contornar o comércio exclusivo dos muçulmanos para a Europa. Além deste pensamento, outro ocupava a mente do rei português: encontrar o mítico Preste João (já abordado na secção dos Mitos e Histórias). Assim, D. João II elaborou um plano para uma viagem secreta com estes dois objetivos: encontrar finalmente as terras do Preste João e descobrir ao certo como funcionava o negócio das especiarias.

Para esta missão foram escolhidos dois homens da sua confiança: Pêro da Covilhã e Afonso de Paiva. O primeiro, tal como o nome indica, teria nascido na Covilhã, mas ainda muito novo foi servir D. Afonso, duque de Sevilha. Mais tarde, regressou a Portugal e foi depois servir o monarca português (na altura ainda D. Afonso V) e ascendeu a escudeiro real, acompanhando o rei nas suas viagens. Após a morte deste monarca, continuou sob as ordens de D. João II e, por ser poliglota, ficou responsável por saber o que se passava no reino vizinho (Castela). Além disto, era também um homem de armas e foi nomeado diplomata, participando em campanhas no norte de África, onde também falava árabe. Sobre Afonso de Paiva pouco se sabe. Poderá ter nascido em Castelo Branco e também se coloca a hipótese de pertencer a uma família originária das Canárias, o que faria com que dominasse o idioma berbere.

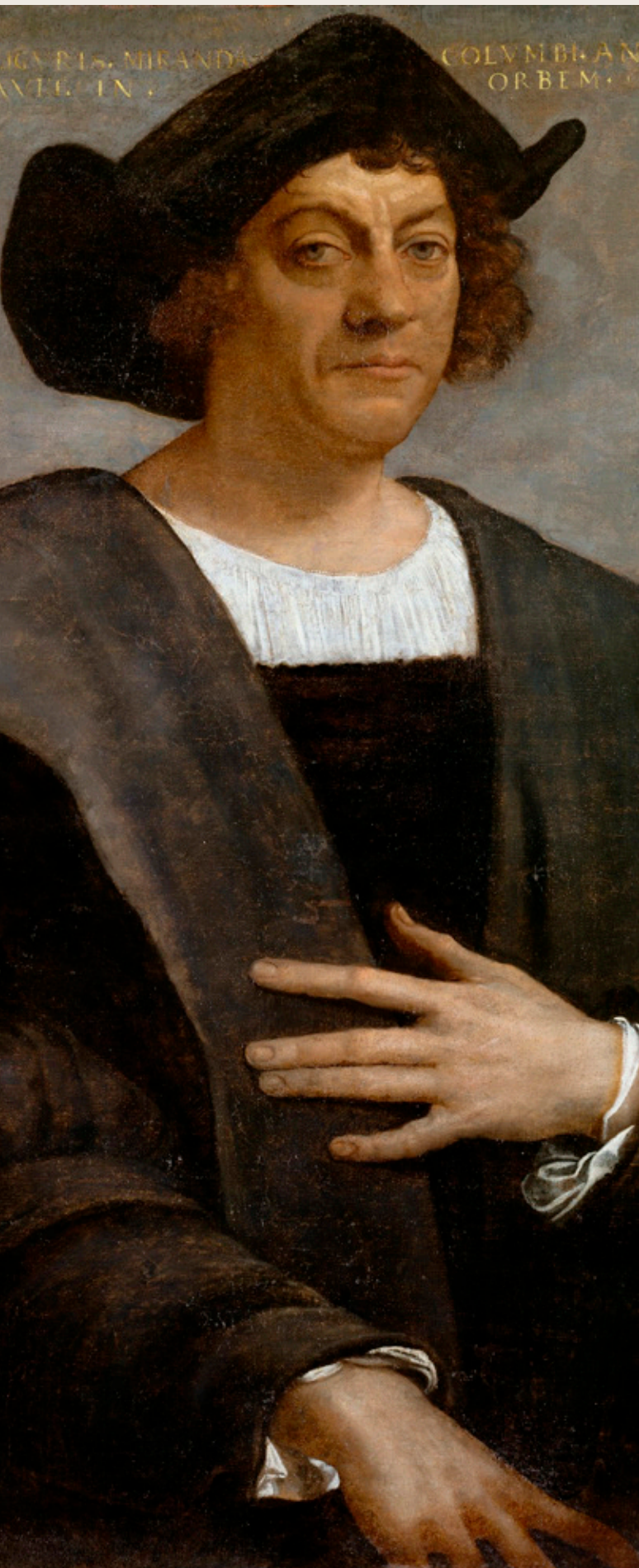
A premissa da missão, como já vimos, era simples e direta: fazer o caminho inverso das especiarias e encontrar o Preste João. Para tal, foram disponibilizados mais de quatrocentos cruzados, foi-lhes dada uma carta de marear e ainda uma carta de crédito para todas as terras e províncias do Mundo, para o caso de se verem em perigo.

Esta viagem, cuidadosamente preparada, teve início a 7 de Maio de 1487. E podemos revelar já o desfecho: nunca mais regressaram a Portugal. Saíram de Santarém e foram para Barcelona, de onde seguiram, de barco, para Nápoles, acabando depois por terminar em Rodas. Aí receberam abrigo de dois frades portugueses que lá viviam e continuaram a sua viagem passando para o norte de África, mais concretamente, Alexandria. De modo a passarem por comerciantes, antes de irem para o continente africano, compraram grandes quantidades de mel. Porém, ficaram gravemente doentes e o governador da cidade egípcia confiscou toda a mercadoria. Como acabaram por recuperar, o governador pagou o preço da mercadoria e eles acabaram por comprar mais produtos. Separaram-se em Ádem, visto que Pêro da Covilhã teria de explorar a região indiana e Afonso de Paiva a Etiópia. Tinham combinado que se encontrariam no Cairo num determinado período.

Pêro da Covilhã seguiu o seu caminho para a Índia, onde passou por Calecut e Goa. Regressou depois ao Cairo, como combinado, e foi-lhe dada a notícia da morte de Afonso de Paiva, que não chegou a visitar as terras do Preste João. Antes do regresso de Pêro ao Cairo, D. João II ordenou a dois judeus que fossem àquela cidade para saber notícias dos dois emissários e entregar cartas com diretrizes. Pêro da Covilhã leu e as ordens eram bem claras: se a missão não tivesse sido totalmente completada, não deveriam regressar a Portugal. O "espião" informou que Afonso de Paiva faleceu e que não cumpriu a sua parte. Sendo assim, Pêro da Covilhã teria de seguir para a Etiópia para terminar a tarefa. Quando lá chegou, foi recebido pelo rei Alexandre, que recebeu a credencial enviada por D. João II e autorizava Pêro a regressar ao reino português num curto espaço de tempo. Porém, este monarca faleceu e os seus sucessores retiraram a autorização de retorno, e o diplomata português teve de ficar o resto dos seus dias a viver na Etiópia, certo de que, sendo-lhe oferecidas terras e senhorios e constituindo família.

Mais tarde, só na década de 1520 é que o reino terá novidades de Pêro da Covilhã, visto que o padre Francisco Álvares (numa viagem diplomática também) o encontrou e relatou a sua epopeia.





CRISTÓVÃO COLOMBO

Cristóvão Colombo é um dos nomes mais conhecidos em todo o mundo. Ao lado de Vasco da Gama e Fernão de Magalhães, é um dos navegadores mais famosos, e o seu nome ficou para sempre ligado à descoberta de um novo continente pelos europeus. As polémicas sobre este navegador são muitas, começando pela sua nacionalidade. Muitos defendem que Colombo terá nascido em Portugal; no entanto, a tese mais aceite pela comunidade científica é que terá nascido no início da década de 1450 em Génova. Desde muito cedo dedicou-se à vida marítima e a atividades de corso, tendo até, segundo consta, naufragado ao largo da costa de Portugal. Em 1478, casou com uma portuguesa, Filipa Moniz, filha do governador de Porto Santo, Bartolomeu Perestrelo, capitão donatário da ilha de Porto Santo.

Cristóvão Colombo terá permanecido nessa ilha e realizado mais algumas viagens até São Jorge da Mina. Contudo, a sua ideia era alcançar as Índias. Pensava que navegando para oeste as conseguiria alcançar. Foi com esta ideia em mente que a apresentou por volta de 1484 a D. João II. O monarca português recusou financiar e patrocinar esta viagem. Foi aí que Colombo decidiu tentar convencer os Reis Católicos em Espanha. Apesar do pedido ter sido solicitado, só em 1492 é que o apoio lhe foi concedido. A primeira viagem contou apenas com três embarcações (Nina, Pinta e Santa Maria). Descobriu São Salvador e ainda alcançou o Haiti e Cuba. Foi assim descoberto um novo continente. Porém, na mente de Colombo, teriam finalmente chegado às Índias Orientais. Regressou em 1493, deixando para trás cerca de 40 dos seus homens nas novas terras – homens estes que seriam assassinados pelos indígenas mais tarde.

Regressado a Espanha, foi recebido com os merecidos louvores e, no mesmo ano, rumou de novo às novas terras, chegando às atuais ilhas de Porto Rico e, provavelmente, Jamaica. Em 1498, no mesmo ano em que Vasco da Gama chegou à verdadeira Índia, fez uma nova viagem, mas já com a sua posição junto da coroa espanhola bastante enfraquecida. A autonomia em demasia, assim como a forma como conduzia a administração do novo território e a severidade para com os colonos, fizeram com que fosse afastado pelos monarcas, detido e embarcado de novo para Espanha em 1500. Ainda fez uma quarta viagem, mas acabou por morrer em Valladolid, em 1506, sem os seus títulos e mercês, vítima de uma paragem cardíaca e ainda convencido de que teria chegado à costa oriental asiática.

Possível retrato
póstumo de Cristóvão
Colombo, Sebastiano del
Piombo, 1519

DOM VASCO D'AGAMA CONDE ALMIRANTE QUE FOI O
PRIMEIRO QUE DOREI NO VEIO CO' TI TOLODE VIZOREI
C:G:G DA INDIA





PEDRO ÁLVARES CABRAL

Pedro Álvares Cabral ficou conhecido como o responsável pelo descobrimento do território brasileiro no ano de 1500. Não vamos neste guia explorar se, de facto, a Terra de Vera Cruz – assim denominada – já seria do conhecimento dos europeus e se a viagem de Cabral apenas terá sido para oficializar.

Pedro Álvares Cabral nasceu em Belmonte, provavelmente no ano de 1467, mas foi muito jovem para a corte. Pouco se sabe sobre os anos até à viagem que o tornaria conhecido. Provavelmente andou pelo norte de África, como muitos outros, e também foi nomeado cavaleiro da Ordem de Cristo.

Após a chegada de Vasco da Gama em 1499 com as notícias da chegada ao Oriente, D. Manuel I começou a preparar uma nova armada. Esta frota seria muito mais numerosa – 13 navios: dez naus com capacidade de trazer especiarias e combater os muçulmanos; duas embarcações para exploração da costa oriental africana (comandados por Bartolomeu Dias) e mais um navio de apoio, num total de cerca de 1500 homens. Não se sabe, tal como aconteceu com outros navegadores, o motivo da escolha de Cabral para chefiar esta expedição. Seria um homem da confiança do monarca, de uma família leal e com provas dadas e, tal como outros, foi nomeado pelo seu estatuto social que pelas suas capacidades de navegação.

Segundo algumas fontes, uma das missões, além de chegar novamente à Índia, seria navegar pelo Atlântico porque já se sa-

beria que existiriam terras por explorar. Assim, depois de partir em Março de 1500 com as 13 embarcações, a 22 de abril desse ano chegam oficialmente a uma nova terra, chamando-lhe de Terra de Vera Cruz. Depois de chegar a este destino, – que viria a ser chamado de Brasil pelo negócio da madeira pau-brasil – Cabral envia o navio mais pequeno de regresso a Portugal para contar as novidades.

A armada seguiu depois para o seu destino – onde Bartolomeu Dias veio a falecer no Cabo da Boa Esperança, tal como já mencionado – e Cabral reforçou os laços com o rei de Melinde, que depois o ajudou a levar os seus navios até Calecute a 13 de setembro desse mesmo ano. Após turbulências com os muçulmanos nessa terra, surgiu o convite do rei de Cochim – um dos rivais de Calecute – para o visitar e abastecer de especiarias, assim como, mais tarde, do rei de Cananor. Apesar das inúmeras perdas devidos a acidentes, a segunda armada à Índia poderá ser considerada um sucesso, visto ter trazido pimenta suficiente para cobrir o custo da viagem. E mais importante: o estabelecimento de alianças políticas no Oriente.

Pedro Álvares Cabral regressa em 1501 e terá mesmo começado a preparar a nova armada para seguir de novo para o Oriente. Porém, desavenças fazem com que seja afastado e Vasco da Gama assumirá, de novo, o cargo de capitão. Após perder importância na corte, acaba por casar com D. Isabel de Castro, sobrinha de Afonso de Albuquerque.



Desembarque de Pedro Álvares Cabral em Porto Seguro em 1500 por Oscar Pereira da Silva (1865–1939)

Retrato de Pedro Álvares Cabral nas notas brasileiras de mil cruzeiros entre 1942 e 1967

FERDINAND·MAGELLANVS·SVPERATIS
ANTARCTICI·FRETI·ANGVSTIIS·CLARISS



Figura incomparável da História, Magalhães continua presente nos dias de hoje, seja na toponímia (várias ruas e avenidas têm o seu nome) ou em designações espaciais: as duas crateras lunares de Magalhães, as Nuvens de Magalhães (duas pequenas galáxias visíveis a olho nu no Hemisfério Sul, descobertas durante a expedição de Magalhães) e a Magalhães (uma sonda espacial da NASA, lançada em 1989 em direção a Vénus, em homenagem ao navegador português).

FERNÃO DE MAGALHÃES

Fernão de Magalhães terá nascido por volta de 1480. Pouco se conhece sobre o seu local de nascimento (são apontadas quatro hipóteses para este local: Porto, Sabrosa, Figueiró dos Vinhos e Ponte da Barca), mas dispomos de informações sobre a sua juventude. É sabido que em 1492, o mesmo ano em que Colombo alcança as terras americanas, ingressa na corte de D. João II, desempenhando o papel de pajem da rainha. Foi na corte que Fernão estudou sob a orientação de excelentes professores (entre os quais se destaca o reputado Martin Behaim) astronomia e ciências náuticas, as quais o encheram de entusiasmo pelas grandes viagens marítimas. Também na Corte, Fernão solicitou várias vezes autorização para embarcar rumo à Índia. No entanto, a partida foi sucessivamente negada até 1505, devido à escassez de soldados, altura em que embarcou na armada de D. Francisco de Almeida, juntamente com o seu amigo Francisco Serrão.

Ao longo dos anos e das batalhas, Magalhães ascendeu em todos os escalões da hierarquia, desde simples oficial subalterno até capitão. Participou nos ataques a Quíloa e Mombaça, na África Oriental; integrou-se numa expedição a Moçambique e Sofala, onde foi erguida uma fortaleza; participou na grande Batalha de Diu; esteve presente no assalto a Calecute liderado por D. Fernando Coutinho e acompanhou Diogo Lopes de Sequeira em 1509 a Malaca, numa expedição malsucedida que custou muitas vidas lusas. Regressaria pobre da Índia em 1513, mas ainda partiu numa expedição a Azamor, no norte de África, chefiada pelo Duque de Bragança, D. Jaime, de onde saiu ferido por uma lança e ficou coxo para o resto da sua vida.

Após ser maltratado e afastado pela coroa portuguesa, Magalhães partiu para Castela.

Mas afinal, o que o motivou realmente a partir para Sevilha e propor a Carlos V chegar ao Oriente por Ocidente? Vingança, ganância, problemas financeiros, ambição de figurar na História como um homem que realizou um grande feito, colocando-se ao lado de figuras como Colombo ou Vasco da Gama? É provável que todos estes fatores tenham tido influência. No entanto, Magalhães não tinha, desde o início, ambição de realizar uma viagem ao redor do mundo. Para Espanha, a quem o Tratado de Tordesilhas impedia o acesso à África, esta expedição era de grande interesse. A Magalhães deve-se o mérito de ter concebido um projeto que se adequava aos interesses de Castela e de reivindicar o domínio sobre as Molucas. A descoberta de uma passagem a Ocidente teria, na verdade, uma importância crucial como barreira à expansão portuguesa no Oriente.

Fernão de Magalhães chegou a Sevilha em 20 de outubro de 1517. Não demorou a obter uma audiência com o rei e financiamento para a sua viagem. A armada de Fernão de Magalhães era inicialmente composta por cinco naus recrutadas em Sanlúcar de Barrameda e em Cádiz: a San Antonio (120 toneladas); a Trinidad (110 toneladas); a Concepción (90 toneladas); a Victoria (85 toneladas) e a Santiago, que alguns autores afirmam tratar-se de uma caravela (75 toneladas). O capitão-general Fernão de Magalhães viajava a bordo da nau Trinidad. A tripulação era composta por cerca de 260 homens. Apesar de a armada ser constituída por cinco naus, devido às várias dificuldades da viagem, apenas a nau Victoria completou a circum-navegação do globo, sob o comando de Juan Sebastián Elcano.

A viagem foi longa e penosa. Após algumas escalas e até motins a bordo, a principal dificuldade foi atravessar o Oceano Pacífico. A viagem foi notoriamente marcada pela falta de vento, o que prolongou a travessia e expôs a tripulação à fome, sede e doenças, resultando na morte de muitos. Desembarcaram mais tarde na ilha de Cebu, que marcaria o desfecho trágico para Fernão de Magalhães. Rapidamente, a hoste castelhana procurou um acordo com o rei local, pelo qual este deveria prestar vassalagem a Carlos V e ser batizado. No entanto, o problema não surgiu com o rei da ilha de Cebu - este monarca até ficou satisfeito com a aliança, que pôs fim às disputas junto às elites locais. O problema emergiu numa ilha vizinha - Mactan - onde Magalhães foi informado de que o chefe da tribo local - Lapu-Lapu - recusou-se a pagar tributo ao monarca castelhano. O navegador português decidiu resolver pessoalmente este conflito - uma decisão que os historiadores questionam, visto que Magalhães sempre foi prudente, e esta decisão foi tomada por impulso - e a 27 de abril de 1521 desembarcou na referida ilha com apenas 50 soldados. Segundo Pigafetta, os indígenas eram cerca de 1500 e rapidamente os atacaram com uma chuva de flechas envenenadas. Uma delas acertou em Fernão de Magalhães e o navegador acabou por sucumbir em batalha. Supostamente, os membros da tribo distraíram-se com a morte do capitão e os sobreviventes castelhanos conseguiram escapar. No entanto, esta versão é questionada pelos historiadores, que não têm fontes para a contrariar. O certo é que o corpo de Magalhães não foi recuperado, pois os indígenas recusaram-se a entregá-lo, não permitindo um funeral digno. Como todas as histórias têm dois lados, esta também o tem: Lapu-Lapu, após esta vitória, tornou-se um herói nacional e ainda é celebrado nas Filipinas como o primeiro a resistir à colonização espanhola.





Retrato de Afonso de Albuquerque (após 1545) de autor desconhecido.

Ilustração portuguesa do século XVI de autor desconhecido presente no Códice Casanatense onde se lê "Jente do reino de malaca"

AFONSO DE ALBUQUERQUE

Afonso de Albuquerque é um dos casos em que se notabilizou mais por ser um excelente militar e líder do que por ser um grande navegador. Muitos o consideram o 2º vice-rei da Índia, responsável pela formação e consolidação do império português no Oriente. Provavelmente nascido na década de 1450 ou 1460, em Alhandra, foi educado na corte de Afonso V e acompanhou o príncipe D. João (futuro D. João II) nas guerras com Castela, além de ter participado em duas expedições a Arzila. Tornou-se um homem de confiança de Afonso V e seu sucessor, D. Manuel I.

Em 1503, foi enviado à Índia pela primeira vez, onde participou em várias batalhas contra os turcos. Ao retornar a Portugal, terá informado o monarca sobre a necessidade de um forte efetivo militar na região das especiarias para seu controlo, e que seria preciso conquistar essas terras. Assim, em 1506, Albuquerque voltou à Índia, integrando uma armada comandada por Tristão da Cunha, na posição de Almirante do Mar da Arábia, com o objetivo de impedir a entrada dos árabes na região.

Após um período turbulento e de desavenças com o primeiro vice-rei da Índia, D. Francisco de Almeida, Albuquerque assumiu o governo do Estado da Índia entre o final de 1509 e 1515. Com uma visão completamente diferente de seu ante-

cessor, o seu principal objetivo era atacar diretamente o Mar Vermelho. Além disso, tinha ideias para criar uma presença mais firme no Oriente. Para Albuquerque, o Estado da Índia deveria ter sua base em cidades conquistadas, ser autossuficiente economicamente e possuir uma população miscigenada entre asiáticos e cristãos, incentivando o casamento entre homens locais e mulheres cristãs. Essa estratégia provou ser um sucesso, gerando uma população própria, culturalmente adaptada, mas cristã.

Depois de grandes conquistas, como Goa, Malaca e Ormuz – esta última submetida em 1507 e oficialmente conquistada em 1515 –, que proporcionaram aos portugueses a abertura definitiva ao comércio indiano, Albuquerque decidiu tentar dominar o Mar Vermelho. Contudo, a expedição em 1513 foi um fracasso total, não conseguindo conquistar Adém. Esse insucesso, somado ao comportamento inadequado relatado, levou D. Manuel I a nomear um novo governador em 1515 – Lopo Soares de Albergaria. Antes de entregar o poder ao novo vice-rei, Albuquerque faleceu no mesmo ano em Goa. Apesar das polémicas que envolvem o seu nome e das estratégias usadas para alcançar seus objetivos, Albuquerque foi responsável por deixar um Estado forte – economicamente e politicamente – no Oriente e na Terra das Especiarias.



3.

VIDA
A BORDO

A CARREIRA DA ÍNDIA

Após a chegada de Vasco da Gama à Índia, Portugal iniciou uma série de viagens frequentes ao Oriente. Rapidamente, esta jornada tornou-se anual, constituindo o que chamamos de Carreira da Índia. Nos parágrafos seguintes, abordaremos a composição (tripulação e passageiros) e temas como alimentação, higiene e outras curiosidades.

A Carreira da Índia partia durante os meses de março ou abril, visando alcançar o Oriente com condições marítimas favoráveis. A duração variava, mas em condições normais, a viagem demoraria entre seis e oito meses. O maior risco residia na possibilidade de invernagem em algum porto africano, o que poderia estender a viagem para mais de um ano - sem contar com tempestades e outros imprevistos.

Quanto aos passageiros dos navios, podemos distingui-los em duas categorias: tripulantes e passageiros. Portanto, os números poderiam variar consideravelmente. Em média, a tripulação seria composta por cerca de 150 a 200 pessoas. Com os demais passageiros, como soldados ou comerciantes, poderíamos contar com mais de meio milhão de pessoas em uma embarcação. Há até relatos de navios com mais de 900 pessoas!



Cargos a bordo

Estabelecida a distinção entre tripulantes e passageiros, pasaremos agora a abordar as principais funções numa embarcação de grande porte, como uma nau ou um galeão. Vale ressaltar, no entanto, a grande dificuldade em recrutar pessoas para esse tipo de viagem, principalmente entre os estratos sociais inferiores. Em casos de baixa adesão, poderiam embarcar desempregados, mendigos ou até prisioneiros. O recrutamento era geralmente realizado em todo o país, e a hierarquia estava bem definida.

Assim, no topo da hierarquia estava sempre o capitão. Cada navio tinha seu próprio comandante e respondiam apenas ao capitão-mor, o máximo responsável pela armada. Normalmente, este cargo era preenchido por nomeação, e estaríamos completamente equivocados se pensássemos que a nomeação recaía sobre alguém que dominava perfeitamente a arte da navegação. Muitos capitães eram nobres que recebiam recompensas pelos serviços prestados. O principal responsável pela boa navegação da embarcação era o piloto. Quanto ao capitão, era responsável pela aplicação da justiça e pelas decisões mais importantes.

Quanto ao piloto, era o responsável direto pela navegação, sendo que o sucesso da expedição dependia dele e de sua sabedoria. No entanto, em algumas ocasiões, os cargos eram atribuídos sem critério, por falta de pessoas competentes, por exemplo, e havia até quem comprasse o cargo. Ele era auxiliado pelo sota-piloto e, naturalmente, por marinheiros mais experientes.

Deixando de lado os responsáveis pela navegação, a pessoa mais importante para manter tudo em ordem dentro da nau seria o mestre. Ele tinha a seu cargo a governação dos marinheiros e de todos aqueles que trabalhavam diretamente no navio. Era auxiliado pelo contramestre e pelo guardião, sendo este último responsável direto pelos grumetes (ainda abordaremos este ponto).

No que diz respeito aos marinheiros, incumbia-lhes zelar pelas tarefas diárias da navegação, destacando-se entre eles os trinqueiros, responsáveis por cuidar dos cabos e das velas.

Por fim, os últimos na hierarquia dos tripulantes envolvidos na navegação eram os grumetes. Normalmente, eram jovens adolescentes e responsáveis pelos trabalhos mais pesados que ninguém queria executar. Muitas vezes sofriam maus-tratos por parte dos responsáveis e enfrentavam as piores condições a bordo, inclusive tendo que dormir ao relento no convés da embarcação.

Ainda fazendo parte da tripulação, mas não responsáveis pela navegação, existiam outros cargos importantes a mencionar:

o escrivão, o meirinho (ou alcaide), o mestre bombardeiro (ou condestável), os médicos (chamados de físicos), os barbeiros, o capelão, os despenseiros, os pajens, e, por fim, os carpinteiros, calafates e tanoeiros. Resumidamente, o escrivão era uma das pessoas de confiança do monarca que acompanhava a viagem e era responsável por registrar tudo ao longo da travessia, incluindo testamentos, e supervisionar a distribuição dos alimentos. O meirinho aplicava a justiça, sendo responsável pelos prisioneiros e pela pólvora e armas de fogo existentes. Já o mestre bombardeiro era responsável por todo o setor militar do navio, comandando os bombardeiros e os militares enviados para o Oriente. Os físicos (utilizaremos a terminologia da época) frequentemente acompanhavam a viagem para auxiliar figuras importantes como o capitão, o piloto ou o capelão. Os cuidados de saúde mais básicos eram prestados pelos barbeiros. Mais adiante abordaremos e explicaremos o tema da higiene e saúde a bordo. O capelão, como o próprio nome sugere, era responsável por todas as questões religiosas a bordo da nau. Por fim, os despenseiros e os pajens. Os primeiros tinham como função básica a distribuição dos mantimentos para todos, enquanto os pajens realizavam recados para os oficiais. Por último, os carpinteiros, calafates e tanoeiros eram responsáveis pelas reparações gerais.

Depois desta lista exaustiva, completamos a descrição das funções existentes no navio. No total, como já mencionado, esta tripulação poderia chegar a cerca de 200 pessoas. O maior número seriam os grumetes, seguidos pelos marinheiros e pelos bombardeiros. Além dessa tripulação, como já referido, havia também os passageiros que não trabalhavam na nau. Podiam chegar a duplicar o número de tripulantes e incluíam membros de diferentes grupos sociais. Além destes, também estrangeiros podiam embarcar na viagem. Há inúmeros relatos de flamengos, alemães, holandeses e outras nacionalidades. Uma das designações que começamos a encontrar nos relatos são as órfãs d'el Rei - raparigas protegidas pelo monarca, pertencentes ao Recolhimento das Órfãs Honradas de Lisboa, que seguiam viagem para contraírem matrimónio.



A mulher na Carreira da Índia

Funcionando como um polígrafo, é parcialmente verdade que as mulheres não poderiam seguir a bordo dessas embarcações. Ou seja, isso dependia sempre de com quem estivessem acompanhadas e de qual estrato social pertencessem. Como mencionado anteriormente, as órfãs d'el rei são um bom exemplo disso. No entanto, teriam sempre de viajar isoladas e seriam constantemente vigiadas em locais de difícil acesso, como o camarote da varanda, na popa da nau. Assim, as mulheres da nobreza ou de certo grau de importância viajavam acompanhadas dos seus maridos e geralmente não enfrentavam problemas, pois eram acomodadas num local mais tranquilo e separado do restante da tripulação.

Portanto, a presença feminina oscilava entre a legalidade e a clandestinidade. Os nobres e outros homens importantes obtinham autorização do monarca, enquanto outros arriscavam e embarcavam mulheres às escondidas, trazendo esposas, amantes e até prostitutas. E esse era o verdadeiro problema - encontrar mulheres clandestinas nas embarcações. No fundo, mesmo quando autorizadas pelo rei, as mulheres eram vistas sempre como causadoras de distrações e acidentes a bordo, gerando uma grande instabilidade sempre que uma mulher era descoberta escondida. Resumidamente, eram consideradas um verdadeiro incômodo. Muitas vezes, após serem descobertas, eram aprisionadas e deixadas no porto mais próximo.

Um exemplo dessas distrações causadas pelas mulheres foi o caso de um jovem que, próximo a Moçambique, nadou ao redor do navio para ver as mulheres que estavam na varanda e acabou sendo morto por tubarões, conforme relatado pelo padre jesuíta António Fernandes, em uma carta datada de 1562. Além dessas ocorrências, há relatos de partos a bordo, assim como de casamentos.



Gravura sobre as órfãs d'El rei, séc. XVI, autor desconhecido

Alimentação a bordo

Após explorarmos toda a tipologia de tripulantes e passageiros que participavam na Carreira da Índia, surge um problema de grande magnitude: como alimentar tantas pessoas. Como era então composta a alimentação da tripulação e dos passageiros?

O abastecimento ficava a cargo dos Armazéns Reais, que entregavam os bens sob a responsabilidade do despenseiro ou do mestre do navio. A dieta consistia em carne salgada, carne defumada, peixe salgado e seco, manteiga, queijos, frutas secas, mel e marmelada (numa fase posterior), alho, cebolas e outros alimentos não perecíveis. O produto mais famoso e consumido era o biscoito. Feito à base de farinha de trigo, tratava-se de uma massa cozida mais de uma vez - no mínimo, duas. Além de ser produzido em território português, também podia ser feito na Índia, onde a farinha era extraída das palmeiras.

Os alimentos frescos eram escassos e raros, principalmente devido às dificuldades de conservação. Ainda assim, frutas e carne faziam parte da alimentação, assim como o embarque de animais vivos - galinhas, porcos, coelhos e até vacas - que eram abatidos durante a viagem. Há várias referências a galinhas que eram embarcadas, especialmente para a dieta dos doentes, e esses animais atingiam preços altíssimos à medida que se tornavam escassos. Além desses animais, também era possível pescar, mas apenas em condições favoráveis. A região do Cabo da Boa Esperança era rica em peixe, mas em alto mar a pesca era rara. Como exemplo, os alimentos que acompanhavam a primeira viagem de Vasco da Gama incluíam alho, ameixas, mostarda, toucinho, vinagre e açúcar. A média diária de carne fornecida era de cerca de 350 gramas de proteína. Além dos mantimentos levados, o relato da viagem mostra que ao longo do percurso havia paragens frequentes para abastecer-se de água potável, alimentos e lenha. Entre os principais alimentos, destacam-se peixes, aves domésticas, frutas, legumes, ovos, leite, carne, e até mesmo animais não usuais na dieta habitual, como pequenas baleias e pinguins. Estes últimos eram pescados com arpões lançados por fisgas.

Quanto a outros produtos mencionados na documentação, pode-se citar farinha amassada com água do mar e frita com alho, semelhante a uma tortilha. Além disso, havia carne de porco, toucinho, presunto, carne de vaca salgada, e até mesmo carne viva - a frota transportava sete vacas e três porcos. Havia barris de queijo, amêndoas, mostarda, e barris de figos, peixe seco salgado, grão-de-bico, feijão, arroz, alho, lentilhas e frutas em conserva. O vinagre era utilizado para desinfetar os navios e a água contaminada.

Sobre a viagem de Fernão de Magalhães, há alguns dados interessantes a considerar. Da comida que este navegador levou em Sevilha, quase quatro quintos consistiam apenas

em vinho e biscoito. Quando o biscoito ficava estragado, era fervido e transformado em uma papa chamada calandra, que muitos se recusavam a comer.

As principais dificuldades estavam relacionadas com a conservação dos produtos, especialmente devido ao mau acondicionamento e às variações climáticas, como o calor tropical, onde há relatos de azeite, mel ou manteiga fervendo, e até mesmo presuntos e carne apodrecida e infestada de vermes. Além da comida, a água também apresentava problemas semelhantes, estagnando e criando larvas, sendo necessário tapano nariz para beber. Por precaução, e por vezes necessidade, a água da chuva era coletada para consumo. O inverso também podia ocorrer, como no Atlântico Sul, onde a água quase congelava e outros alimentos tornavam-se impossíveis de consumir.

Quanto à distribuição dos alimentos, estes eram fornecidos crus aos tripulantes mensalmente e, cada um, era responsável por cozinhar nos fogões disponíveis (exceto os oficiais de alto escalão, como o capitão ou o piloto, ou nobres que viajavam individualmente para negociar na Índia). Estes fogões eram feitos de caixas de madeira cheias de areia e geralmente eram colocados na penúltima coberta. No entanto, em condições meteorológicas adversas, como mar agitado ou ventos fortes com chuva, os fogões não podiam ser usados. Além desses desafios, a maior dificuldade era chegar ao próprio fogão, pois as filas eram intermináveis, e havia apenas dois fogões para cozinhar para 400 a 500 pessoas. A água e o vinho eram distribuídos diariamente. Se alguém não quisesse beber, poderia vender a sua parte aos outros tripulantes. No entanto, era uma presença obrigatória a bordo, e a ração diária era de uma canada (cerca de 2L), que foi reduzida para metade no final do século XVI. Quando faltava este bem precioso, era substituído pela uraca (ou oraca), um tipo de vinho feito a partir da destilação do suco das palmeiras.

Como pode ser facilmente imaginado, e de acordo com o que foi descrito acima, a falta de água e alimentos era dramática. Para combater isso, muitos dos tripulantes recorriam a beber urina ou água do mar para saciar a sede, a comer couros cozidos (das arcas) e até cartas náuticas - o que poderia levar à morte devido à tinta tóxica. Outros relatos mencionam o consumo de ratos que conseguissem capturar, gafanhotos, ou até refeições com cães e outros animais mortos, já em estado de decomposição.

O que ajudava durante esta longa viagem eram as escalas frequentemente realizadas. Eram mais comuns nos arquipélagos portugueses, na ilha de Santa Helena, na costa do Cabo da Boa Esperança ao Cabo de São Sebastião, e em Moçambique, Mombaça e Melinde. O principal motivo para essas escalas era o reabastecimento de água potável, mas também a busca por frutas frescas e diferentes tipos de carne.

Higiene e doenças

Como se pode imaginar, considerando o que foi descrito sobre a alimentação, as condições de higiene a bordo também não seriam as melhores. Além dos hábitos de higiene não serem como os atuais, a falta de espaços adequados para as necessidades fisiológicas e cuidados de higiene levava a condições extremas, com sujidade e bichos a circularem pelas cobertas da embarcação. Muitos tripulantes não se dignavam a subir ao convés para fazer as suas necessidades borda fora (nos assentos pendurados sobre as amuradas), preferindo fazê-lo nos espaços comuns, criando um ambiente com um cheiro nauseabundo e propício a doenças. Dizia-se até que quando a água acumulada no fundo não cheirava mal, era um mau sinal, indicando que a embarcação estava a deixar entrar água.

Os banhos eram praticamente inexistentes devido à escassez de água, o que contribuía para a proliferação de piolhos e percevejos. Além desses animais indesejados, para agravar ainda mais as condições, havia o embarque de animais vivos (incluindo ratos, pulgas e baratas, além dos porcos, galinhas e outros animais para consumo), tornando-se um foco de doenças e infeções, especialmente na viagem de retorno com animais exóticos, como elefantes.

Falando das doenças a bordo, era de se esperar que elas aparescessem e se espalhassem entre os tripulantes. Há relatos do embarque de pessoas já doentes, muitas vezes escapando à inspeção médica. Os maiores cuidados eram tomados durante os anos de peste. Na viagem de retorno, muitos navios eram colocados em quarentena aguardando inspeção sanitária.

Além dos tripulantes e passageiros que embarcavam doentes, o primeiro mal que afetava todos a bordo era o enjoo. Este mal, se persistente, deixava os homens mais debilitados e suscetíveis a outras doenças. Entre as doenças mais comuns durante essa época das navegações, a mais falada e temida era o escorbuto. Na região da Guiné, onde os alimentos frescos começavam a escassear e, conseqüentemente, a vitamina C também, o escorbuto era comum. O consumo diário de menos de dez miligramas dessa vitamina resultava na redução da capacidade de produzir colágeno, levando ao apodrecimento das gengivas e até à morte. O escorbuto era considerado incurável até que, no século XVII, a descoberta dos efeitos do ácido ascórbico (vitamina C) ajudou a prevenir e tratar a doença. Durante a viagem de Fernão de Magalhães, por exemplo, a compota de marmelo foi um dos remédios utilizados contra o escorbuto. Outra curiosidade, na viagem de retorno de Vasco da Gama, muitos tripulantes foram atingidos pelo escorbuto devido à falta de alimentos frescos, resultando na morte de cerca de 30 homens em três meses de travessia. Apesar dos esforços para encontrar terra e abastecer-se com frutas e carne fresca, muitos não resistiram. Por terem perdido



Gravura de Gustave Doré sobre as doenças a bordo

tantos homens, decidiram queimar a nau S. Rafael por falta de tripulação suficiente para navegar com três navios.

Além da falta de alimentos, as temperaturas extremas e as mudanças climáticas constantes também contribuía para o sofrimento. As variações de temperatura poderiam levar a alucinações e quedas de marinheiros e tripulantes na água, acreditando que isso poderia curar as suas doenças. Em latitudes muito a sul, o frio intenso poderia ser fatal, com relatos de tripulantes que morreram congelados. Além desses problemas, as doenças mais frequentes incluíam problemas intestinais, febre tifoide, doenças pulmonares e, a mais temida de todas, a peste.

Quanto aos tratamentos, não eram muito variados. Os médicos/físicos, membros do clero e principalmente os barbeiros eram responsáveis pelos tratamentos. Muitos dos tratamentos consistiam em expelir os fluidos considerados prejudiciais, incluindo sangrias, clisteres, sudorese e purgação. A sangria era o tratamento mais comum, embora houvesse relatos de tripulantes que foram sangrados tantas vezes que acabaram sem sangue. Além de ser considerada uma cura, a sangria também era vista como um negócio lucrativo – alguns tripulantes e marinheiros cobravam menos do que os barbeiros, o que gerava reclamações destes últimos aos capitães.

Outro cuidado importante com os doentes era só oferecer ajuda e cura depois de confessarem, especialmente quando o clero estava envolvido no tratamento. Outra preocupação era a alimentação cuidadosa dos enfermos, e os missionários encarregados deles tinham que se defender dos outros passageiros que tentavam roubar a comida destinada aos doentes.

No entanto, muitos desses tratamentos e curas não surtiam efeito, resultando frequentemente na morte dos pacientes. Quando alguém morria, e dependendo da importância, o seu corpo era lançado ao mar para evitar a propagação de doenças e mau odor. No caso de personalidades importantes, poderiam até retirar as entranhas do corpo e levá-las para Portugal para sepultamento.

As mercadorias e as especiarias

Tudo o que descrevemos anteriormente tinha um propósito: o comércio das famosas especiarias. A maior parte da tripulação e passageiros (exceto aqueles obrigados a embarcar) que seguiam nas embarcações da Carreira da Índia partiam com a esperança de um futuro melhor.

O comércio desses produtos já existia. A Europa já conhecia esses produtos. Chamavam-lhes especiarias porque eram produtos raros, especiais e sobre os quais incidiam impostos. Embora, atualmente, o sentido dessa palavra esteja restrito a itens comestíveis/culinários, antigamente as especiarias eram definidas como tudo o que fosse importado e caro. Etimologicamente, a palavra deriva do latim "species", raiz de palavras como especial ou especialmente. Vemos, então, que estamos perante uma verdadeira mina, que, não sendo de ouro, tinha igual ou maior importância.

Além dessa importância económica, que assentava na lei da oferta e da procura, a importância desses produtos também era espiritual e relevante na Cristandade tardo-medieval, pensando-se que esses produtos poderiam vir do Paraíso e que seriam uma espécie de antídoto para a miséria terrena – daí também o uso do incenso nas cerimónias religiosas.

Que produtos, então, eram procurados e que os portugueses traziam nas suas naus? Primeiro, temos de referir que a Carreira da Índia não trazia apenas produtos exclusivos da região indiana. A região oriental africana também estava incluída nessas viagens e, por vezes, os portugueses traziam mercadorias mesmo da costa ocidental. No entanto, as especiarias asiáticas eram as que mais aliciavam e que vinham em toneladas nas cobertas dos navios.

Antes mesmo do estabelecimento da Carreira da Índia, o principal produto da costa africana que podemos destacar é mesmo o metal precioso, o ouro. Foi a partir da década de 1440 que esse valioso bem começou a chegar em abundância a Portugal e provinha da região de Arguim, de Mina e da Serra Leoa. Entre outros produtos provenientes de África, destacam-se: a malagueta, o algodão, a goma-arábica, o marfim e animais exóticos, como papagaios, por exemplo. Além desses produtos, também se pescavam na costa todo o tipo de peixe, baleias e até lobos-marinhos. A partir da década de 1440 e com uma importância crescente (que abordaremos de seguida), o comércio de escravos foi um dos suportes financeiros para as navegações.

A partir da chegada de Vasco da Gama à Índia, estabeleceu-se então esta Rota do Cabo que abriu as portas ao comércio das famosas e valiosas especiarias. Entre os produtos mais procurados, havia um que se destacava: a pimenta. O ouro negro.

Aquele que movia multidões, gerava riqueza e até provocava guerras. No entanto, outros produtos se destacavam: o gengibre, a canela, o cravinho, a noz-moscada, a maçã, entre outros. Foi logo em meados do século XVI que se atingiu o apogeu deste mercado asiático. Para além destes produtos muito procurados no velho continente, os portugueses também traziam nas suas naus a transbordar outros produtos que conseguiam vender a preços bastante interessantes: cobre, pérolas, peças de mobiliário, madrepérola, sândalo, coral, seda, porcelanas, peças de cerâmica, peles e outros produtos residuais. Todos estes produtos eram fiscalizados pelas feitorias e outros entrepostos comerciais e só depois seguiam para a Europa, numa rede comercial fabulosamente estruturada.

Ao falar dos produtos e mesmo não estando o território brasileiro presente na Carreira da Índia, este local no continente sul-americano começou apenas a ganhar importância a meados do século XVI, mas foi a partir daí que se começou a tornar o território mais lucrativo para a coroa portuguesa. O primeiro produto a ser explorado foi o pau-brasil, mas logo se seguiu a produção de açúcar (destronando a ilha da Madeira). Para o crescimento do mercado brasileiro, os papéis principais devem-se aos escravos. Foram eles que constituíram a base para o crescimento desta e de outras culturas, como o algodão e o tabaco. Relativamente aos metais e pedras preciosas, apenas no final do século XVII é que o Brasil se tornou importante e marcou, para sempre, a economia de Portugal e das colónias.





O comércio de escravos

Como já mencionado anteriormente, o *World of Discoveries* centra os seus conteúdos no período das navegações e das descobertas e não no período colonizador português. Todavia, ao abordarmos a temática dos produtos e do comércio, não podemos deixar de referir uma das principais fontes de comércio que teve um impacto económico significativo, mas sobretudo social: a escravatura. Não iremos discutir a história da escravatura nem a sua abolição – abordaremos apenas alguns factos ocorridos durante o século XV e XVI.

A data simbólica é 08/08/1444. Foi nesse dia que ocorreu a primeira grande partilha de escravos no país, tutelada pelo Infante D. Henrique em Lagos. Tratava-se de um carregamento de 235 escravos da costa da Guiné que foram divididos em grupos de cinco elementos, separando famílias inteiras. Não significa que não existissem já escravos em Portugal. Porém, com este número e este simbolismo, o ano de 1444 ficará sempre marcado.

Como obtiveram os portugueses esses escravos? Trocados diretamente em África é a resposta. Inicialmente, Portugal era incapaz de controlar a região após a foz do rio Senegal. Os produtos que os navegadores conseguiam trazer eram todos obtidos por trocas diretas. No entanto, tal como nos dias de hoje, aplicava-se a lei da oferta e da procura. Se em meados do século XV um cavalo poderia ser trocado por mais de 10 cativos, facilmente o animal perdeu relevância por deixar de ser um produto caro e no final do século, já só se conseguia trocar um cavalo por três ou quatro escravos. Portanto, nesta fase dos descobrimentos e até à instalação dos portugueses nas colónias africanas, os portugueses dispunham de aprisionados porque estes eram fornecidos pelos próprios captadores africanos.

Que população era esta que os exploradores traziam como escravos? Poderiam ser prisioneiros de guerra, condenados por certos crimes (muitas vezes em substituição à pena de morte) ou escla-

vos por nascimento. Tal como a maioria dos produtos, o Infante D. Henrique teria direito sempre a 1/5 dos cativos para a sua Casa.

No século XVI, Portugal torna-se o principal fornecedor de escravos e é neste século que se pode verificar mais tráfico, estimando-se a venda de 5000 cativos por ano. Calcula-se também que no final deste século cerca de 10% da população de Lisboa e do Algarve seriam escravos negros.

Cabo Verde serviria de entreposto para a venda direta de escravos, que depois viriam para Lisboa, onde mais de 30 mercadores os esperavam para depois revender e exportar. Vinham amarrados uns aos outros e depois eram untados em azeite para chamar a atenção dos compradores, que também verificavam a dentição (tentativa de saber a faixa etária) e os obrigavam a fazer exercícios para provar a forma física.

Além disso, eram batizados e entregues aos seus novos tutores, onde poderiam ter as mais diversas funções: desde produtores de biscoito a vendedores. Para além de todo o tipo de funções – as mais duras, obviamente – os escravos também podiam ser colocados a trabalhar em diversos setores e o seu proprietário ficaria com o seu salário. Toda a população poderia ter um ou mais escravos e eles eram marcados para identificar o proprietário.

Estes cativos podiam libertar-se de várias formas. Daremos agora alguns exemplos: comprar a sua liberdade, trocaram-se por outro escravo ou combaterem por Portugal (ou ao lado do seu "dono"), como no caso da Batalha de Alcântara (1580), onde os escravos teriam liberdade caso viessem lutar por Portugal. Também encontramos casos (raros) de cartas de alforria dadas por iniciativa do monarca, como o caso de João de Sá que era um escravo que cai nas boas graças de D. João III pelo seu sentido de humor, sendo dada a carta de alforria e ficando como cavaleiro da Ordem de Santiago.

O Armamento

Finalmente, depois de tudo o que enumeramos sobre quem e o que ia no interior de um navio, apenas nos falta abordar o armamento que também teria de estar presente obrigatoriamente. O tipo de armas a incluir variava também do tipo de armada e o destino final. Se enquanto no início do século XV, as armadas levavam armamento especial para combate em terra no norte de África, além de escadas e outros engenhos capazes de fazer escalada, no final desse mesmo século já levavam armamento capaz de lutar no mar.

Assim, poderíamos encontrar a bordo todo o tipo de armamento comum para batalha, tal como a própria armadura (e até as cotas de malha), armas brancas, bestas, arcos, espadas, maças e muito mais. De entre este variado leque, podemos destacar algumas opções concretas e usadas pela tripulação: a espada bastarda de mão e meia – origem desconhecida e usada sobretudo nos séculos XV e XVI, sendo uma arma de tamanho médio e que daria para usar com uma ou duas mãos; o chicote d'armas – um cabo com uma ou mais correntes, tendo na extremidade uma bola de metal com picos. Imprimia golpes de extrema violência e poderia causar danos no próprio utilizador se este fosse mais inexperiente; maça de armas: cabo com uma bola de metal na extremidade, não contendo por vezes falanges cortantes; martelo bico de corvo – nome atribuído pela semelhança com o bico da ave e foi, sobretudo, usada na Idade Média, servindo para furar armaduras com mais facilidade; alabarda – arma de duas mãos que sofreu várias alterações ao longo dos anos, contendo até três tipos de arma numa só.

Existiam algumas cidades do reino português que fabricavam certos tipos de armas, tais como Santarém, Coimbra, Porto e até Évora. Inicialmente todas as armas eram entregues pelos concelhos a título de empréstimo, mas, como seria de esperar, a maior parte das vezes não eram devolvidas porque ficavam desaparecidas no meio da batalha. Assim, a política de armamento foi passando para o Estado, sendo recrutados artilheiros com homens disponíveis a combater e a compra das armas de fogo e pólvora passava pelo estrangeiro: Alemanha e Flandres.

Ora, falando de armas de fogo, não poderemos esquecer de mencionar o uso dos canhões nos navios. Os primeiros canhões, apelidados de trons e bombardas, começaram a ser usados no final do século XIV. Seriam mais assustadores que mortíferos, principalmente pelo barulho que faziam. Foram mais tarde substituídos pelos canhões de ferro fundido (e de bronze) e, no século XVI, são aprimorados, sendo carregados pela culatra e não pela boca, evitando assim a exposição dos bombeiros aos ataques dos inimigos.



Escravos acorrentados no porão que media 1m de altura, John Warner Barber, 1900

Disparo de Canhão, Willem Van de Velde, 1707



4. ESTALEIROS DE MIRAGAIA



O World of Discoveries além de fazer reviver um pouco do que foi a história das primeiras navegações portuguesas, está localizado num local histórico: Miragaia. Existem duas versões sobre a história do nome deste local da cidade do Porto. A primeira, muito mais romântica, envolve uma lenda de uma rainha cristã que se apaixonou por um príncipe árabe. Gaia (o nome desta donzela) teria sido raptada por Alboazar, um Mouro, e levada para o castelo que ficaria do outro lado das margens do rio Douro. O rei Ramiro, rei cristão e esposo de Gaia, foi mais tarde em sua salvação. Quando ele e o seu exército mataram todos os mouros, o rei resgata a princesa. Porém, no regresso, Gaia chorava compulsivamente e Ramiro pergunta-lhe porque está a chorar tanto. Ela responde que se tinha apaixonado por Alboazar e que tinha sido verdadeiramente feliz. Então, o rei cristão, em fúria, exclama "Então mira, mira... Gaia, porque é a última coisa que irás mirar". Desta forma, assassinou-a e o último pedaço de terra que esta donzela terá visto foi a atual Miragaia. A outra versão, muito mais simples, aponta apenas para deste lado do rio Douro se conseguir ter uma boa vista para a margem de Vila Nova de Gaia.

A cidade do Porto, especialmente durante os séculos XIV e XV, tornou-se o maior centro de produção de barcos de todo o país (no final do século XV, a Ribeira das Naus, em Lisboa, passa a deter grande parte das novas encomendas). Temos conhecimento de, pelo menos, três grandes centros de produção de navios na cidade: Ribeira, Miragaia e Vila Nova (Gaia). Os estaleiros (local descoberto) e as taracenas (local coberto) detinham três funções importantíssimas: construção de barcos, acondicionamento de artigos para provimento de todas as frotas e os arsenais da marinha.

É de imaginar que estes locais precisariam de todo o espaço disponível que existisse, quer fosse para o armazenamento dos materiais, quer fosse para a produção e construção. Abundavam matérias-primas como madeira, cobre, linhos, algodão, burel, cordas e utensílios como fornos (para produção de biscoito) e todos as ferramentas necessárias. Além disso, dezenas (se não centenas) de pessoas trabalhavam nestes locais: carpinteiros, calafates, torneiros, cordoeiros, ferreiros e muitos outros. Podemos destacar duas destas funções: o carpinteiro – responsável por trabalhar a madeira e montar o barco em várias etapas, como de um puzzle se tratasse – e o calafate – tinha como função principal impedir a infiltração da água, usando, normalmente, estopa e cordão de chumbo ou breu e alcatrão. Ainda poderia recorrer ao galagala que era uma pasta feita de cal virgem e estopa que era amassada com água e aplicava-se no exterior dos cascos para proteção contra os vermes. Assim, é de prever que com o aumento das encomendas, sucessivamente, de todos os materiais, a falta de espaço começasse a se fazer notar. E é devido a isso que os estaleiros de Miragaia ganham cada vez mais importância. Com o aumento da produção de navios e a evolução urbana, a cidade viu-se obrigada a escolher um novo local

para o seu estaleiro e terá de ser fora das muralhas, mas perto o suficiente da cidade. Foi aí que surgiu Miragaia, por beneficiar de um areal extenso. Estes estaleiros ocupariam grande parte do que é hoje a zona de Miragaia, ficando também este local como lugar de concentração de diversas pessoas ligadas à construção dos barcos, beneficiando de certos privilégios. A juntar-se aos trabalhadores nacionais, muitas vezes eram contratados verdadeiros especialistas no estrangeiro (que poderiam ser pagos pelo concelho ou pelo rei).

As principais encomendas no século XV eram feitas por comerciantes da cidade, tentando ir ao encontro das necessidades dos negócios que cresciam a um ritmo acelerado. Paralelamente, começam a crescer as encomendas para as armadas reais. A maior parte dos navios saíam dos estaleiros, mas existem relatos de entradas de outras embarcações, seja para reparação, seja porque eram navios piratas aprisionados. Foi então aqui, onde a nossa exposição está construída que muitos dos navios saíram em busca do desconhecido – além disso, parte da frota substancial da armada que viria conquistar Ceuta em 1415 também terá sido feita no Porto e, muito provavelmente, nestes estaleiros.

Mas, ainda mais importante, foi a construção das naus de Vasco da Gama, no que seria a primeira viagem marítima às Índias. Em 1496, D. Manuel I ordena a João de Figueiró, supervisor dos estaleiros de Miragaia, a construção de naus. Estas mesmas embarcações seriam responsáveis por um dos feitos mais importantes da História de Portugal. No entanto, nos estaleiros encarou-se esta encomenda como muitas outras provenientes da coroa: assim, durante os anos de 1496 e 1497 uma imensa parte desta atividade será dedicada a esta construção. Estas naus (São Gabriel e São Rafael) teriam capacidade para cerca de 100 tonéis (equivalente a uma nau pequena). Aliás, é mesmo referido que as naus teriam de ser pequenas pois como iam enfrentar mares desconhecidos, o tamanho não poderia ser um obstáculo. Para prevenir ainda mais acidentes, os materiais para reparações foram embarcados em quatro vezes mais, nomeadamente velas e amarras. No entanto, pararam várias vezes para manutenção e limpeza. Esta ação era denominada de "espalmar os navios" ou "pôr os navios a monte". Consistia em escolher uma boa praia, colocar os navios a seco e realizar a manutenção. Eram reparados e os cascos eram limpos para evitar a propagação de vermes e evitar que metessem água. A importância da atividade de construção do estaleiro de Miragaia para a coroa foi decrescendo devido à concentração em Lisboa e da criação da Ribeira das Naus. Porém, muitas das gentes que aqui trabalhavam foram aproveitados pelo monarca para trabalhar no que seria o grande centro de produção de navios da Europa.



CONCLUSÃO

Este guia de conteúdos oferece uma análise detalhada e equilibrada sobre o período dos Descobrimentos Portugueses, um dos capítulos mais marcantes da História global. Ao longo dos capítulos, explorámos não apenas os feitos extraordinários dos navegadores portugueses, mas também as complexas redes de fatores tecnológicos, sociais e culturais que permitiram e influenciaram essas expedições.

Os avanços técnicos, particularmente na construção naval, desempenharam um papel crucial no sucesso das navegações. Os estaleiros portugueses (incluindo os de Miragaia) tornaram-se verdadeiros centros de inovação, onde se desenvolveram e aperfeiçoaram embarcações como as caravelas e as naus. Estas infraestruturas foram fundamentais para a expansão marítima, permitindo a construção de navios que podiam enfrentar os desafios do Atlântico e das longas viagens para terras distantes. Os estaleiros, como espaços de trabalho e conhecimento, foram pontos nevrálgicos onde a engenharia naval portuguesa evoluiu, respondendo às exigências das novas rotas e mercados, e onde se concentrou uma mão-de-obra altamente especializada que contribuiu significativamente para os feitos alcançados.

Para além da importância dos estaleiros, o guia explora também a vivência no interior dos navios, que, longe de ser apenas um meio de transporte, representavam microcosmos onde a vida quotidiana dos marinheiros era marcada por condições difíceis e muitas vezes adversas. Os navegadores enfrentavam não só o mar e os seus perigos, mas também as privações e os desafios de viver em espaços confinados durante meses, sujeitos a doenças, escassez de alimentos e água, e à constante tensão de viagens incertas. Este aspeto humano das navegações é fundamental para compreendermos a dimensão do esforço e da resiliência necessária para realizar tais viagens. A vida a bordo dos navios era uma realidade dura, que muitas vezes contrastava com os relatos de glória e conquista.

No entanto, enquanto celebramos o engenho e a coragem dos navegadores portugueses, é essencial reconhecer também as consequências menos positivas destas explorações. O comércio de escravos, que se intensificou com a expansão marítima, é uma das mais sombrias heranças deste período. A captura e venda de seres humanos como mercadoria tiveram um impacto devastador em milhões de vidas, perpetuando sistemas de opressão e exploração que perduraram por séculos. Este guia aborda esta realidade com a devida seriedade, reconhecendo que a história dos Descobrimentos não pode ser separada das suas implicações éticas e humanas.

O papel das mulheres durante os Descobrimentos é outro tópico de destaque neste guia. Embora frequentemente esquecidas nas narrativas históricas tradicionais, as mulheres desempenharam papéis significativos, tanto nas terras de origem como nas novas colónias. Seja como figuras de poder, escritoras, ou como participantes indiretas nas atividades coloniais, as mulheres contribuíram de formas diversas e muitas vezes invisíveis para a história da expansão portuguesa. O guia procura dar voz a estas contribuições, sublinhando a importância de uma análise que inclua todas as dimensões sociais.

A cartografia, por sua vez, foi uma ferramenta crucial para o sucesso das navegações, mas também um instrumento de poder. A criação de mapas detalhados permitiu não só a navegação em mares desconhecidos, mas também a imposição de uma visão eurocêntrica do mundo, onde novas terras eram representadas como espaços vazios prontos para serem explorados e colonizados. Este processo de mapeamento não foi apenas técnico, mas profundamente ideológico, refletindo as ambições imperialistas da época.

O Renascimento Português, intensamente influenciado pelos Descobrimentos, trouxe consigo um florescimento cultural e científico que deixou um legado duradouro. Obras literárias, artísticas e científicas deste período foram em grande parte moldadas pelos novos conhecimentos e experiências trazidos pelas explorações. No entanto, este florescimento cultural deve ser visto à luz das realidades de exploração e confronto que marcaram a época, revelando um período tão criativo quanto contraditório.

Este guia, portanto, não só celebra os feitos dos Descobrimentos, mas também convida à reflexão crítica sobre as suas múltiplas facetas. O reconhecimento das conquistas extraordinárias dos navegadores portugueses deve ser equilibrado com uma análise consciente das suas consequências. A história dos Descobrimentos é rica e complexa, marcada por avanços tecnológicos e culturais, mas também por práticas de exploração e dominação. Compreender este período exige que consideremos tanto as glórias quanto as realidades menos confortáveis que ele nos legou.

Em última análise, o estudo dos Descobrimentos Portugueses, tal como apresentado neste guia, oferece uma oportunidade para refletir sobre o impacto global destas explorações e sobre as lições que ainda hoje podemos aprender com elas. A história, ao ser analisada de forma equilibrada e crítica, permite-nos não só entender o passado, mas também moldar um futuro mais consciente e responsável.

Bibliografia

- Albuquerque, Luís de. (1989). *A Tecnologia dos Descobrimientos Portugueses*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- Almeida, Onésimo Teotónio (org.). (2019). *Os Descobrimientos Portugueses: um novo olhar*. Lisboa: Tinta-da-China.
- Barros, João de. (1552). *Décadas da Ásia*. Lisboa: Regia Officina Typografica.
- Barros, João de. (1998). *Ásia: Décadas da Ásia*. Lisboa: Vega.
- Bethencourt, Francisco & Curto, Diogo Ramada (orgs.). (1998). *A Expansão Marítima Portuguesa: 1400-1800*. Lisboa: Edições 70.
- Bethencourt, Francisco & Ramada Curto, Diogo (orgs.). (1997). *Portuguese Oceanic Expansion, 1400-1800*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Boxer, Charles R. (1991). *O Império Marítimo Português, 1415-1825*. Lisboa: Edições 70.
- Boxer, Charles R. (1993). *O Império Português na Ásia: 1500-1700*. Lisboa: Edições 70.
- Castro, Armando. (1988). *Vida a Bordo nas Naus Portuguesas dos Séculos XV e XVI*. Lisboa: Editorial Estampa.
- Correia, Gaspar. (1858-1861). *Lendas da Índia*. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa.
- Cortês, Armando. (1935). *Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos Séculos XV e XVI*. Lisboa: Seara Nova.
- Costa, João Paulo Oliveira e. (1997). *D. Manuel I: um príncipe do Renascimento*. Lisboa: Temas e Debates.
- Costa, João Paulo Oliveira e. (2003). *A Cultura Luso-Indiana: Um património em perigo*. Lisboa: Edições Colibri.
- Costa, J. P. O. e. (2013). *Henrique, o Infante*. Lisboa: Esfera dos Livros.
- Costa, João Paulo Oliveira e. (2014). *História Geral de Portugal e do Império Português*. Lisboa: Esfera dos Livros.
- Cunha, Mafalda Soares da. (2000). *Os Portugueses e o Mundo: Séculos XV-XVII*. Lisboa: Dom Quixote.
- Curto, Diogo Ramada & Bethencourt, Francisco (orgs.). (2007). *A Expansão Marítima Portuguesa e a Interação de Culturas*. Lisboa: Edições 70.
- Diffie, Bailey W. & Winius, George D. (1977). *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*. University of Minnesota Press.
- Garcia, José Manuel. (2012). *A Armação das Naus e Galeões nos Descobrimientos Portugueses*. Lisboa: Editorial Presença.
- Garcia, José Manuel. (2015). *Ceuta 1415: A Primeira Conquista*. Lisboa: Edições 70.
- Godinho, Vitorino Magalhães. (1981). *Os Descobrimientos e a Economia Mundial*. Lisboa: Editorial Presença.
- Góis, Damião de. (1949). *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Lacerda, Teresa Maria Louro de Almeida e. (2008). *A Náutica e a Ciência nos Descobrimientos Portugueses*. Lisboa: Texto Editores.
- Morais, Carlos & Serrão, Joel. (1986). *Diários de Bordo: Relatos de viagens e navegações portuguesas*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Newitt, Malyn. (2005). *A History of Portuguese Overseas Expansion, 1400-1668*. Londres: Routledge.
- Oliveira, Fernão de. (1570). *Livro da Fábrica das Naus*. Lisboa: Edição fac-símile da Academia das Ciências de Lisboa (1991).
- Pina, Luís de. (1978). *História de Portugal: Os Descobrimientos*. Lisboa: Editorial Verbo.
- Pinto, Fernão Mendes. (1614). *Peregrinação*. Lisboa: Regia Officina Typografica.
- Pissarra, José Manuel Garcia. (2011). *O Comércio Marítimo Português e a Expansão no Século XVI*. Lisboa: Tribuna da História.
- Ramos, Luís Adão da Fonseca (coord.). (1992). *História dos Descobrimientos Portugueses*. Lisboa: Círculo de Leitores.
- Santos, João Paulo Oliveira e. (2020). *História Global de Portugal*. Lisboa: Temas e Debates.
- Saraiva, José Hermano. (1999). *História Concisa de Portugal*. Lisboa: Publicações Europa-América.
- Serafim, Amândio Jorge Morais Barros. (1992). *Vasco da Gama e a Índia*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Serafim, João da Gama Pimentel. (2000). *A Alimentação a Bordo nas Viagens dos Descobrimientos*. Lisboa: Colibri.
- Subtil, José. (2006). *Os Estaleiros Navais em Portugal durante os Séculos XV e XVI*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.
- Thomaz, Luís Filipe F. R. (1994). *De Ceuta a Timor*. Lisboa: Difel.
- Thomaz, Luís Filipe F. R. (1995). *Os Portugueses em Malaca: 1511-1641*. Lisboa: Fundação Oriente.

Imagens não legendadas

Separador capítulo 1: A passagem do Cabo do Medo, gravura de autor desconhecido, 1590.

Separador capítulo 2: Mapa Mundi sobre a carreira da Índia, séc. XVI.

Separador capítulo 3: A Ré de uma Nau, desenho de Alfredo Roque Gameiro, 1921.

Separador capítulo 4: Estaleiro da Ribeira das Naus de Lisboa, desenho de Alfredo Roque Gameiro, 1921.

Páginas 10/11, 18/19, 40/41: ilustrações realizadas por Tiago Silva, 2012

Páginas 14, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 45, 58, 59, 60, 68: ilustrações executadas com recurso a AI pela equipa de Design do World of Discoveries.

Parte de allia.

Cielus arthor

Mare germanicus

octigu.all

M. iherusalcm:

Tropicus caeri

Os montes clares em affrica

Carthago

Castella damina

Linha equinoctialis

Mare b

Mare oceanus:

Mores iure

Es callo profundo

Mare persodii



Este guia tem como objectivo ser
um complemento à experiência
no World of Discoveries.