

A. H. DE OLIVEIRA MARQUES

HISTÓRIA DE PORTUGAL

DESDE OS TEMPOS MAIS ANTIGOS ATÉ À
PRESIDÊNCIA DO SR. GENERAL EANES

*Manual para uso de estudantes e outros
curiosos de assuntos do passado pátrio*



TOMBO. : 84005



SBD-FFLCH-USE

U. S. P.
DE DE FILOSOFIA, LETRAS
HUMANAS
BIBLIOTECA DE LETRAS



PALAS EDITORES • LISBOA

Donut
26 cópias

(2b)

CAPÍTULO III

PRIMÓDIOS DA EXPANSÃO

... a expansão da economia brasileira, a partir de 1964, foi caracterizada por um crescimento acelerado e sustentado. Este processo foi impulsionado por uma série de fatores, incluindo a abertura da economia para o comércio exterior, a implementação de reformas estruturais e a adoção de políticas de incentivo à indústria e ao setor privado.

O período de expansão foi marcado por uma série de reformas econômicas, como a reforma cambial de 1964, que eliminou o controle de câmbio e permitiu a livre importação e exportação de bens e serviços. Além disso, a reforma tributária de 1966 simplificou o sistema tributário e reduziu a carga tributária sobre o setor privado.

A adoção de políticas de incentivo à indústria, como o Proim (Programa de Incentivos à Indústria Manufatureira) e o Procu (Programa de Crédito Unificado), estimulou o crescimento do setor industrial. O Proim oferecia isenções fiscais e reduções de impostos para empresas que investissem em pesquisa e desenvolvimento e na produção de bens de capital. O Procu, por sua vez, facilitou o acesso das empresas a crédito bancário.

O crescimento econômico foi acompanhado por uma série de reformas estruturais, como a reforma da estrutura de incentivos à exportação e a criação do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Estas reformas contribuíram para a modernização da economia e para o aumento da produtividade.

No entanto, a expansão econômica também trouxe consigo alguns desafios, como o aumento da desigualdade social e a inflação. O governo adotou medidas para enfrentar estes problemas, como a criação do Conselho Nacional de Política Monetária (Conam) e a implementação de políticas de controle de preços.

Apesar dos desafios, a expansão econômica brasileira foi um período de grande crescimento e desenvolvimento. O PIB brasileiro cresceu significativamente durante este período, e o Brasil passou de uma economia predominantemente agrícola para uma economia diversificada e industrializada.

1 — Apetrechamento e necessidades

Do ponto de vista puramente tecnológico, as grandes descobertas teriam sido possíveis nos começos do século XIV, cem anos mais cedo do que realmente principiaram. Estavam conseguidos os principais inventos na arte de navegar. E era inegável a sua convergência na Península Ibérica, nomeadamente em Portugal.

Passo decisivo fora a invenção do leme central fixado ao cadaste da popa, em substituição dos lemes laterais à maneira de remos. Creditado ao mundo báltico, onde apareceu primeiro, nos meados do século XIII, o leme central era conhecido em Espanha em 1282, pelo menos, e usado pelos navios cantábricos. A bússola, outra novidade do mesmo período, veio da China e generalizou-se na área do Mediterrâneo por intermédio dos Árabes. Uma terceira invenção da centúria de Duzentos, o portulano, derivara da observação directa mediante o uso da bússola e levava à possibilidade de determinar uma rota em considerável extensão de mar alto, contrastando com a tradicional navegação de cabotagem. Os mareantes italianos serviam-se já de portulanos assaz evoluídos pelos começos do século XIV, com as características rosas-dos-ventos e a conseqüente representação de linhas de rumo.

«As cartas-portulanos desta época, elementos essenciais da navegação então praticada, representam as costas europeias do Mediterrâneo, o Mar Negro, todo o noroeste da África até o Cabo Bojador (já designado por algumas delas por nome de que a palavra portuguesa é mera corrupção), a costa do Cantábrico e a do Mar do Norte, incluindo as Ilhas Britânicas. Analisando de perto e por ordem cronológica todas as cartas desta época que conhecemos, verifica-se que a representação do Norte europeu vai melhorando de cartógrafo para cartógrafo, o que sem dúvida espelha

*Inventos
na arte
de navegar*

como se intensificaram com o tempo as viagens até esses lugares longínquos. Todas as cartas se encontram entrecortadas de linhas de rumo, ou seja de linhas rectas que divergem de certos pontos da carta nas direcções dos pontos cardeais, intercardeais e das bissectrizes dos ângulos definidos por esses rumos principais (designadas mais tarde por quartas); são ao todo 32 linhas que partem de cada um daqueles pontos, e que marcam na carta as 32 direcções assinaladas nas rosas-dos-ventos [...]

[...] Note-se, porém, que os rumos marcados na carta são os magnéticos, e não os geográficos. Com efeito, os cartógrafos limitaram-se a transmitir aos seus esboços os elementos fornecidos pelos pilotos; e estes, estimando em milhas as derrotas vencidas de porto para porto, orientavam cada viagem pela bússola, sem corrigirem da declinação magnética, que ainda não havia sido reconhecida, o rumo apontado pela agulha. Nestas condições, todo o desenho ficava deformado: é notório, por exemplo, que o conjunto da bacia do Mediterrâneo está distorcido nos portulanos. [...]

(Luís de Albuquerque)

Estes três inventos, combinados com um aperfeiçoamento nas artes de navegar e da construção naval, sugeriam imensas possibilidades. A vela triangular ou latina, invenção grega ou síria da Alta Idade Média, tornava possível manobrar com relativa presteza até os mais largos navios. Em relação com ela, os mareantes do Mediterrâneo sabiam como navegar à bolina, ou seja, aproveitando a força contrária do vento. Mas tinham pouca necessidade de desenvolver ou aperfeiçoar esta técnica, uma vez que a navegação era sobretudo costeira, com distâncias curtas e ventos geralmente favoráveis. Na região do Atlântico, tanto mareantes do Norte como mareantes do Sul iam aumentando o tamanho das suas naves, fazendo-as, ao mesmo tempo, mais leves e fáceis de manobrar. Os Cantábricos eram considerados peritos em construção naval, exportando navios para diversas partes da Europa durante todo o século XIV.

Como inventos e melhoramentos técnicos se relacionam quase sempre com vastas áreas, e não com países, torna-se difícil determinar o papel exacto desempenhado por Portugal em toda esta revolução náutica. Do que não resta dúvida é de que a sua posição geográfica e as suas características culturais favoreciam o encontro de processos novos, vindos do Atlântico, do Mediterrâneo cristão e do Mediterrâneo muçulmano. Sabemos também que o sul de Portugal, com sua longa tradição islâmica e moçárabe, teve importância decisiva no surto da navegação a distância e na recepção de influências múltiplas. Grande variedade de naves, principalmente usadas na pesca, traíam uma origem muçulmana, quer no nome quer no tipo. Entre elas,

salientar-se-ia o caravo ou caravela (do árabe *qārib*), semelhante ao pagaio usado pelos Árabes no Oceano Índico. Os Portugueses aperfeiçoaram-nos aos poucos, surgindo, pelos começos do século XV, um novo tipo de navio, ideal para viagens a longa distância, longe da linha de costa. Esta caravela de Quatrocentos, que aliás não parou de se transformar até ao século XVI, possuía um casco largo calando pouca água, com três mastros hasteando velas triangulares, ligadas a compridas vergas. Tudo isto permitia grande mobilidade na manobra e em tomar um rumo que podia fazer um ângulo de mais de 50° com a direcção do vento. A tonelagem média não excedia cinquenta toneladas. Um navio com estas características e apetrechado para viagens de descoberta precisava de mais de vinte homens de tripulação.

Entre as aquisições práticas deste tipo, resultado da experiência e da perícia dos mareantes, e o conhecimento teórico partilhado por escolares e governantes, o fosso era imenso. A pouco e pouco fora-se formando um vasto *corpus* de ciência astronómica e matemática, pacientemente moldado por longos anos de estudo islâmico, judaico e cristão, mas essencialmente fundamentado nos conhecimentos do mundo romano. Os muçulmanos haviam sido os criadores de uma extensa e complexa terminologia que cobria todos os ramos da ciência. Tinham mantido viva a doutrina grega da esfericidade da Terra. Calcularam o comprimento do grau do meridiano com notável precisão, definindo a circunferência da Terra em cerca de 33 000 km, não muito longe dos 40 076 km reais. Aperfeiçoaram também o antigo astrolábio. Grande parte destas aquisições teóricas teve lugar na Espanha muçulmana. Quando os cristãos a conquistaram, muitos tratados árabes começaram a ser traduzidos para latim, surgindo em Toledo uma famosa escola de tradutores. Foram astrónomos muçulmanos e judeus que compuseram igualmente as famosas *tábuas toledanas*, contendo grande número de importantes observações matemáticas com aplicação náutica. Pelos fins do século XIII, o rei Afonso X de Castela fez compilar a um grupo de escolares cristãos e judeus uma espécie de enciclopédia de astronomia, os *Libros del Saber de Astronomia*. Vários outros tratados foram compostos por toda a Península Ibérica, particularmente na Catalunha.

O conhecimento geográfico estava também partilhado, e diferentemente partilhado, entre cientistas, mareantes e mercadores. A costa ocidental africana era conhecida até além do cabo Bojador

Ciência
náutica

Conhecimentos
geográficos

(26,5° N), como claramente mostra um atlas catalão de 1375-80. A mesma fonte testemunha sem sombra de dúvida que, tanto as Canárias como o arquipélago da Madeira, haviam sido visitados por Ocidentais. O interior da África do Norte era descrito até ao Sul do Sahara, com profusão de pormenores sobre os seus oásis, pistas caravaneiras e reinos indígenas. Toda esta informação, que derivava de notícias dispersas, fora obtida sobretudo do interior e transmitida pelo e ao mundo muçulmano.

Teoricamente, porém, o Europeu Ocidental ainda sabia mais. O anónimo *Libro del Conoscimiento*, escrito em Espanha nos meados do século XIV, parece provar que o golfo da Guiné e a consequente mudança de direcção na costa africana constituíam conhecimento real do tempo. Os geógrafos árabes chegavam a mencionar a costa ocidental de África até ao Cabo da Boa Esperança.

«[...] e chegámos ao Rio do Ouro de que já contei acima que parte do Nilo, o qual nasce nas altas serras do pólo antártico onde se diz que é o Paraíso terrestre, e atravessa toda a Núbia e toda a Etiópia e à saída da Etiópia parte-se em dois braços, um vai contra o Egipto por Damietta e o outro braço maior vem para poente e mete-se no mar ocidental e chamam-lhe o rio do Ouro; e andámos depois que partimos do Rio do Ouro um percurso muito grande, observando sempre a costa e deixámos para trás as ilhas perdidas e achámos uma ilha muito grande povoada e de muita gente e chamavam-lhe ilha Gropis [...] Partimos da ilha de Gropis e tomámos caminho contra o levante pelo mar meridiano e achámos outra ilha chamada Quible; esta ilha Quible está já no mar meridional e é povoada de gente negra [...] e parti deste reino Gotonie e cheguei a um golfo que faz o mar oceano e havia neste golfo três ilhas [...]».

(*Libro del Conoscimiento*)

Para noroeste e ocidente, a geografia mostrava-se mais imprecisa. Escolares cristãos, como Santo Isidoro de Sevilha, registavam a existência das ilhas Fortunatas, Górgades e Hespérides, estas duas povoadas de monstros fabulosos. Aqui e além surgia nos mapas de navegação do século XIV e começos do XV um vislumbre de terra, coincidindo aproximadamente com a Islândia e vagamente transmitindo o eco da descoberta e colonização normandas. A ser autêntico, o chamado mapa de Vinland também representaria a Gronelândia e a costa norte-americana ou simplesmente a Terra Nova. A ocidente da Europa apareciam umas quantas ilhas: a Antillia ou Ilha das Sete Cidades, as ilhas de S. Brandão, Brasil e Satanazes, uma cadeia de

oito ou nove ilhas mais pequenas na direcção norte-sul, etc. Em conjunto, todas elas fundiam uma boa dose de imaginação com a tradição de descobertas antigas, remontando porventura às fontes da descrição platónica das ilhas do Atlântico e de um continente ocidental. O nome «Sete Cidades» derivava dos lendários sete bispos que tinham fugido à invasão árabe da Espanha no século VIII e fundado sete dioceses numa ilha descoberta algures no Atlântico. O nome de S. Brandão andava associado à viagem lendária empreendida por um santo irlandês antes do século X, talvez uma consequência das expedições normandas à Islândia e Gronelândia.

Mais do que nenhuns outros, todavia, foram os Árabes e algumas das suas viagens reais no Atlântico que estiveram por trás das suspeitas de terra a ocidente. Anteriormente ao século XII, uns «Aventureiros» (como lhes chama a historiografia árabe) largaram de Lisboa, descobriram certo número de ilhas habitadas — provavelmente as Canárias —, regressando depois à Península. Outras viagens árabes ou de negros enquadrados na zona cultural muçulmana parecem ter alcançado a ilha do Sal, no arquipélago de Cabo Verde, visitada com regularidade durante algum tempo a fim de se carregar sal. É bem possível que os Mouros da Península Ibérica tenham igualmente descoberto (ou redescoberto) a Madeira e os Açores, mas ambos os arquipélagos se situavam longe demais da costa e suscitavam pouco interesse económico para um povoamento permanente. O historiador Leo Wiener afirmou mesmo, com impressionante acervo de elementos, que os Negros islamizados do Sudão haviam descoberto a América e deixado testemunho do seu feito em muitos aspectos da agricultura, indústria, organização política e social, costumes e práticas religiosas, e até terminologia nas civilizações pré-colombianas do continente americano.

Todas estas ilhas e terras, tanto reais como imaginárias, exerceram enorme influência nas viagens dos Portugueses dos séculos XIV e XV. Constituíram um dos mais importantes estímulos e um objectivo preciso para muitas expedições de descoberta, ao mesmo tempo que preenchiam as mentes com descrições exactas (assim o julgavam) e pormenorizadas das novas regiões. Eram um incentivo para toda a gente, desde o homem culto e aristocrata até ao ignorante vilão. E haviam de persistir em muitos topónimos das ilhas e continentes que vieram a ser de facto explorados.

O Mar
Tenebroso

O reverso da medalha estava nas terríveis histórias que se contavam de semelhantes terras e mares. Toda a classe de monstros, perigos e obstáculos povoavam o Oceano Atlântico na crença geral Transmitida ou forjada pelos Árabes, a lenda do Mar Tenebroso descrevia um oceano habitado por seres estranhos e mergulhado em escuridão constante, onde todos os navios naufragariam nas ondas medonhas ou nas águas ferventes. Toda a classe de superstições afrouxava a curiosidade e refreava o desejo de presa. Durante muito tempo os portugueses da Idade Média, como os Europeus em geral, hesitaram entre a vontade de seguir além, para ocidente e para sul, e o temor de não regressar mais. Era necessária a pressão de grande número de forças poderosas para vencer esse medo e forçá-los a ir.

A Ásia
e o Preste João

A Ásia, com seus mistérios, constituía outra fonte de chamamento. Da Ásia provinham as cobiçadas especiarias, assim como os materiais corantes, o marfim, as pedras preciosas e todo o género de mercadoria requintada. A geografia medieval punha a Ásia a começar no Nilo, e não no mar Vermelho, incluindo portanto nela a maior parte da moderna Etiópia. Alargava também o sentido da palavra «Índia», parte da qual englobava o nordeste da actual África. Havia várias «Índias» e numa delas vivia um grande imperador cristão, governando um vasto território, densamente povoado, imensamente rico e espantosamente poderoso. Era conhecido como o Preste João, visto ser ao mesmo tempo padre (presbítero) e rei. Faziam parte do seu império toda a espécie de monstros, figuras lendárias e paisagens edénicas. Este mito de Preste João revelar-se-ia de enorme importância no esclarecimento dos fins da expansão portuguesa e dos modos como se processou. Sabe-se hoje que o conceito medieval de «Preste João» (cujo nome parece derivar de *zan hoy*, «meu senhor», forma como os Etíopes se dirigiam ao seu rei) fundia e confundia diversas tradições e informações relativas a três núcleos de cristãos distintos e a várias entidades e realidades políticas: o reino cristão-monofisita da Abissínia ou Aksum, as comunidades cristãs-nestorianas da Ásia Central, e os grupos nestorianos espalhados pela Índia. Com o mito também se associavam e identificavam, com frequência, os imperadores mongóis, no seu constante ataque aos reinos «pagãos» e islâmicos de toda a Ásia, o que explica as repetidas tentativas ocidentais de entrar em relações com eles. No século XV, conseguira-se já informa-

ção mais exacta acerca do Preste João, que fora identificado como o soberano da Etiópia, depois de alguns contactos directos tentados e obtidos de ambas as partes. O que permanecia objecto de grande controvérsia era a maneira de chegar à Etiópia por via de sudoeste ou de ocidente, continuando também a saber-se pouco do efectivo poder e riqueza do Preste João.

A maior parte de todo este conhecimento geográfico era transmitido aos Portugueses, não apenas pelas correntes comerciais e políticas que detinham com o resto da Europa, mas também pelos embaixadores, viajantes e peregrinos que regressavam aos seus lares. De particular importância parecem ter sido as viagens do infante D. Pedro a diversos países e cortes da Europa (1425-28) e talvez a peregrinação do conde de Barcelos, D. Afonso, à Terra Santa por volta de 1410, ao lado das embaixadas enviadas aos concílios de Pisa (1409), Constança (1414-17), Basileia (1433-37) e Ferrara-Florença (1438-39).

«Informações algo precisas sobre o Preste João, imperador cristão jacobita da Abissínia, podia-as ter colhido D. Afonso, conde de Barcelos, bastardo de D. João I, na sua viagem à Terra Santa, que é anterior a 1415. O infante D. Pedro não podia deixar também de as trazer do seu périplo europeu, embora portador do Marco Polo, pois em 1428 esteve em Veneza, Ferrara, Roma e Barcelona, e nestas cidades sabia-se da localização africana do Preste. Seu irmão D. Duarte casa em Julho desse ano com D. Leonor de Aragão; ora o pai desta, o rei D. Afonso, recebera no ano anterior em Valência dois embaixadores abexins. D. Pedro casa com D. Isabel, filha primogénita do conde de Urgel, pretendente à coroa aragonesa. Mas em 1452 vinha mesmo a Portugal — donde seguiria, enviado pelo rei, para Borgonha — um embaixador do Preste João: chamava-se Jorge, trata-se de Jorge Sur, enviado pelo Preste a Roma em primeiro lugar e aí chegado em Janeiro do ano anterior. Aliás já aquando do Concílio de Ferrara-Florença ou pouco depois os delegados portugueses podiam ter-se encontrado em Itália com os abexins jacobitas ou pelo menos ter tido notícia da estadia destes e do que diziam do país que representavam. Em suma: não parece que no Portugal da época henriquina se tivesse acerca do Preste João outra concepção que não fosse a que situava na Abissínia seu império e o alargava para Ocidente até ser penetrado pelo ansiado rio do Ouro.»

(Vitorino Magalhães Godinho)

Extensas e sistemáticas viagens de descoberta e exploração exigiriam naturalmente mão-de-obra adestrada e abundante, quer na tripulação das naves, quer na direcção e planeamento gerais. É isto o que tende a intrigar muitos historiadores, quando se debruçam sobre as potencialidades demográficas, sociais e económicas de Portugal no

Mão-de-obra

século XV. Na realidade, um dos aspectos importantes a salientar é que, durante muito tempo, as viagens dos portugueses não foram nem continuadas, nem extensas, nem sistematicamente orientadas. Por muito mais de um século, pescadores do sul de Portugal, despreocupada mas ousadamente, e durante várias gerações, foram chegando cada vez mais longe na sua busca de pescado, baleias e saqueio. Seguindo a boa tradição muçulmana, alcançavam com frequência águas africanas, dando caça a barquinhos muçulmanos (e cristãos) que lhes fossem inferiores. Não haviam de desprezar eventuais baixadas a terra inimiga, se estivessem certos de que o perigo era pequeno e a colheita lucrativa. Vagarosa mas continuamente, foram aperfeiçoando os métodos de navegar dos seus barcos. Vagarosa mas continuamente também se foi desenvolvendo a sua destreza, transmitida de pai para filho. Quando, ao raiar do século XV, outras circunstâncias permitiram maior consciência do que fora já conseguido, e quando burgueses, senhores nobres e o próprio rei, feitos armadores, precisaram de mão-de-obra especializada para as suas novas empresas, foram achá-la em quantidade bastante para a distraírem dos fins puramente piscatórios e empregarem em esforços mais complexos.

Também não saberíamos esquecer o papel desempenhado pela pirataria. Obviamente, e pela própria natureza da pirataria, notícias históricas do seu roteiro preciso terão sempre de ser escassas. Contudo, há provas bastantes de actividade pirata desenvolvida ao longo da costa portuguesa durante todo o final da Idade Média. Piratas portugueses, muçulmanos e estrangeiros participavam nela. É bem possível que tenham procurado bases permanentes de operação em algumas das ilhas Canárias ou mesmo no arquipélago da Madeira, tão perto da costa africana. No seu próprio interesse, tinham de disfarçar os esconderijos com toda a casta de mentiras e de induções em erro.

Avanço técnico e mão-de-obra especializada, todavia, não bastavam para suportar um esforço contínuo visando à descoberta e exploração sistemáticas do mundo desconhecido. Houvera, nos séculos XIII e XIV, viagens de descobrimento esporádicas, mas sem continuidade nem persistência, como iremos ver. Haviam de intervir forças maiores e mais profundas. Tinha de existir um ajustamento de condições favoráveis, uma conjuntura a seu favor. Foi isso o que aconteceu na primeira metade do século XV.

A Europa tinha falta de ouro. Por todo o continente decrescera continuamente a produção aurífera desde meados da centúria de Trezentos, enquanto as compras feitas ao Oriente aumentaram com quase igual continuidade. Escassez de numerário impediu um florescimento maior do comércio e incitou mercadores e negociantes a uma tentativa de domínio das minas de ouro fora da Europa. As desvalorizações de moeda alcançaram níveis impensáveis. Em Portugal, como já se viu (cf. Cap. II), esta fome de ouro — e também de prata — sentiu-se muito especialmente no primeiro terço do século XV, quando um marco (= 230 g) de ouro subiu de 250 libras (fins de Trezentos) para 251 000 libras em 1433. Ora, sabia-se muito bem no Ocidente que existia ouro algures em África; a sul do Sahara, visto que as caravanas árabes ou dominadas pelos Árabes o traziam para o mundo muçulmano. Para o obter, duas vias se afiguravam possíveis: ou alcançar a posse de alguns entrepostos norte-africanos — o que explica, em parte, os ataques portugueses a Marrocos —, ou tentar um contacto directo com os povos a sul do Islam — o que explica, em parte também, as viagens portuguesas de descobrimento. Na verdade, nenhuma nação da Europa Ocidental se encontrava mais perto das jazidas auríferas do que a portuguesa.

O problema do ouro

«O ouro em pó era extraído das areias da «ilha» *tibar*, isto é (sabemo-lo hoje), da região delimitada pelo rio Senegal ao Norte, pelos rios Falémé e Bakoy (ambos afluentes do primeiro) respectivamente a Oeste e a Leste, pelo Futa Djalon a Sudoeste e por um afluente do Níger, o Tinkisso, ao Sul; compreendia os dois países conhecidos pelos nomes de Bambuk e Gangaran, de povoamento negro animista e feiticeiro. Além da recolha das areias auríferas, estes negros «beijudos» conheciam já, como o atestaram as escavações arqueológicas, a técnica dos poços (que desciam até 20 m) e galerias, tanto no Bambuk, Gangaran e Buré como na Costa do Marfim e na Costa da Mina. [...]

Esta ascensão de uma nova força parece estar ligada à entrada em exploração de novos jazigos auríferos mais meridionais, os de Buré. É o *mansa* — rei — dos países e povos *mandi* — dos *mandingas* — que se vê representado nas cartas catalãs; também se lhe chama Bor-Mali, pois este é o nome da sua capital, junto do rio Sankarani, perto do Alto Níger. Soberano de fabulosas riquezas, que herdou a grande pedra de ouro dos imperadores de Ghana; um dos reis de Mali, em apuros, vendê-la-á a mercadores egípcios no século XV. Todo o país dos negros, desde o oceano ao sul do Gâmbia até Tombuctu, desde o Sahel ao Norte, e até para lá do Médio Níger e de Gao a Nascente, lhe obedece. Os imperadores de Mali, como bons muçulmanos, a exemplo de seus predecessores Soninké de Ghana, vão em peregrinação a Meca, distribuindo ouro a rodos durante toda a viagem — e com ele a sua própria fama.

Todos os anos caravanas de centenas, ou até de milhares de camelos traziam do Cairo, passando pela mina de cobre de Takkeda e por Kukya, as preciosas manufacturas e os produtos orientais, regressando evidentemente com o fulvo metal.»

(Vitorino Magalhães Godinho)

Para mais, a desvalorização monetária tinha outra consequência ainda: reduzia os proventos, tanto do rei como dos senhores feudais, numa época em que os seus gastos iam em aumento. Apesar de todas as actualizações de rendas e de impostos tentadas e conseguidas pelos conselheiros régios e pelos legisladores, a nobreza — particularmente nas suas fileiras de baixo — sentia-se empobrecer e lutava como podia para superar esse empobrecimento. Soluções óbvias eram a guerra de conquista, a actividade de corso e o saque.

Outras
motivações

Não sabemos, por ora, até que ponto é que um alargamento sistémico das áreas piscatórias influíu nas viagens de descoberta. Boa parte da indústria da pesca achava-se nas mãos do rei, de burgueses ricos e senhores feudais, cujos conselheiros podem perfeitamente ter planeado um alargamento permanente das águas «territoriais». Também precisamos de muito mais investigação sobre as migrações de peixe e de baleias, que forçaram porventura os barcos de pesca a segui-las.

Ainda seriam de discutir outras motivações, conquanto de menos peso. Assim, por exemplo, a escassez de trigo, e a atracção das férteis searas marroquinas; ou o surto das plantações de cana de açúcar no Algarve, levando ao desejo de as duplicar com outras, abundantes, em Marrocos; ou a procura de escravos, de novo «em moda» nos finais da Idade Média, redescobertos como empreendimento rendoso quer para tarefas domésticas quer para exportação; ou a busca de materiais corantes e de goma laca para a indústria têxtil; ou ainda a procura de couros e peles, tidos por abundantes no Norte de África; etc.

«Como porto, dominando, pela sua posição e excelência, algumas das rotas marítimas mais importantes, Ceuta simultaneamente constituía o foco aonde convergiam algumas vias comerciais terrestres. Valentim Fernandes vai ao ponto de declarar que aqui havia a principal navegação das riquezas e mercadorias para toda a terra do sertão. Por Zurara sabemos que a Ceuta chegavam as bestas carregadas de panos de seda que vinham da cidade de Damasco e que (é lícito conjecturar) passavam ou

junto ao litoral, por Mellila, Bádis e Targa, ou pelo interior, pelo corredor de Taza e bacia do Uerga. A Ceuta afluíam especiarias em grandes quantidades, quer (como é de presumir) trazidas por mar pelos italianos, quer (como diz a *Crónica da Tomada de Ceuta*) vindas dos desertos da Líbia; por esta expressão podemos entender que a cidade recebia a malagueta da Guiné, transportada por caravanas através do Sáara, ou as especiarias orientais distribuídas pelo Egipto e transportadas em caravanas por uma rota terrestre ao longo do Norte de África, a certa distância da costa. Que a cidade comerciava com o Sudão, exportando coral para lá (Ghana e outros centros) diz-lo Edrici; é certo que se trata de informação do século XII e que nenhuma outra posterior a corrobora, em todo o caso não vejo razão para que tal tráfico cessasse nos séculos subsequentes. Por outro lado, intermináveis caravanas de camelos carregavam cereais para o extremo da serrá Ximeira, consoante lemos em Moâmede ben Alcácime; o maior dos fonduques, a Estalagem Grande, destinava-se exclusivamente a armazená-los, sem contar com outros fonduques e matamoras; tais carregamentos deviam vir das planícies do Sebú e até de outras mais meridionais. Das zonas mais próximas o pão era provavelmente acartado em asnos, como sugerem várias passagens de Zurara. Afigura-se-me plausível que parte — talvez a maior parte — destes cereais embarcasse no porto com destino a Granada ou mesmo a Castela. [...]

A darmos crédito a Zurara, Ceuta era visitada por mercadores mouros de toda a Barbaria, da Etiópia, do Egipto (Alexandria), da Síria, da Turquia e das Índias — enumeração onde talvez haja amplificação literária. [...]

Mas ao lado da feição comercial, e alimentando parcialmente este comércio, não descuremos a feição industrial do centro urbano. O fabrico de objectos de cobre constituía especialidade de Ceuta, declara ben Alcácime; e um século depois Leão o Africano volta a falar desta indústria, que produzia castiçais, bacias, etc.

Segundo Damião de Góis lavrava-se o cobre, latão, ouro e prata em perfeição que excedia a da indústria congénere de Damasco. A indústria têxtil alimentava numerosa população, porquanto existiam quarteirões só de mesteiros da tecelagem (e negociantes de sedas); o humanista de Quinhentos também alude aos panos de lã, de linho e de seda e tapetes, contudo pelo contexto não nos sentimos autorizados a decidir se eram aqui manufacturados, embora seja interpretação que com ele não colide. No século XII — sabemos-lo por Edrici — a pesca do coral dava lugar a uma indústria, que trabalhava para exportação, de corte, pulimento, arredondamento, furar e enfiar de corais; é muito natural que persistisse até o dealbar do século XV. [...]

[...] certamente em Ceuta o elemento piscatório era demograficamente de volume e socialmente de importância. Com efeito, a zona é de abundantes pescarias de desvairadas nações de peixe, como diz Duarte Pacheco (Livro I, cap. 13). Edrici não fora menos entusiástico. [...]

Percorrendo-se a costa desde o Cabo Monte até o porto de Muça encontravam-se 299 lugares de pesca, e pesca frutuosa; armações de pesca contavam-se 9. Por várias vezes Zurara fala de barcos a pescar. Além de peixe, pescava-se também o coral — um coral cuja beleza excede tudo quanto há de mais admirável nos outros mares (palavras de Edrici).»

(Vitorino Magalhães Godinho)

Marrocos, como todo o país islâmico, exercia grande atracção sobre os Portugueses (e sobre os Castelhanos também) da Idade Média, exagerando-se enormemente a sua opulência e fertilidade. Este aspecto tem de ser bem compreendido para se explicarem os objectivos e os futuros desapontamentos da expansão quatrocentista.

O espírito de cruzada

Razões económicas e sociais, todavia, são geralmente insuficientes para uma compreensão global de qualquer feito da Idade Média. Dão-nos a base, a plataforma racional da acção, mas omitem esse invólucro colorido que todo o homem exige para se desculpar a si próprio e para convencer os outros de uma empresa nobre e idealista. No caso da expansão do século XV, um tal invólucro era feito de textura religiosa dupla: a luta contra o infiel e a salvação das almas.

No século XII, o ideal de cruzada ganhara a Península Ibérica, entrando gradualmente na mente de soberanos e de guerreiros. A luta comum contra os Almohadas nos começos do século XIII, a empresa que levou Afonso IV e o seu exército ao Salado, em 1340, pareciam-se muito com cruzadas, embora de cor e cheiro fortemente ibéricos. Nos princípios do século XV, os Portugueses tinham pensado em conquistar Granada; em vez disso, lançaram-se ao ataque contra Ceuta e Tânger. Mais instruídas e mais conhecedoras do passado, as elites peninsulares de então podiam perfeitamente admitir que, não só a conquista de terras muçulmanas constituía uma cruzada *per se*, mas também que, conquistando Marrocos, continuavam simplesmente a repelir o infiel e a recobrar território antes pertencente à Cristandade.

Uma cruzada, diga-se de passagem, implicava vários aspectos, podia exprimir-se de diversas maneiras e visava a diferentes fins: defendia a Cristandade contra possíveis ataques por não-Cristãos; atacava o infiel com o objectivo de o aniquilar e impedir que espalhasse o «erro» entre outros; obtinha para os Cristãos bases económicas que serviam a prosperidade de todo o mundo cristão; salvava as almas dos descrentes. Guerra aberta, traição, pirataria, pilhagem, escravidão, tudo podia ser considerado elemento de cruzada e justificado como tal. Expansionismo e imperialismo políticos eram meios legítimos de converter o infiel, da mesma forma que a redução ao cativeiro. Assim, não admira que a Igreja aprovasse a expansão portuguesa e lhe desse a sua mais calorosa bênção. Sucessivas bulas papais, aliás

ingenhosamente negociadas pelos representantes portugueses em Itália, apoiaram os projectos militares de Portugal ou aplaudiram as conquistas já levadas a efeito, rotulando uns e outras de santos e de cruzada, convidando os soberanos cristãos a darem-lhes sua ajuda, concedendo indulgências e até uma percentagem nos rendimentos da Igreja — fim desde sempre almejado.

«Tanto pelo minucioso relato de pessoas dignas de fé como pela voz da fama, soubemos que o nosso muito prezado filho em Cristo, D. João, ilustre Rei de Portugal, ardendo em zelo de propagação da fé cristã, resolveu empregar o poderio que pelo Sumo Rei lhe foi dado na exaltação do seu glorioso nome e no extermínio de seus inimigos. E, organizado um exército de soldados cristãos, para combater os sarracenos e outros infiéis que nas terras de África e convizinhas afligiam os cristãos com repetidos assaltos, cativérios e morticínios, partiu para os territórios e lugares que eles retinham em seu poder, e arrancou valorosamente da sua intolerável opressão o lugar de Ceuta, que eles, de há longos tempos atrás haviam ocupado, restituindo-o ao suavíssimo jugo da fé cristã.

Este mesmo Rei, como esforçado atleta e campeão da fé católica, pretende prosseguir vigorosamente a vitória que lhe foi dado alcançar contra os referidos infiéis. E, reunida em volta de si uma copiosa multidão de cristãos, determinou, com a ajuda daquele Senhor em cuja causa ele está devotadamente empenhado, empregar todo o seu poder e o dos seus ditos reinos em subjugar os referidos sarracenos e infiéis, e submeter ao culto da verdadeira fé as terras que eles ocupam. Para a realização de tão fausto empreendimento, implorou humildemente o nosso patrocínio e o da Igreja Católica em que está abrangida a congregação dos mesmos fiéis. [...]

Nós, com o mesmo intuito, mediante o conselho de nossos irmãos, dispensamos mercês espirituais, isto é, remissões e indulgências àqueles que à dita empresa forem chamados.»

(Bula *Sane charissimus*, 1418)

Nem a Igreja nem os Portugueses estavam em boa verdade sendo hipócritas, porque o Cristianismo medieval abrangia todos estes meios, e outros muitos, que os nossos preconceitos de hoje geralmente consideram cruéis, desumanos e puramente materialistas.

Outro aspecto que tem de ser cuidadosamente analisado é o da participação de estrangeiros e de interesses estrangeiros. *Os estrangeiros.*

Os Italianos dominavam boa parte do comércio português a distância, sobretudo no que respeita ao mundo mediterrâneo. Não admira, portanto, que os Italianos se mostrassem interessados em atingir certo número de objectivos comerciais que poderiam ser de menor interesse para os Portugueses. Os Italianos, contudo, eram mais

ricos, mais peritos e adestrados na prática comercial, e possuíam uma rede internacional de operações. Estavam idealmente colocados para guiar e canalizar muitos empreendimentos em direcção aos seus próprios objectivos. Começou logo nos meados do século XIV a sua participação na expansão portuguesa, na primeira grande viagem de que temos notícia segura. Mais tarde, estiveram muitas vezes presentes. Vieram também como aventureiros, conselheiros técnicos, mareantes experimentados, tomando parte nas viagens e até dirigindo algumas delas. Foram eles que, com os Catalães, provavelmente ensinaram os Portugueses a servir-se do portulano e da bússola. E foram eles também que, de terra, exerceram pressão sobre muitos capitães, marinheiros e até senhores mais poderosos para que levassem a efeito esta ou aquela expedição com este ou aquele objectivo bem determinado.

«No século XIV, os privilégios concedidos aos mercadores estrangeiros visavam a garantir a presença individual de cada um e, por vezes, de cada companhia, a fim de que eles pudessem frequentar, sem risco e com lucro, os portos portugueses. Assim, melhorando as condições de estadia, aumentou o número de mercadores estrangeiros «estantes» nas principais cidades do reino.

Consequentemente, melhoraram, para Portugal, as condições em que eram negociadas tanto as importações como as exportações.

Estas garantias individuais, a que aludimos, constam das chamadas «cartas de segurança», ou «cartas de segurança real», que atribuíam ao seu possuidor a certeza «de que coisa alguma lhe seria tomada ou penhorada de suas mercadorias, ouro e prata, e não seria posto embargo nem exercida represália sobre elas, ainda que el-rei houvesse guerra com a terra de sua naturalidade.» [...]

Concediam-se também privilégios de uso de armas, ou para andar em «besta mear de sela e freio», sem embargo da defesa e ordenação régia em contrário. Outorgavam-se isenções de certos impostos ou de servidões militares; facilitavam-se os direitos de procuração; concediam-se privilégios de carga e descarga, de transbordo, de reexportação, etc., etc. De tudo isto nos fornecem exemplos: as cartas régias de 1357 e de 1363 passadas a favor dos mercadores prazentins, genoveses, milaneses e caorsinos, então moradores em Lisboa; as de 1444 e 1454, a favor de Cristóvão Maraboto e seu irmão Jerónimo, genoveses; a de 1437, concedida a Bartolomeu di ser Jacopo di Servani, florentino e procurador dos mercadores-banqueiros Eduardo e André Cambini, de Florença; a de 1452, outorgada ao mercador alemão Lucas Bercavelte; a de 1454, passada a favor do castelhano Afonso Fernández; a de 1453, outorgada a João Guideti, de Florença; a de 1434, concedida ao veneziano António Valim, morador na Raposeira, termo de Lagos (Algarve). [...]

Mas os mercadores estrangeiros não vinham só a Portugal carregar e descarregar mercadorias, também se entregavam ao «comércio do dinheiro» e às operações de empréstimo, chegando mesmo, mais tarde, a cobrar rendas e adjudicar contratos. [...]

O papel dos italianos no comércio português do século XV era essencial, constituindo eles certamente o mais importante grupo estrangeiro em Portugal, no que respeita aos capitais e técnica bancária em que eram mestres. E era nesse campo que exerciam a sua função verdadeiramente actuante.

(Virginia Rau)

Juntamente com os Italianos outros muitos vieram, Bascos, Castelhanos, Catalães, Europeus do Norte e, claro-está, Muçulmanos. A sua participação e o seu contributo nas viagens portuguesas nem devem ser esquecidos, nem sobrevalorizados.

Interesses locais não-de ter intervindo também. Os pescadores e os comerciantes do Algarve não concordavam necessariamente, nos fins e nos meios, com os Lisboetas ou com os Nortenhos. Os concelhos, em seus objectivos tacanhos e egoístas, contribuíram certamente para explicar pormenores estranhos e aparentemente absurdos, atrasos ou empreendimentos apressados. O mesmo aconteceu com os senhores feudais (como classe e individualmente), com as ordens religiosas e com o rei. Nada que se assemelhasse a uma empresa «nacional» ocorreu antes dos finais do século XV, quando quase toda a expansão foi como que «nacionalizada» e «monopolizada» pela Coroa. Na sua primeira fase, é antes como somatório de iniciativas individuais de pequenos grupos que a expansão portuguesa tem de ser estudada. Isto não exclui o papel mais importante e por vezes decisivo desempenhado por alguns ou por algumas comunidades.

Interesses
locais

Todo este problema traz à baila a discutidíssima questão da chefia. Quem foi o real dirigente das descobertas? Qual o papel efectivamente desempenhado por um homem como o infante D. Henrique?

D. Henrique

Entre os apanágios que D. João I concedeu a seus filhos, o quinto de D. Henrique não era, nem o maior, nem o mais rico. Foi feito senhor, e depois duque de Viseu. Foi também feito senhor de vários outros lugares da Beira. Quando Ceuta caiu nas mãos dos Portugueses, o rei deu-lha numa espécie de governo-geral, com encargo de a abastecer e defender. Alguns anos mais tarde, recebia o governo perpétuo do Algarve, nomeação compreensível para quem estava oficialmente ocupado com o destino da cidade africana. Consequentemente, D. Henrique transferiu a sua residência habitual e a sua casa feudal de Viseu para Lagos; ao tempo a maior cidade algarvia (co-

mo se sabe, a famosa Vila do Infante, que ele fundou perto do cabo de Sagres, foi de diminuta importância na história da expansão portuguesa). Em 1420 foi-lhe confiado o governo da Ordem de Cristo, que lhe garantia uma força militar permanente e amplos rendimentos em moeda e em géneros. Durante a maior parte da sua vida, preocupou-se principalmente com as campanhas de Marrocos (assim como de Granada) e com um plano sistemático de conquista militar no Norte de África. Como tal, defendeu sempre que se sustentasse Ceuta contra os ataques muçulmanos, desempenhou o principal papel na infeliz expedição a Tânger, esforçou-se fortemente pela conservação de Ceuta mesmo a custo do abandono do infante D. Fernando ao perpétuo cativo e à morte, apoiou o «partido da guerra» contra seu irmão D. Pedro, contribuindo para a derrota e morte deste último, e esteve provavelmente por detrás de toda e qualquer tentativa de expansão no Norte de África em anos posteriores. Em 1458, velho e cansado, ainda tomou parte na conquista de Al-Qasr al-Sag'ir (Alcácer-Ceguer). Até ao fim manteve-se um militarista e um expansionista, mas muito mais preocupado com Marrocos do que com as viagens de descoberta. Conquistar o Norte de África, «reavê-lo» para a Cristandade, eis sem dúvida alguma o seu ambicioso e acarinhado objectivo.

Além de Marrocos, o infante D. Henrique nunca viajou para parte alguma, em contraste com alguns membros da sua família (dois irmãos e um sobrinho), que conheciam a Europa e os seus problemas. Não obstante, como muitos aristocratas do tempo, mostrou-se interessado por astrologia e astronomia, matemática e ciência náutica. Reuniu à sua volta uns quantos escolares, além de físicos hebraicos e peritos comerciais italianos. Caso típico de príncipe dos finais da Idade Média e dos alvares do Renascimento, acolheu favoravelmente os estrangeiros, escutou-os e exibiu a sua generosidade em dádivas e recompensas. Mais do que um escolar ou um cientista (conquanto fosse instruído e talentoso), parece ter sido um senhor modelo, sempre rodeado de clientes fiéis e louvado por eles. No outono da vida, os interessantes e inesperados resultados das descobertas desenvolveram e estimularam acaso o seu desejo de maior conhecimento e de objectivos mais precisos.

As viagens de descobrimento, se podem ter interessado o infante D. Henrique (como certamente interessaram, mas num grau muito

menor), foram não obstante encaradas, antes de mais nada, como uma maneira de aumentar património e receitas, constantemente em maré baixa devido aos seus empreendimentos políticos e militares e à sua casa opulenta. D. Henrique estava sempre necessitado de dinheiro: nem o seu ducado nem os seus governos produziam rendimentos que bastassem. Em rendas, a Ordem de Cristo vinha porventura abaixo das Ordens de Santiago e de Avis. Assim, o infante esforçou-se muito, não só por obter novos senhorios e proventos, mas também por aumentar e tornar mais rendosos os que já possuía. Tem interesse notar que muitos desses esforços se relacionaram com a pesca e actividades marítimas, incluindo a pirataria e a guerra de corso. Como governador do Algarve e de Ceuta, onde a navegação e a pesca desempenhavam papel económico de primeira grandeza, o infante D. Henrique sabia muito bem dos lucros que o mar podia conceder, se convenientemente explorado. Foi assim que obteve o monopólio da pesca do atum em todo o reino do Algarve; a dízima de todo o peixe apanhado pelos pescadores de Monte Gordo; privilégios e proventos na pesca de toninhas e de corvinas. Tinha nas mãos a maior parte do abastecimento de peixe a Ceuta. Mais tarde, conseguiria ainda o monopólio da pesca do coral. Outros proventos vinham-lhe dos privilégios sobre a moagem, a indústria tintureira e a produção de sabão. Como veremos, não descuro a exploração económica das terras recém-descobertas, tanto no que respeitava à produção do solo como ao tráfico de escravos. E obteria ainda uma espécie de «subsídio» regular da Coroa.

O itinerário do infante D. Henrique não foi ainda feito, nem será fácil fazê-lo, dada a escassez das fontes. Todavia, pelos poucos elementos que permitem detectar a presença do Infante aqui e ali, fica-se com a impressão de que a sua permanência no Algarve só se afirma a partir de 1449, após o combate de Alfarrobeira (sem esquecer as estadias derivadas das empresas de Ceuta e Tânger). Antes, as deambulações de D. Henrique pelo País assemelham-se às da corte que ele, aliás, acompanhava com frequência, sobretudo durante o reinado de D. Duarte e parte da regência que se lhe seguiu. Tomou parte em várias Cortes. Vemo-lo atender aos seus deveres de duque e senhor, estacionando nas suas terras de Viseu e Covilhã. Com mais regularidade ainda preocupava-se com a administração da Ordem de Cristo, detendo-se largas temporadas em Tomar e Soure. Também pousava de tempos a tempos em paços que possuía em Vila Franca de Xira e Lisboa.

Na década de 1440-50 aparece-nos já no Algarve com certa insistência (Lagos, Vila do Infante), mas foi sobretudo na década seguinte que essa insistência se acen-

tuou, conquanto D. Henrique continuasse a desempenhar os seus deveres no Norte sempre que necessário. Ao que parece, viveu permanentemente no Algarve os últimos três anos da sua vida (excepção feita à expedição a Alcácer Ceguer), falecendo em 13 de Novembro de 1460 na Vila do Infante (Cabo de S. Vicente).

Este esboço de itinerário não nos deve surpreender. O infante D. Henrique da juventude e da idade madura era, acima de tudo, o senhor feudal, o cortesão, o responsável máximo pelas conquistas e tentativas de conquistas africanas. Descobrimientos e colonizações vinham em segundo plano. Só no final da vida, já idoso, lhes terá porventura concedido mais relevo nas suas preocupações e nos seus objectivos.

A pouco e pouco, o infante D. Henrique foi-se relacionando intimamente com as coisas do mar. Muitos dos seus cavaleiros e escudeiros possuíam navios ou participavam em actividades marítimas. Todos eles dependiam inteiramente do Infante como seu senhor feudal e comandante-em-chefe. Problemas de obediência parece nunca se terem posto. Portanto, D. Henrique estava em condições ideais para se lançar num vasto plano de expansão marítima, desde que assim o quisesse.

Todavia, não se vislumbram traços de qualquer plano durante muitos anos. Parece estar bem estabelecido que, de todas as viagens que conhecemos, realizadas entre 1415 e 1460 (data da morte do Infante), só cerca de um terço foram devidas a iniciativas suas. Os outros dois terços deveram-se ao rei (D. João I, D. Duarte, D. Afonso V), ao regente D. Pedro, aos senhores feudais, aos mercadores e terratenentes vilãos, etc. Outro tanto se diga da exploração económica das novas terras descobertas. Este facto, sem obliterar o papel desempenhado pelo infante D. Henrique, reduz consideravelmente a sua chefia a uma dimensão mais humana e mais medieval.

Bibliografia— Todo e qualquer estudo dos descobrimientos portugueses deve incluir as quatro obras gerais seguintes, que aliam investigação original com síntese vigorosa: Jaime Cortesão, *Os Descobrimientos Portugueses*, vol. I, Lisboa, Arcádia, 1958; Vitorino Magalhães Godinho, *A Economia dos Descobrimientos Henriquinos*, Lisboa, Sá da Costa, 1962 (como introdução aos muitos outros livros e artigos do mesmo autor e provida de uma excelente bibliografia crítica); Duarte Leite, *História dos Descobrimientos. Colectânea de Esparsos*, 2 volumes, Lisboa, Cosmos, 1958-61; e a *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, vol. I, Lisboa, Ática, 1937, em alguns dos seus capítulos.

Embora as histórias gerais das técnicas e das ciências incluam visões de conjunto sobre os inventos do fim da Idade Média e sua aplicação prática, omitem, em geral, aspectos mais pormenorizados, mas que se revelam fundamentais para compreender

a expansão portuguesa. Para estes, vejam-se, entre outros muitos, Luciano Pereira da Silva, *Obras Completas*, 3 volumes, Lisboa, Agência-Geral das Colónias, 1943-46; Abel Fontoura da Costa, *A Marinharia dos Descobrimientos*, 3.ª edição, Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1960; e Luís de Albuquerque, *Introdução à História dos Descobrimientos*, Coimbra, 1962, *Curso de História da Náutica*, Coimbra, Almedina, 1972, e outros trabalhos. Deste último autor são também variados artigos, dignos de leitura, no *Dicionário de História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão. Sobre cartografia, a obra padrão foi escrita por Armando Cortesão, *Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos Séculos XV e XVI (contribuição para um estudo completo)*, 2 volumes, Lisboa, Seara Nova, 1935, sumariada e actualizada em 1960 com o título de *Cartografia Portuguesa Antiga*.

Não existe biografia satisfatória do Infante D. Henrique. Os velhos trabalhos de Oliveira Martins, Major, Beazley e outros acham-se hoje completamente desactualizados. Vitorino Nemésio escreveu um livrinho sobre D. Henrique e a sua época, que merece atenção: *Vida e Obra do Infante D. Henrique*, Lisboa, Comissão Executiva do Quinto Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1959. Merecem também leitura a conferência de Peter E. Russell, *Prince Henry the Navigator*, Londres, 1960, e o artigo de Yves Renouard, *L'Infant Henri le Navigateur dans l'histoire de l'Occident*, sep. da *Revue d'Histoire Economique et Sociale*, vol. XL (1962), n.º 1, Paris, 1962.

2 — As viagens de descobrimento

São raras e dispersas as memórias sobre viagens de descobrimento realizadas no século XIV e começos do século XV. Nos fins da centúria de duzentos (1291) uma expedição genovesa conduzida pelos irmãos Ugolino e Vadino Vivaldi partiu de Itália com destino à costa ocidental africana, ultrapassando a latitude das Canárias e desaparecendo sem mais vestígios. Talvez em 1336, outra viagem genovesa alcançou as mesmas ilhas: seu chefe, um tal Lancellotto Malocelli, ocupou uma ou várias delas durante alguns anos e regressou depois à pátria, deixando a sua presença assinalada no nome da ilha de Lanzarote, que era o seu, depois traduzido para castelhano. Um pouco mais tarde (1341), mercadores italianos de Lisboa conseguiram convencer D. Afonso IV a financiar (e acaso organizar) uma expedição de três navios às Canárias: os capitães eram italianos (genoveses e florentinos), mas a tripulação incluía castelhanos, portugueses e aragoneses-catalães. A expedição visitou todas as treze ilhas Canárias e provavelmente o arquipélago da Madeira também. Pela primeira vez na cartografia, o famoso portulano catalão Dulcert de 1339 registou correctamente a maior parte das ilhas, com muitos dos seus actuais nomes.

Estas viagens foram precedidas por algumas outras que convém assinalar, a cargo de navegadores muçulmanos. Já sem falar dos «Aventureiros» lisboetas do século XII ou anteriores, atrás mencionados, indiquem-se: a viagem de Ibn Fatima, algures no século XIII, que atingiu porventura o cabo Não; e a de Muhammad ben Ragano, um mercador andaluz de Almeria, que teria chegado a paragens próximas em 1337. Em ambos os casos, note-se, não houve qualquer propósito deliberado de chegar

mais a sul, mas apenas circunstâncias meteorológicas adversas que fizeram correr as embarcações para além do desejado.

Outras viagens e expedições, de que restam somente notícias vagas, terão ocorrido na segunda metade do século XIV e nos começos do XV, devidas a catalães, a andaluzes, a franceses e, certamente também, a portugueses. Todas elas visaram as Canárias e a costa africana. Analisando a cartografia catalã e italiana da época, dos começos para os finais da centúria de Trezentos, nota-se claramente um progresso no conhecimento da região, que só pode reflectir sucessivas viagens efectuadas.

Canárias

As Canárias eram habitadas por tribos selvagens vivendo numa espécie de estágio neolítico de cultura. O arquipélago mostrava-se rico em possibilidades económicas, o que explica os esforços portugueses e castelhanos de o submeter, abundando em escravos, materiais corantes e peixe. Os Italianos, claro está, localizavam-se longe de mais para competir a sério com Portugal ou com Castela. A corrida para o domínio permanente das Canárias durou mais de cem anos, ambos os reinos organizando e enviando expedições sucessivas que fracassaram na obtenção de uma vitória completa. Era ainda cedo demais para tentativas duradouras de expansão: acontecimentos locais e internacionais ocupavam as gentes da Península Ibérica, travando quaisquer manobras persistentes de organização política e exploração económica. Para mais, os povos indígenas lutavam arduamente pela liberdade. Também os Franceses intervieram, tendo o rei de Castela doado algumas ilhas na qualidade de feudos a cavaleiros franceses. Em 1436, o papa Eugénio IV reconheceu formalmente os direitos de Castela à posse das Canárias, facto que os Portugueses se recusaram a aceitar, continuando o despique até 1480.

«Os Portugueses procuraram estabelecer um domínio sobre uma ou algumas das Canárias, mas encontraram sempre tenaz resistência da diplomacia castelhana. Jean de Bettencourt reconheceu, em 1403, a suzerania de Henrique III de Castela sobre as ilhas, vindo mais tarde a vender os seus direitos de senhor feudal ao conde de Niebla (1418). Maciote Bettencourt, sobrinho do ocupador normando que, em seu nome, governava a ilha de Lançarote, manteve-se nesse governo como mandatário de Niebla; e conseguiu ainda assegurar a posse do cargo quando, em 1430, Niebla alienou o senhorio das ilhas Forteventura, Ferro e Lançarote a Guillén de las Casas. Sobre estes factos inserem-se as tentativas portuguesas para a ocupação de uma das ilhas do arquipélago, como passamos a resumir: 1.º Em 1424 foi enviada às Canárias uma forte expedição (2500) sob o comando de D. Fernando de Castro, que procurou sem êxito submeter a Canária, não ocupada por castelhanos. Apesar de se não tratar de um acto hostil directo, João II de Castela deu imediatamente instruções a Afonso de

Cartagena, que pouco antes enviara a Lisboa como embaixador, para apresentar um protesto formal contra aquela tentativa. O Governo Português não atendeu a essa diligência, pois em 1427 largou de Portugal para as Canárias uma nova armada de ocupação, capitaneada por António Gonçalves da Câmara; por causas que não são bem conhecidas, também esta expedição se malogrou. 2.º Em face dos insucessos verificados, Portugal procurou conseguir por negociações o que não lograra alcançar pelas armas, pedindo a Castela a cedência de uma das ilhas Canárias que estavam sob jurisdição castelhana. Como a representação feita nesse sentido obtivesse resposta negativa, o infante D. Henrique decidiu negociar com o papa o direito ao domínio sobre as ilhas pagãs do arquipélago; o que lhe veio a ser reconhecido por uma bula de 1434. Este documento pontifício foi a origem próxima das alegações expendidas por Afonso de Cartagena, no Concílio de Basileia (1435), em defesa dos direitos castelhanos atingidos pela decisão do pontífice. A Cúria reconsiderou, expedindo a D. Duarte ordem para que suspendesse qualquer acção porventura já projectada nas ilhas. 3.º Em 1448 Maciote Bettencourt, que continuava como governador de Lançarote, cedeu por venda esse governo ao infante D. Henrique, embora com salvaguarda dos interesses castelhanos. Uma expedição portuguesa, comandada por Afonso Dornelas e Antão Gonçalves, foi sem demora enviada a tomar posse da ilha, o que conseguiu levar a efeito. Esta ocupação, no entanto, apenas durou dois anos: Antão Gonçalves, que ficara com a capitania de Lançarote, foi dela expulso, com aqueles que o acompanhavam, por hostilidade dos indígenas e dos povoadores cristãos que já nela encontrara instalados. 4.º Em 1455 Henrique IV de Castela doou aos condes de Atouguia e Vila Real (altos dignitários do séquito que, depois do casamento daquele rei com D. Joana de Portugal, acompanhara a princesa a Espanha) o senhorio das ilhas Canárias não ocupadas por cristãos (Canária, Tenerife e Ferro). Os dois beneficiários imediatamente transferiram para o infante D. Fernando o feudo concedido pelo rei de Castela e o próprio D. Afonso V procurou assegurar, com o beneplácito do papa, a validade da doação. No entanto, Henrique IV anulá-la-ia em 1468. 5.º Enfim, pela letra de um tratado com Castela confirmado em Toledo em 1480 (6 de Março), Portugal abandonava definitivamente qualquer pretensão sobre aquelas ilhas, reconhecendo aos reis de Espanha «a possessão ou quase possessão em que estavam das Canárias».

(Luís de Albuquerque)

Diferente foi o caso da Madeira. Portugal não lhe prestou grande atenção até começos do século XV. Por volta de 1417, todavia, Castela enviou uma importante frota à ilha de Porto Santo. Desta vez, porém, Portugal respondeu sem hesitar e com decisão: em 1419 e 1420, duas expedições, chefiadas por João Gonçalves Zarco, Tristão Vaz Teixeira e Bartolomeu Perestrelo, largaram do Algarve e ocuparam a Madeira e Porto Santo permanentemente. Foi o começo real da grande expansão ultramarina. É interessante notar que se traduziram para português os nomes italianos ou catalães das ilhas, o que mostra

Madeira

que os povoadores se não consideravam autênticos descobridores: assim, *Legname* passou a Madeira, *Porto Santo* não careceu de tradução e *Deserte* transformou-se em Desertas.

Açores

O passo seguinte foi um tanto mais difícil. Na década de 1420 os Portugueses conheciam já perfeitamente a costa ocidental marroquina, que costumavam bordejar até ao paralelo 26 ou 25 Norte. Não lhes oferecia também surpresas o Atlântico em redor dos arquipélagos das Canárias e da Madeira. Sempre que navegavam um pouco mais para ocidente, sabiam da dificuldade em obter ventos favoráveis que os levassem de regresso a casa, a menos que rumassem para noroeste e aí apanhassem os alisados soprando de oeste. É possível que tentassem igualmente evitar a pirataria castelhana, muito activa na zona das Canárias. Num desses desvios, por 1427, um piloto algarvio de nome Diogo de Silves terá avistado a ilha de Santa Maria, depois a de S. Miguel e possivelmente mais cinco ilhas dos Açores em sucessão, visto que todas elas se apercebem à distância umas das outras.

A data do «achamento» português e o nome do descobridor levantam ainda dúvidas. É na carta catalã de Gabriel de Valsequa, desenhada em 1439, que se regista a informação mais precisa a esse respeito. Segundo ela, e de acordo com a leitura de Damião Peres, «Aquestes illes foran trobades per diego de silues pelot del rey de portogall an lay M cccc xx. vij», ou seja, «Estas ilhas foram achadas por Diogo de Silves, piloto do rei de Portugal, no ano de 1427». «Silves», todavia, tem sido lido de diversas maneiras, porque as letras não se apresentam de forma clara. Autores houve, por isso, que leram «Simis», «Sinus», «Sunis», etc. A interpretação de Damião Peres é, na verdade, a mais correcta paleograficamente e a mais lógica no sentido.

Nada nos garante, porém, que a viagem de 1427 fosse a «primeira» empreendida pelos portugueses aos Açores. Nem sequer sabemos quais os meios de informação de que dispunha Gabriel de Valsequa. Também sobre a identidade de Diogo de Silves nada conhecemos.

Ao baptizar as ilhas, quer os descobridores, quer alguém por eles em Portugal, transgiram entre a terminologia lendária e o direito de atribuir novos nomes a terras descobertas. Na verdade, os portulanos existentes mostravam-se muito menos claros e precisos em referir o arquipélago dos Açores do que em descrever, quer a Madeira, quer as Canárias. Assim, do primeiro grupo de sete ilhas, só a uma foi mantida a designação cartográfica: S. Jorge, traduzido de San Zorzo ou San Giorgio. Santa Maria, S. Miguel, Terceira (nome popular para a

«terceira» ilha achada ou localizada no arquipélago, em vez do nome oficial de ilha de Nosso Senhor Jesus Cristo), Pico (outro nome popular alusivo à alta montanha com seu pico coberto de neve, em lugar do nome oficial de ilha de S. Luís), e Faial (em vez de ilha de S. Dinis), todas elas testemunham o descobrimento e a ocupação dos Portugueses. A sétima ilha, Graciosa, pode equivaler à tradução de outra palavra italiana que surge nos portulanos, mas pode também significar que a ilha foi julgada «graciosa» pelos seus descobridores ou primeiros povoadores. Quanto ao termo «Açores», constitui novo enigma. Existiriam muitos açores no arquipélago, quando se efectuou a descoberta? Ou foi o nome simplesmente traduzido e adaptado do árabe *raḥam*, ave de rapina, que o geógrafo e historiador muçulmano Idrisi usara no século XII para denominar uma ilha lendária no Atlântico?

A descoberta da costa ocidental africana constituiu o principal objectivo das viagens dos começos do século XV. Algures para sul existia o afamado «rio do ouro», com as minas auríferas que abasteciam todo o Islam. Em 1346, um navio catalão navegara para o Meio-Dia em busca do «rio de l'or» que se pensava ser um dos braços do Nilo.

Vários navios portugueses seguiram nessa direcção na década de 1420 e princípios da de 1430. A linha de costa era bem conhecida até ao paralelo 26°N aproximadamente. Do cabo Não em diante, a região mostra-se desolada e perigosa, com nada à vista excepto rochedos escarpados e dunas de areia. O rugido das vagas batendo contra os penhascos ouve-se a muitas milhas de distância. Quando sopram os ventos de oeste, a altura das ondas na costa pode exceder 15 m. De Outubro a Abril são vulgares os nevoeiros espessos. Para um marinheiro medieval, com longa prática de escutar todo o género de narrativas fabulosas sobre o Mar Tenebroso e o fim do Mundo, essa linha de costa traiçoeira e deserta anunciava sem dúvida alguma o limite da navegação possível. O longo promontório do cabo Bojador, penetrando com profundidade no mar, mostrava claramente onde se encontrava a barreira. Quem ousaria passar além?

Enviado pelo infante D. Henrique, Gil Eanes foi ousado e experimentado bastante para cometer a proeza. Se as fontes narrativas contam a verdade, quinze vezes o tentou e quinze vezes o não conseguiu.

Costa africana

De qualquer maneira, o habitual exagero medieval serve aqui para demonstrar quão difícil a empresa se afigurava a todos e quão importante a passagem do cabo Bojador se revelou na história dos descobrimentos marítimos. Em 1434 Gil Eanes dobrava finalmente o famoso cabo, continuando por algumas milhas e regressando com a boa nova de que, para efeitos de navegação, o mundo ainda não acabava ali. Como prova convincente, trouxe consigo algumas rosas silvestres colhidas além do promontório do Bojador. Hoje em dia, historiadores e geógrafos discutem se o cabo famoso do século XV corresponde de facto ao moderno cabo com esse nome (26,5°N, no actual Sahara Espanhol) ou antes ao cabo Jubu, várias milhas a sul.

Depois de 1434, a descoberta da costa ocidental africana prosseguiu num ritmo bem mais acelerado. No ano imediato, Gil Eanes com Afonso Gonçalves Baldaia passaram o trópico de Câncer (23,5°N) e chegaram ao que supunham ser e portanto denominaram o Rio de Ouro (actual Rio de Oro, no Sahara Espanhol). Aí obtiveram as primeiras amostras daquilo que sobretudo buscavam: ouro. As viagens começavam a produzir lucro que se visse e a atrair número maior de gente. Tornaram-se mais numerosos os empreendimentos e as expedições passaram a largar de Portugal ano após ano.

Em 1441 Nuno Tristão atingiu o cabo Branco (cap Blanc) na actual Mauritânia, a 21 graus norte. Este mesmo navegador, ao que parece apto e experimentado, descobriu pelo menos mais dez graus de costa para sul, em viagens sucessivas durante os cinco anos que se seguiram. Foi provavelmente o primeiro a chegar à costa do Senegal e, depois, aos rios Gâmbia e Salum. Outros navegadores descobriram o cabo Verde, a 14,5°N, e o cabo dos Mastros, ambos na actual república do Senegal.

O ritmo dos descobrimentos não afrouxou na década de 1450. Seguindo a costa, o piloto Diogo Gomes e vários outros mareantes (incluindo os italianos Cadamosto e Uso di Mare, ao serviço do infante D. Henrique) alcançaram a Guiné e a Serra Leoa. Nos começos do século seguinte, ou talvez antes, Pedro de Sintra chegou à latitude da actual Monróvia (6,5°N) onde a linha costeira indubitavelmente mostrava curvar para leste.

Sabemos da existência de numerosas viagens empreendidas até 1460. Uma das listas mais completas foi-nos dada por Fernando Bandeira Ferreira e pode assim resumir-se: 1419-33 — uma vintena de viagens, incluindo as de Diogo de Silves, Gon-

çaves Zarco, Tristão Vaz Teixeira, Bartolomeu Perestrelo e Gonçalo Velho; 1433 — 1.ª viagem de Gil Eanes; 1434 — 2.ª viagem de Gil Eanes; 1434? — Afonso Baldaia e Gil Eanes vão à Angra dos Ruivos; 1436 — Afonso Baldaia atinge o Porto da Galé; 1437 — viagem ao Rio do Ouro de iniciativa particular; 1438? — redescobrimto das Selvagens; 1440 — 2(?) viagens além-Bojador, talvez de iniciativa particular; 1441 — viagens de Antão Gonçalves e Nuno Tristão (cabo Branco); 1443 — 2.ª viagem de Nuno Tristão (Gete e Garças) e viagem de Antão Gonçalves ao Rio do Ouro; 1444 — viagens de: Gonçalo de Sintra ao cabo Branco e Arguim, Antão Gonçalves com Diogo Afonso e Gomes Pires, Nuno Tristão (3.ª até ao rio Senegal), Dinis Dias (cabo Verde) e expedição de Lagos (Naar e Tider); 1445 — viagens de: Antão Gonçalves com Gonçalo Homem e Diogo Afonso ao cabo Branco, Dinis Eanes da Grã com Álvaro Gil e Mafaldo de Setúbal ao cabo de Santa Ana, 2.ª expedição de Lagos, Álvaro de Ornelas às Canárias, 1.ª de Álvaro Fernandes, e talvez de João de Ornelas às Canárias; 1446 — 3.ª expedição de Lagos e viagens de Gomes Pires (Rio do Ouro), Nuno Tristão (Gâmbia) e Álvaro Fernandes; 1447 — viagens de Diogo Gil (Meça), Antão Gonçalves (Rio do Ouro), Jorge Gonçalves (Rio do Ouro), Valarte e Fernando Afonso (Guiné); 1448 — viagens de diversos navios de Lagos para pescar; 1450 — expedição às Canárias; viagem de Diogo de Teive para ocidente; 1455 — viagens de Uso di Mare (Guiné), Cadamosto (1.ª) e António da Noli (Cabo Verde); 1456 — viagens de Cadamosto (2.ª), Diogo Gomes (Guiné) e dos chamados escudeiros do Infante (Guiné); 1458 — expedição à Guiné; 1460 — viagens de Gonçalo Ferreira (Guiné), António da Noli (Guiné), «Prado» (Guiné) e Pero de Sintra (Serra Leoa).

Portanto, em menos de trinta anos, 20 graus da Terra haviam sido descobertos, baptizados e cuidadosamente descritos. Os Portugueses estavam prestes a entrar no amplo golfo da Guiné, que, durante algum tempo, julgaram ser o «mar do Sul», ou seja o fim da África.

Ao largo da costa foi descoberto e explorado o arquipélago de Cabo Verde nas décadas de 1450 e 1460. A ilha do Sal já era conhecida antes e aparecia nos mapas: por isso os Portugueses lhe mantiveram o nome. As restantes ilhas foram em geral nomeadas de acordo com o santo do dia em que iam sendo achadas: Santo Antão, S. Vicente, S. Nicolau, Santa Luzia, S. Cristóvão (depois mudado para Boavista), Santiago, S. Filipe (posteriormente mudado em Fogo, devido ao seu vulcão). Este facto permite concluir que as ilhas de Cabo Verde foram descobertas em duas fases, uma na Primavera (Abril-Maio) e a outra no Inverno (Dezembro-Janeiro).

«O achamento das ilhas de Cabo Verde está ainda envolto em certa obscuridade. Aceita-se geralmente que foram encontradas em dois grupos, por expedições diferentes. E assim, o primeiro diploma que se lhes refere (carta régia de 3 de Agosto de

1460) apenas menciona cinco ilhas: «e da ylha de Sam Jacobo (Santiago), e Fellipe, (Fogo) e da ylha dellas Mayaes (Maio) e da ylha de Sam Christovam (Boa Vista), e da ylha Lana» (*llana, lhana*, chã, isto é, do Sal, que, de facto, aparece como a mais plana e baixa do arquipélago). O diploma seguinte (carta régia de 19 de Setembro de 1462), acrescenta às cinco ilhas citadas no anterior, a «jlha Brava e a jlha de Sam Nycollao e a jlha de Sam Vicente e a jlha Rasa e a jlha Bramca e jlha de Santa Luzia e a jlha de Sant Atonio» (Santo Antão), incluindo portanto todas as ilhas e os principais ilhéus que constituem o arquipélago. Entretanto, fizera-se o reconhecimento do interior das ilhas, como mostra a mudança de nome da ilha do Sal: ilha «chã» para quem a vê do mar, mais do que esta particularidade do relevo (notado igualmente no ilhéu Chão, do grupo das Desertas e no ilhéu Raso, do arquipélago de Cabo Verde), impressionariam os viajantes as grandes crostas salinas do interior da cratera (depois chamada Pedra de Lume) e da extremidade meridional da ilha. E o nome de Sal prevaleceu. [...]

Ao abordar casualmente (1456?) uma ilha (Boa Vista), depois de a correr algum tempo à vista de terra, mandou Cadamosto desembarcar um pequeno grupo para ver se ela era habitada; mas não só não viram gente, como em balde procuraram caminhos ou outros sinais da presença do homem; por isso, puderam apanhar à mão; e com paus e cacetes, muitos pombos que lá havia; de um lugar alto, avistaram outras três grandes ilhas ou talvez mais, que a distância não permitia distinguir; estas, e as que ao depois se vieram a descobrir, eram todas «desabitadas, não encontrando nela senão pombos e infinitas aves de espécie estranha, e grande pescaria de peixes». Daqui, navegando para o sul e bordejando uma delas, «que parecia abundante de árvores», descobriram a boca de um rio; e, seguindo a margem, «acharam alguns uns bocados de sal muito branco e excelente» e água, que colheram. Também aí apanharam grande quantidade de tartarugas, de sabor delicioso, que comeram e salgaram para levar como provisão durante a viagem. Também pescaram na boca do rio, que era largo e fundo bastante para nele entrar um navio carregado, de 150 toneis, quantidade incrível de peixe. Aí se demoraram dois dias, matando muitos pombos e fornecendo-se de refrescos.

À primeira ilha que avistaram deram por isso o nome de Boa Vista; à outra, «que nos parecia a maior de todas quatro», chamaram de Santiago, «porque no dia de São Felipe e Tiago (1.º de Maio) fomos a essa ilha lançar âncora».

(Orlando Ribeiro)

Viagens
para Ocidente

No Atlântico Norte, os mareantes portugueses iam igualmente tentando novas descobertas, em busca das terras lendárias apontadas nos mapas ou narradas pela tradição. Muito pouco se conhece das suas viagens para ocidente porque não existem quaisquer ilhas e portanto raros testemunhos ficavam dessas expedições. O mar, como tal, era de somenos importância e só o aparecimento de terra merecia as atenções. Atendendo à escassa documentação possuída, alguns historiadores admitem que, pelos meados do século, os Portugueses ha-

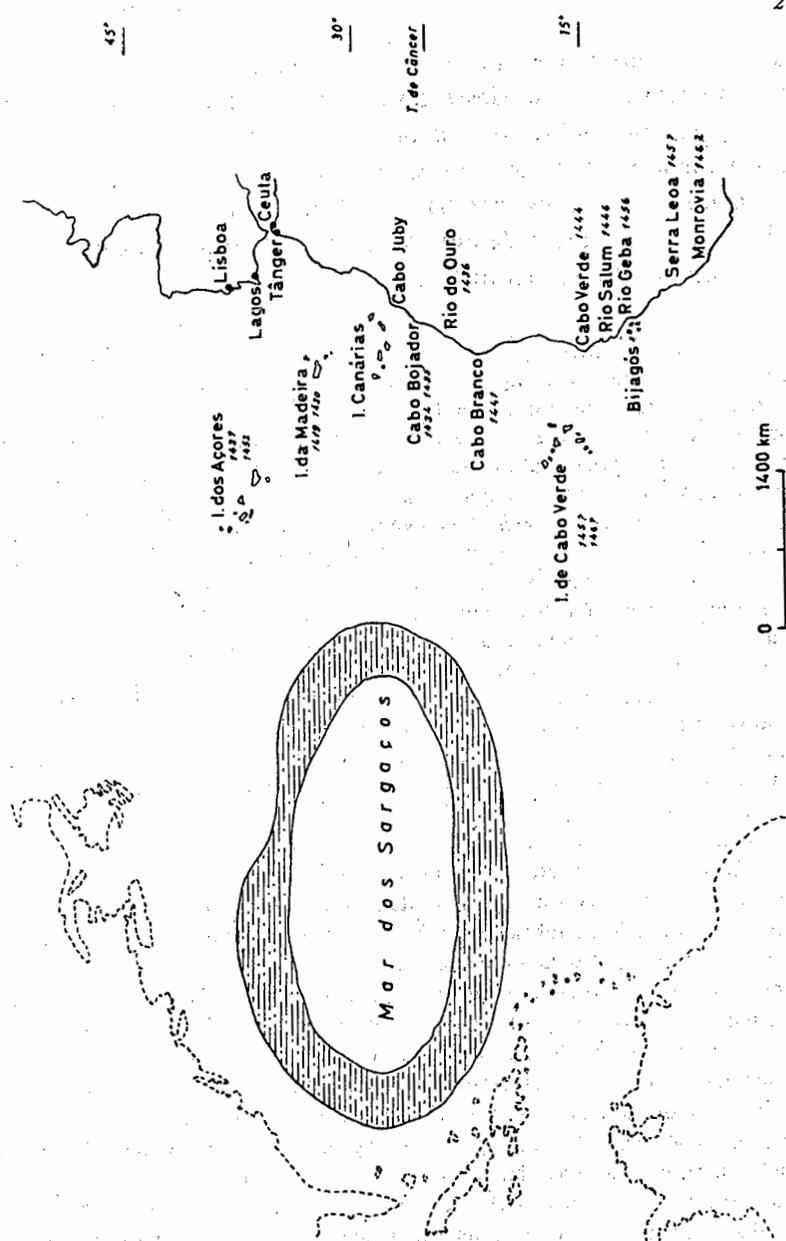


Fig. 33 — Viagens de descobrimento até à morte do infante D. Henrique

viam alcançado ou pelo menos avistado algumas das Antilhas, o nordeste do Brasil e o nordeste do continente norte-americano (Terra Nova e Gronelândia). Numa dessas viagens, descobriram as duas mais ocidentais ilhas dos Açores, invisíveis do resto do grupo. Preservaram um dos nomes lendários — Corvo, tradução de *Corvi marini* — mas baptizaram de Flores a outra ilha, designação mais do que apropriada à sua exuberância florida.

«Começaremos pelas referências àquilo que chamaremos descobrimento da Terra dos Bacalhaus para nos cingirmos à expressão geográfica, empregada por Fernando Colombo. Ouçamos o que este diz, traduzido em português: [...] «Foi também procurar esta ilha (Antilha — Sete Cidades) um certo Diogo de Tiene, cujo piloto chamado Pietro Velasco, natural de Palos de Moguer em Portugal, disse ao Almirante em Santa Maria da Arrábida que tendo partido do Faial e navegado mais de 150 léguas para sudoeste (*per libeccio*) e ao voltar para trás descobriram as ilhas das Flores, às quais foram guiados por muitas aves que viam andar por aqueles sítios, porque sendo tais aves terrestres e não marinhas, foi por eles julgado que não podiam repousar senão em alguma terra. E depois que caminharam tanto para nordeste que tomaram o cabo de Clara na Irlanda por loeste na qual paragem acharam ventos muito fortes do poente, sem que o mar se turvasse. O que eles consideraram que podia ser causado por alguma terra que os protegesse do lado do ocidente. Mas porque era já entrado o mês de Agosto não quiseram tornar-se à ilha com medo do Inverno. Foi isto mais de quarenta anos antes que se descobrissem as nossas Índias.» O texto de las Casas conforma-se com este nas suas linhas gerais, e diverge dum ou outro pormenor aliás de importância [...].

Diogo de Tiene está de há muito identificado com Diogo de Teive, escudeiro do infante D. Henrique, que efectivamente descobriu as ilhas das Flores em 1452, segundo os documentos da época. No fim deste mesmo ano recebia o alto prémio da concessão do monopólio do fabrico do açúcar na Madeira, e ao mesmo tempo a sua caravela era também utilizada no transporte de cereais para Ceuta, o que deve ser considerado como outro prémio, e que nós averiguámos em documento oficial inédito. Quanto à particularidade que levou ao descobrimento das Flores e do Corvo, é certo que os roteiros do século XVI ensinavam a conhecer a proximidade daquelas ilhas pelo aparecimento não só de gaiivotões e calcamares, mas também estapagados e garaginhas brancas, que andam próximo da terra, e cujo *habitat* é comum àquele arquipélago e ao da Madeira. Trata-se, pois, dum personagem real que além de navegante possuía uma caravela; e averiguado fica que um dos cometimentos que se atribui é certíssimo em si e nas particularidades que lhe singularizam o relato. O observador, conclui-se também, conservava uma exactíssima recordação do facto em si na data e nas minúcias respectivas. Verificada a grande fidelidade nesta parte do relato, aumentam muito as probabilidades de exactidão no restante.»

(Jaime Cortesão)

Em qualquer caso os mareantes portugueses chegaram sem dúvida ao Mar dos Sargaços e reuniram elementos e experiência bastantes para traçar um mapa muito completo e preciso dos ventos e das correntes do Atlântico, que seria usado por todos os futuros navegadores.

Bibliografia (além das obras gerais já mencionadas) — A melhor narrativa das viagens de descobrimento, cronologicamente tratadas, deve-se a Damião Peres, *História dos Descobrimientos Portugueses*, Porto, Portucalense Editora, 1943. Complementem-se os seus dados com os de Raymond Mauny, *Les Navigations Médiévales sur les côtes sahariennes antérieures à la découverte portugaise (1434)*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960, e Jaime Cortesão, *Os Descobrimientos Pré-Colombinos dos Portugueses*, Lisboa, Portugália, 1966.

Sobre as expedições às Canárias, veja-se também Florentino Pérez Embid, *Los Descubrimientos en el Atlántico y la Rivalidad Castellano-Portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilha, 1948. Vitorino Magalhães Godinho escreveu um artigo que merece leitura sobre *A Economia das Canárias nos séculos XIV e XV*, sep. da *Revista de História*, n.º 10, S. Paulo, 1952.

3 — Os primeiros resultados

Durante muitos anos, nem a Madeira nem os Açores receberam colonização permanente. Navios portugueses e navios castelhanos visitavam de quando em vez ambos os arquipélagos, sobretudo a Madeira, à procura de matérias-primas facilmente carregáveis. Nessas condições estava, por exemplo, o muito apreciado «sangue de dragão», resina de cor vermelha extraída do dragoeiro (planta liliácea) e utilizada na indústria têxtil para fins de tinturaria. Todas as ilhas se mostravam também ricas em madeira.

Madeira

Na década de 1420, o receio de uma ocupação castelhana levou Portugal a decidir o povoamento da Madeira. Menos de um centenar de pessoas, dirigidas pelos três «descobridores» (João Gonçalves Zarco, Tristão Vaz Teixeira e Bartolomeu Pallastrello ou Perestrelo, um italiano), desembarcaram nas duas ilhas da Madeira e Porto Santo para ficar. Haviam sido provavelmente recrutados nas terras pertença do infante D. Henrique e da Ordem de Cristo. A maioria proveio, ao que parece, do Algarve.

A estrutura social e económica da metrópole foi introduzida sem grandes alterações nas duas ilhas. Os três dirigentes pertenciam aos escalões inferiores da nobreza — dois deles eram escudeiros do Infante e o terceiro, um fidalgo italiano —, o mesmo acontecendo com cerca de catorze outros. O resto compunha-se de plebeus (incluindo alguns degredados), social e economicamente dependentes daqueles. Zarco tinha certa preeminência dentro do grupo e recebeu o encargo de dirigir o povoamento. Quer por iniciativa própria, quer em obediência a instruções, dividiu o arquipélago em três partes, uma para

si, abrangendo metade da Madeira, e duas para os seus companheiros, uma correspondendo à restante parte da ilha maior e a terceira limitada ao Porto Santo. As Desertas nunca foram povoadas. A divisão da ilha da Madeira seguiu uma linha meramente convencional, traçada diagonalmente do extremo noroeste para o extremo sueste. Em cada quinhão, o «senhor» tinha o direito de conceder terras, fosse pelo sistema de aforamento, fosse em plena propriedade. Exigia-se a ocupação efectiva da terra e o seu cultivo dentro de um prazo estabelecido.

Levou mais de uma geração a conseguir uma perfeita organização da Madeira do ponto de vista administrativo. As ilhas dependeram primeiramente da Coroa. Em 1433, o rei D. Duarte doou-as como uma espécie de feudo, a seu irmão D. Henrique, embora só em vida deste e conservando para si a dízima do peixe apanhado. À maneira feudal ibérica, o monarca não alienou os direitos de cunhar moeda nem de prestar justiça suprema. Espiritualmente, as ilhas foram entregues à Ordem de Cristo, o que garantia também a D. Henrique todos os seus rendimentos eclesiásticos.

Como senhor da Madeira, o Infante criou um sistema de três capitánias perpétuas e hereditárias, que confiou aos três «senhores» locais existentes, confirmando assim a partilha original. Estes *capitães*, ou *capitães-donatários*, exerciam a jurisdição em nome de D. Henrique, concediam terras aos povoadores e detinham o monopólio dos meios de produção (moinhos, fornos e lagares comuns) e da venda do sal, assim como o décimo da dízima (= redízima) pertencente ao senhor supremo. Este sistema inspirava-se no que fora adoptado pelas repúblicas italianas nas colónias do Levante depois das Cruzadas, e também pelos Catalães e os Franceses nessa mesma área. Longe de se limitarem a uma mera imitação, todavia, os Portugueses (e os Castelhanos, depois deles) relacionaram as instituições europeias com as novas condições que encontraram nas terras descobertas, estabelecendo assim uma estrutura altamente original de administração colonial.

Em 1451, já o Funchal e o Machico, as duas principais aldeias da Madeira, e sedes de administração das duas capitánias da ilha, eram elevadas à categoria de vila e recebiam o seu foral.

«Ora um ano depois [1451], Machico e Funchal são elevadas a vilas e as instituições municipais irão contrabalançar, com o tempo, o poderio exagerado dos capitães, condicionado pelas circunstâncias primitivas da colonização. No Funchal (de Machico nada se sabe documentalmente), a vida municipal não foi, de começo, muito próspera. Em 1470 não havia ainda Paços do Concelho e as vereações realizavam-se ao ar livre. Na mesma data contavam-se na vila do Funchal, que coincidia com a capitania do mesmo nome, trinta homens-bons, sobre os quais poderiam recair os cargos municipais. A verdade, porém, é que a maioria deles se esquivavam, por diversas formas, às responsabilidades concelhias, de tal modo que, em 1466, o infante D. Fernando, herdeiro de D. Henrique, havia proibido os «homens-bons» de se escusarem a servir os «ofícios» da vila funchalense. A explicação do facto residirá, porventura, nos atavismos aristocráticos (atavismos esses que as condições primitivas do povoamento exacerbaram) da maioria dos «homens-bons» locais, pouco inclinados, socialmente, à defesa dos direitos do povinho comum. E não é, certamente, por acaso que o barbeiro João do Porto (repare-se: *do Porto*) desempenha papel de relevo nos primórdios da vida concelhia madeirense. Não obstante, o movimento municipalista foi progredindo, ainda que lentamente. [...]

Tudo quanto se conhece desses tempos remotos nos inculca a certeza de que a população madeirense é de origem fundamentalmente metropolitana. O estudo dos livros de linhagens locais revela apenas um pequeno número de apelidos de origem estrangeira, gente essa, aliás, que acabou por ser absorvida pela população portuguesa. E, além do mais, a língua, os costumes e as instituições têm a marca evidente de Portugal. [...]

Conhecem-se os nomes dos seguintes companheiros de Zarco: Gonçalo Aires Ferreira, Francisco Carvalhal, João Lourenço, Rui Pais, João Afonso, António Gago, Lourenço Gomes, Francisco Alcoforado, Vasco Delgado, Álvaro Afonso, Aires Lordelo, Vasco Esteves, Manuel Afonso de Sanha e João do Prado, que se fixaram na ilha, com a família, investidos da função oficiosa de povoadores. A estes foram imediatamente distribuídas vastas terras em regime de sesmaria, e com elas constituíram avultados patrimónios, de alguns dos quais ainda hoje há vestígios. Esses homens formaram, pois, a aristocracia local, que, tal como a metropolitana, se definiu, económica e socialmente, pela posse da terra.»

(Joel Serrão)

Pouco antes de morrer, o infante D. Henrique convenceu o rei Afonso V a transferir o seu senhorio sobre as ilhas para D. Fernando, irmão mais novo do monarca e filho adoptivo do Infante. O feudo de D. Fernando, porém, incluía o direito de transmissão ao filho mais velho.

Do ponto de vista económico, as ilhas ofereciam enormes vantagens mas não menos obstáculos a um desenvolvimento harmonioso. Estavam cobertas de densa vegetação que precisava de ser desbastada e arrancada em vastas áreas para permitir campos de sementeira,

pomares e hortas. Se bem que férteis em água, careciam de um complicado sistema de canais e de irrigação, assim como de escoamento. Essencialmente montanhosas, não favoreciam as práticas agrícolas sem um esforço prévio de conversão em terraços dos declives orográficos. Não havia nelas gado nem animais domésticos. Se tinham peixe em abundância, faltava-lhes em contrapartida carne. E assim por diante. Foram todas estas barreiras que impediram o desenvolvimento acelerado da Madeira (e também das demais ilhas) como lucrativa colónia de povoamento.

Não obstante, existiram lucros desde os começos. Boa madeira de cedro e de teixo proporcionou logo fontes de rendimento. Entre as primeiras exportações dos colonos contavam-se o sangue de dragão, o anil e outras matérias tintureiras. (Em 1439, uma carta régia isentava de direitos aduaneiros toda a mercadoria enviada da Madeira para Portugal. Este privilégio foi renovado, pelo menos, até 1449). O peixe servia de base da alimentação local. Depois, a pouco e pouco, um esforço persistente e bem dirigido — onde a arte tradicional muçulmana e moçárabe estava porventura presente — criou uma rede de levadas ou comportas, que permitiu avanço grande da agricultura.

Desde cerca de 1450 a cerca de 1470, a Madeira revelou-se um grande centro produtor de cereais (umas 3000 a 3500 toneladas por ano), exportando-se para Portugal mais de metade do seu trigo, quer para consumo metropolitano, quer para abastecimento de Ceuta e das expedições ultramarinas. Parte deste comércio cerealífero estava nas mãos de mercadores catalães e italianos. Cobriam a ilha azenhas e atafonas, cujo monopólio (com o dos fornos públicos) pertencia aos capitães. Com um solo virgem, que era ainda enriquecido pelas cinzas dos grandes fogos de arroteia, a produtividade mostrava-se tão elevada que os preços tiveram de ser mantidos artificialmente altos. Abundava já o gado, e o vinho e o açúcar iniciavam a sua carreira triunfal. Em 1452, o infante D. Henrique assinara um contrato com um tal Diogo de Teive para o estabelecimento de um engenho de açúcar. Quatro anos mais tarde, exportava-se para Inglaterra o primeiro açúcar madeirense. Aos poucos, atraídos pela perspectiva de bons lucros, foram chegando à ilha e aí se estabelecendo número relativamente grande de mercadores estrangeiros e nacionais: entre os mais proeminentes contavam-se os Judeus e os Genoveses, embora os Portugueses nunca tivessem alienado a sua parte no comércio açucareiro

e ainda menos na produção do açúcar. Pela década de 1460, o açúcar começava já a revolucionar a economia da ilha e as suas condições de vida. Em vez do habitual barco por ano que o ligava à metrópole, o Funchal passou a ser demandado com frequência por navios portugueses e estrangeiros em ligação directa com os mercados da Europa Ocidental. A população aumentou, superando os 2000 habitantes entre 1460 e 1470, onde se incluíam os primeiros escravos trazidos das ilhas Canárias, de Marrocos e da costa africana para trabalharem nas plantações.

De interesse social foi a rápida transformação de parte dos primitivos povoadores (onde, apesar da diferenciação social vigente, não se registavam desigualdades económicas desmedidas) em classe muito mais opulenta de terratenentes absenteístas, que preferiam viver no Funchal ou no Machico, entregando a rendeiros ou feitores as tarefas agrícolas locais. O surto do trigo e, depois, do açúcar e do vinho, quer na produção local, quer na exportação, depressa originou uma classe de ricos proprietários, muitos deles de nome e linhagem aristocráticos. Na Madeira, como em Portugal, uma estrutura de tipo feudal caracterizou assim os finais da Idade Média.

Açores

A colonização dos Açores começou muito mais tarde e produziu os seus primeiros resultados importantes muito mais tarde também. No começo da década de 1430 foram deixados nas ilhas de S. Miguel e de Santa Maria carneiros e outros animais domésticos como medida preliminar para uma ocupação permanente. Contudo, foi só em 1439 que um diploma régio autorizou o infante D. Henrique a iniciar o povoamento, que na verdade começou nos primeiros anos do decénio de 1440. Tal como sucedera à Madeira, todo o arquipélago fora concedido a D. Henrique e à Ordem de Cristo. Mas ao contrário do que acontecera na Madeira, o senhorio do Infante encontrou competidores. Seu irmão D. Pedro, ao tempo regente do reino, pretendeu também um quinhão no rendoso empreendimento. Apropriou-se de S. Miguel e, segundo parece, ordenou o povoamento sistemático da ilha.

«Os primeiros povoadores abordaram a ilha [São Miguel] pelo sul e estabeleceram-se numa enseada "desembarcando entre duas frescas ribeiras de claras, doces e frias águas, entre rochas e terras altas, todas cobertas de alto e espesso arvoredado de

cedros, louros, ginjas e faias, e outras diversas árvores", que é hoje o lugar da Povoação Velha. Estes primeiros colonizadores eram gente do Algarve, Alentejo, Beiras e alguns africanos: todos se instalaram em cafuas de palha e feno e logo semearam a terra de trigo; mas "os campos em que foi semeado eram tão abundantes e férteis que o trigo não dava espiga, mas fazia uma cana grossa, coberta de grandes e largas folhas... o que vendo eles escreveram ao Infante que a terra não era para povoar... posto que dava em muita abundância muitos legumes... e o gado multiplicava em grande maneira". [...]

«E porque o impenetrável matagal impedia a passagem para o interior, alguns dos primeiros colonos percorreram a costa em batéis e, arribando a um terreno aberto, aí fundaram outra povoação, Vila Franca do Campo, onde a produção do primeiro trigo semeado lhes causou espanto. Desta nova povoação não tardaram a seguir pela costa, para arribarem a Ponta Delgada, baía abrigada e rodeada de terras férteis. Estava lançada definitivamente a colonização da ilha. Daqui por diante foram-se criando novos lugares, escolhidos quase sempre em pontos da costa de mais fácil acesso e perto de cursos de água.»

(Raquel Soeiro de Brito)

Santa Maria foi doada por D. Henrique a Gonçalo Velho, segundo o sistema das capitánias. Tal como na Madeira, a isenção de direitos alfandegários sobre a mercadoria exportada para o continente tornou-se uma espécie de pedra angular no crescimento da economia açoreana. Para mais, em 1447, o infante D. Pedro alargou as possibilidades de S. Miguel renovando essa isenção e tornando-a perpétua, privilégio que estimulou a futura prosperidade da ilha. Porém, o fim da sua carreira política e a morte pouco posterior (1449) comprometeram durante algum tempo a colonização efectiva de S. Miguel. Tal como na Madeira, todas as ilhas — à excepção do Corvo, doada como feudo ao duque de Bragança — foram mais tarde concedidas pelo rei ao seu irmão mais novo D. Fernando, pouco tempo antes da morte do infante D. Henrique.

Só no decénio de 1460 é que os Açores se converteram em objecto de permanente interesse. Além de Santa Maria e de S. Miguel, também a Terceira, a Graciosa, o Faial e o Pico foram povoadas e entregues a capitães-donatários, um para as duas últimas nomeadas, um para a Graciosa e outro para a Terceira (ulteriormente dividida em dois quinhões, segundo uma linha recta diagonal que separava a ilha em duas metades). Capitães e povoadores receberam privilégios, terras e rendas de forma muito semelhante à da Madeira. Contudo, verificou-se a curto trecho que o recrutamento de colonos não se mos-

trava tarefa tão fácil. O infante D. Henrique foi obrigado a entregar duas das mais importantes capitânias a estrangeiros (ambos da Flandres), que trouxeram consigo número considerável de compatriotas. Na estruturação social, todavia, poucas foram as diferenças.

Tal como na madeira, materiais tintureiros e madeirame detiveram o primeiro lugar no desenvolvimento económico dos Açores durante algum tempo. O peixe teve, da mesma forma, papel decisivo no abastecimento local. Gado e trigo tornar-se-iam as principais fontes de receita, mas não anteriormente à década de 1470. A produção de açúcar nunca se desenvolveu, tanto devido ao desfavor do clima como à rivalidade madeirense. Em consequência, poucos escravos fizeram a sua entrada no arquipélago.

Escravos

Proventos económicos da costa ocidental africana não começaram a afluir antes de 1440-50. Durante algum tempo, viu-se que os escravos eram mais abundantes, fáceis de obter e lucrativos do que o ouro. É conveniente recordar que as Canárias, muito antes da costa ocidental africana, constituíam a fonte mais importante da escravização, e que os Castelhanos, os Franceses e os Italianos, ao mesmo tempo ou antes que os Portugueses, se dedicaram ao tráfico de escravos com pingues lucros. Como todos os outros, os Portugueses fizeram as costumadas razias nos Canarinos, trazendo muitos como escravos para a Madeira. A competição com Castela, todavia, impediu Portugal de se servir do arquipélago das Canárias como mercado de escravos permanente. Por volta de 1460-70, quando ia em aumento na Madeira a procura de mão-de-obra barata para as plantações de açúcar, Castela defendia activamente os seus direitos à exclusiva propriedade e exploração económica das ilhas. Nas águas do arquipélago enxameavam os piratas. Além do mais, os Canarinos mostravam-se difíceis de capturar e de escravizar, resistindo ferozmente e parecendo ser melhores lutadores do que trabalhadores. Os Portugueses preferiram muitas vezes ocupá-los como guerreiros contra os seus rivais, em obstáculo permanente à colonização efectiva por Castela.

Podiam também obter-se escravos na costa marroquina, mas era tarefa mais perigosa. Excelentes guerreiros, os Mouros possuíam uma organização militar eficaz que travava as veleidades de escravização. Seria necessário que os Portugueses controlassem primeiro uma vasta área de *hinterland* marroquino, o que nunca conseguiram fazer.

Continuando para sul, quando se alcançava a África negra e se achava menos subido o nível civilizacional, mostravam-se mais promissoras as condições de escravatura. Os primeiros negros foram trazidos em 1441 por Antão Gonçalves, que fez suas batidas na costa norte da Mauritània (a cerca de 20° Norte). Foi grande o entusiasmo em Portugal e, três anos mais tarde, um grupo de algarvios, associado numa espécie de companhia temporária dirigida pelo almoxarife de Lagos, armou seis caravelas, alcançou a costa da Mauritània e trouxe consigo triunfantemente 235 escravos. Daí por diante, o tráfico continuou florescente: entre 1441 e 1448 importaram-se em Portugal um mínimo de 1000 escravos e talvez mais; na década de 1450, uma média de 700 a 800 escravos entrava anualmente na Europa, via Algarve e Lisboa. A costa da Guiné revelou-se um mercado melhor do que qualquer outra área atingida até então pelos Portugueses.

Se parte dos cativos resultava de incursões directas no interior, a maioria provinha de compras regulares a mercadores muçulmanos e aos próprios Negros. Trocavam-se escravos por panos e por outros artigos que os Portugueses iam muita vez adquirir a Marrocos, de novo por vias legais. De Portugal, grande número, senão a maioria dos escravos vendia-se depois com bons lucros para Castela, Aragão e outros países europeus e só uma parte ficava nas plantações de açúcar (e em serviços agrícolas ou domésticos) da Madeira e de Portugal. Juntamente com o açúcar, o tráfico de escravos podia considerar-se um dos mais rendosos entre todos, atraindo numerosos mercadores de toda a Europa, italianos sobretudo.

«Na fase inicial da exploração do ocidente africano, os escravos eram, em regra, "filhados" (capturados em operações organizadas pelos navegantes ou negociantes). São disso exemplos concretos, além das razias no Magrebe, as feitas aos guanches, das Ilhas Canárias, e aos "Azenegues de cor amulatada", em Arguim, por espanhóis e portugueses, capturando homens e mulheres, vendidos depois em Portugal, Sevilha e Cádiz, como escravos.

Poucos anos volvidos, o Infante D. Henrique reconheceu os efeitos nocivos das operações de razia e captura, que comprometiam seriamente não só as boas relações com os povos africanos, como até o bom êxito do comércio e da navegação na costa, para o sul. Decidiu, por isso, fosse seguido o processo de compra de escravos aos maiores de cada área por mercadorias das suas preferências. [...]

A prática de escravização de homens e de mulheres, vendidos depois em feiras nas sociedades africanas era antiga. Além de outros, Almada refere o comércio de escravos em várias etnias, umas vezes vendendo-os entre si, outras vezes a etnias dife-

rentes. Assim, os Nalus transaccionavam com os Beafares os do próprio grupo assim como os Bagas e Cocolis capturados pelos Beafares, que, por sua vez, os revendiam a outros povos e, mais tarde, aos traficantes europeus. Este comércio continuou a ser feito durante o século XVII. Entre Mandingas e Jacancas o negócio de escravos estava organizado nas suas feiras periódicas, onde eram vendidos a mercadores negros de outras etnias, não só para revender a traficantes Árabes, no interior, como depois a europeus, nos portos do litoral.»

(António Carreira)

Outros
produtos

Da Guiné, os Portugueses traziam também goma arábica, gatos de argália (de onde se extraía um produto medicinal muito apreciado), malagueta, algodão, marfim e vários outros artigos menores, incluindo papagaios. Davam igualmente lucros consideráveis o peixe e o óleo de peixe e de baleia. Além de peixe propriamente dito, os navios portugueses caçavam baleias e lobos marinhos (focas) nas águas das Canárias e do Norte de África, vendendo depois em Portugal, de onde eram exportadas para outras partes, as peles e o azeite.

Ouro

Ouro, o tão cobiçado objectivo, chegou pela primeira vez a Portugal em 1442, a dar-nos crédito às crónicas. Era trocado por trigo, género de grande procura entre os Negros. Este facto explica que os Portugueses, em si mesmos sempre falhos de trigo para consumo, o fossem comprar no estrangeiro ou na Madeira só com o propósito de conseguirem ouro. Os Negros apreciavam também, e trocavam pelo precioso metal, tecidos e peças de vestuário, cobertores, contas de coral e prata. Não sabemos, nem mesmo aproximadamente, quanto ouro chegou à Europa nesses tempos, a bordo das embarcações portuguesas. Mas a intensidade do tráfico com a costa africana, o seu monopólio pelo infante D. Henrique, e as alterações para melhor que se registaram na moeda nacional (v. Cap. IV) indicam que o comércio de ouro desempenhou papel de relevo na economia do País e correspondeu aos almejados fins em vista.

Formas
comerciais

Até 1443, eram livres o comércio e a navegação com a África: qualquer pessoa podia armar um navio e mandá-lo a Marrocos ou à costa norte-africana com objectivos de comércio regular ou simplesmente para pilhagem e pirataria. De todos os lucros, porém, a quinta parte pertencia à Coroa, na velha tradição da «Reconquista». Apenas os infantes D. Pedro e D. Henrique estavam isentos deste tributo e unicamente no que respeitava à guerra de corso.

Em 1443, o infante D. Henrique conseguiu obter o monopólio de todo o comércio efectuado com a costa africana a sul do cabo Bojador. Foi-lhe mesmo doado o quinto que devia pertencer ao Estado. Por esse tempo, D. Pedro controlava o governo e beneficiava de todos os seus proventos e privilégios: podia bem permitir-se ser generoso para com o irmão mais novo, de cujo apoio necessitava.

Monopólio de comércio não queria dizer exclusivo de navegação. Continuaram os empreendimentos de particulares, embora passasse a ser necessária a autorização de D. Henrique. O seu poderio e organização de tipo económico não bastavam ainda para um monopólio efectivo implicando coordenação completa de todo o tráfico. Em vez disso, o Infante preferia conceder uma licença de cada vez que lha pediam, recebendo em contrapartida uma quinta parte livre de qualquer esforço. Desta forma, o monopólio henriquino assemelhava-se antes a um senhorio, à maneira dos que possuía na metrópole.

As licenças para comerciar obedeciam a duas formas principais: se os particulares tomavam para si as despesas com a armação e com a viagem, D. Henrique recebia 25% dos lucros; se era ele a ter os encargos de armar o navio, os proventos seriam divididos a meio.

Não sabemos muito de como se faziam os contratos entre particulares ou se criavam sociedades. Na maioria dos casos, parece que os próprios mercadores participavam nas expedições. Negociantes de maior fazenda ou mais bem organizados, claro está, haviam de enviar os seus representantes e preferir ficar em casa. O mesmo acontecia, evidentemente, quando um senhor feudal se decidia a ganhar o seu quinhão no tráfico africano. Os lucros mostravam-se elevados, em geral acima dos 100%, às vezes podendo montar aos 700%.

«Fala-se frequentemente de uma sociedade comercial fundada em Lagos em 1444. Infelizmente as fontes são mudas a respeito de uma tal sociedade, se lhe concedemos o atributo da permanência. Havia sociedades cuja duração se restringia a uma única viagem, quando muito a duas. Muitas vezes, o armador fazia um contrato com um ou vários mercadores. A bordo havia pelo menos um escrivão, um piloto e o patrão, além dos marinheiros. Por Cadamosto sabemos que D. Henrique impunha um dos dois tipos seguintes de contratos: se não era ele a fazer as despesas de armação do navio e da viagem recebia 1/4 (esta percentagem de 25% é confirmada por Diogo Gomes, mas legalmente o Infante só tinha direito a 20%); se corriam por sua conta os encargos da armação do barco, mas todas as outras despesas incumbiam à outra parte contratante, dividiam-se os lucros ao meio. Por desgraça ignoramos tudo dos contratos que ligavam simples particulares entre si. Na maior parte das vezes o

comerciante acompanhava a sua mercadoria; não acontecia assim, porém, quando havia um *bailleur de fonds*—senhor ou rico burguês. Os lucros eram muito elevados—geralmente acima dos 100%; chegavam com razoável frequência a ser de 7 por 1. [...]

Na *Relação* de Diogo Gomes lê-se que no tempo do Infante D. Henrique os alarves traziam a Arguim ouro puro em pó, pagando-lhes os portugueses com trigo, mantas e outras mercadorias; e, indica-se, estas transacções continuavam à data da redacção desse relato, ou seja, na última década do século XV. Este ponto é confirmado por Münzer, que esteve em Portugal em 1494, pois diz que se troca actualmente trigo por ouro e panos por escravos e outras coisas.

Reporta-se também à década derradeira de Quatrocentos a descrição que de Arguim nos deixou João Rodrigues (transmitida por Valentim Fernandes).

Os portugueses vendem panos de cor (azuis e vermelhos), linho, albornozes, alquicés, lambéis, bordatéis, bedens, selas, estribos, bacias, mel, prata, coral vermelho em contas redondas, alaquecas, trigo. As mercadorias de mais valia são o trigo, a prata e as alaquecas. Os mouros trazem do continente escravos pretos, ouro, peles de anta, goma arábica, gatos de algália, ovos de ema e camelos.»

(Vitorino Magalhães Godinho)

Feitorias

Pelos fins da década de 1440, foi criada a primeira feitoria regular na ilha de Arguim (20,5° N), não longe do continente. Servindo-se de materiais locais mas com ferramentas e mão-de-obra trazidas de Portugal, um Soeiro Mendes de Évora dirigiu a construção de um castelo ou fortaleza para protecção e chefiou o primeiro grupo organizado de povoadores, incluindo um sacerdote. A feitoria foi quase imediatamente arrendada a uma companhia portuguesa (porventura com acções de Italianos também) por um período de dez anos. Ulteriormente, as condições modificaram-se. A morte de D. Henrique (1460) inaugurou novo período de liberdade comercial (v. Cap. V) mas onde o papel da Coroa seria cada vez maior.

No decénio de 1450 foi fundada uma segunda feitoria (e provavelmente um castelo também) algumas milhas a sul de Arguim. O seu objectivo consistia em comerciar com malagueta, marfim, almíscar e papagaios. Por esse tempo começava a própria Coroa a organizar rudimentarmente o comércio ultramarino, nomeando funcionários—por exemplo, um almoxarife para os escravos mouros importados e para toda a mercadoria vinda da Guiné—e criando uma espécie de repartição pública, a *Casa de Ceuta*, para superintender nas terras ultramarinas, principalmente em Marrocos. Por 1445 criava-se outra repartição, em Lagos, especializada no comércio com Arguim.

Depois da morte do infante D. Henrique, este escritório seria transferido para Lisboa.

Discutiram-se já as motivações particulares do Infante e as motivações gerais da expansão. É sumamente duvidoso que D. Henrique possuísse alguma vez um plano bem organizado com o fim de explorar terras desconhecidas, e ainda menos que acalentasse o sonho de chegar à Ásia e àquilo a que hoje chamamos Índia. Mas seria errado supor que as condições gerais ao tempo em que as descobertas começaram eram as mesmas que por alturas da morte do Infante, em 1460. Muito se modificara, no entanto, resultado quer das variações da conjuntura mundial quer dos próprios descobrimentos. Variaram também os pontos de vista, as finalidades e os conhecimentos do próprio D. Henrique. No outono da sua vida, é muito provável que albergasse em seu espírito uma imagem bem mais clara do mundo e daquilo que se poderia atingir nele do que quarenta anos atrás.

Mas se não encontramos um plano definido de atingir a Ásia por via marítima na primeira metade do século XV, encontramos, em contrapartida, uma definição assaz exacta dos fins a alcançar em África e um estudo bastante completo dos seus meios. Provas datando da segunda década de Quatrocentos e continuando por mais de cem anos a seguir mostram claramente que estava na ideia de muitos dirigentes portugueses, incluindo D. João I, D. Duarte, D. Afonso V e o infante D. Henrique, um plano de conquista da África muçulmana com o objectivo final, embora distante, de reconquistar Jerusalém. Em suma, o ideal de cruzada norteava os seus esforços. Este ideal seria depois associado com as possibilidades de atingir a Ásia por via marítima e vasado num vasto empreendimento de descoberta do mundo por Cristo, mas só nos finais da segunda metade do século XV. Até então, a política portuguesa tem de entender-se no enquadramento geral das últimas cruzadas e de explicar-se por ele.

Teoricamente os Cristãos nunca haviam aceite a ideia da perda permanente da Terra Santa e das regiões outrora submetidas ao «ecuménico» Império Romano. A reconquista do Norte de África, seguindo-se à da Península Ibérica, parecia a todos um objectivo natural e, pelo menos em teoria, entrava nos objectivos políticos dos monarcas ibéricos. Tanto o rei de Castela como o rei de Portugal sen-

Planeamento
das viagens

A «Recon-
quista»

tiam essa mesma obrigação, acrescida e adornada da perspectiva de acrescentar novas províncias a seus reinos e aduzir novas rendas a seus tesouros.

Existia desde havia muito um bispo nominal de Marrocos. Nos princípios do século XV, o rei D. João I conseguiu que o Papa nomeasse como tal um sacerdote francês que era o confessor da rainha D. Filipa de Lencastre. Depois de Ceuta ter caído em mãos portuguesas, esse mesmo bispo foi feito bispo de Ceuta, sendo-lhe então entregue uma diocese real para governar. Um português fora também investido no bispado nominal de Cartago. Assim, Portugal mostrava-se já no comando da administração eclesiástica de boa parte do Norte de África, no caso de ser bem sucedida a guerra contra os Mouros.

Em 1418, uma bula papal convidava todos os cristãos e todos os fiéis em geral a juntar forças com o rei de Portugal contra o Islam; aconselhava o clero português a pregar a cruzada, autorizava conquistas de território e concedia as inevitáveis indulgências. Foi seguida por diversas outras bulas com objectivos idênticos e cláusulas parecidas. No mesmo ano, os Portugueses obrigavam os Mouros a levantar o cerco a Ceuta e planeavam um ataque contra Gibraltar que nunca se efectivou.

Às diversas tentativas europeias de organizar uma cruzada, os monarcas portugueses responderam sempre com entusiasmo, quer em teoria quer em prática. Em 1437, por exemplo, proclamava-se solenemente a cruzada em todo Portugal (que levaria ao desastre de Tânger). O papa Eugénio IV não se poupou a esforços para incitar os reis e senhores da Europa a combater o Islam onde quer que ele se encontrasse. Na década de 1440, concebeu uma aliança com o Preste João que atacaria os muçulmanos pelo sul. Concedeu a Portugal novas bulas, recheadas de exortações e de privilégios, apoiando a empresa de Ceuta e os projectos ultramarinos, garantindo indulgências aos chefes, etc. Ao mesmo tempo, o Papa procurava não se comprometer inteiramente com Portugal, a fim de estimular os interesses de Castela e beneficiar dos seus esforços também. Assim, recusou as Canárias ao monarca português e confirmou-as ao castelhano. Nos fins do decénio de 1440 e durante o de 1450, Castela despertou da sua indiferença e resolveu participar nas descobertas e nas conquistas. Os seus piratas foram interferindo cada vez mais com a navegação portuguesa, enquanto se concedia formalmente ao duque de Medina Sidó-

nia, em desafio ao monopólio português, o tráfico mercantil com as novas terras descobertas. Pouco tempo depois, a África era oficialmente declarada «conquista de Castela», proclamação destituída de sentido nos seus aspectos práticos, mas mesmo assim desafiadora da política portuguesa. A morte do rei castelhano João II (1454) resolveu momentaneamente o problema, visto que o novo monarca, Henrique IV, nunca prosseguiu a sério os esforços empreendidos pelo pai. Ao mesmo tempo os Portugueses atarefavam-se junto da Cúria Pontifícia na obtenção de mais amplos privilégios papais. Conseguiram uma victoria retumbante em 1455 quando a bula *Romanus Pontifex* definitivamente endossou Portugal e só Portugal, sancionando o monopólio de descobrimento e de conquista, e afirmando outras prerrogativas importantes. No ano seguinte, nova bula concedia à Ordem de Cristo a espiritualidade (patronato) de todas as terras recém-descobertas e a serem descobertas no futuro.

O bulário referente ao «Ultramar» pode agrupar-se segundo fases e temas. De 1418 a 1426, o papa Martinho V publicou mais de uma dezena de diplomas relativos a Ceuta, onde se incluíam variados aspectos de conquista, ocupação, benefícios espirituais, administração eclesiástica, comércio com o inimigo, etc. Numa segunda fase, em 1436-37, Eugénio IV deu primeiramente cobertura aos interesses portugueses na questão das Canárias e das terras a conquistar, para depois se aproximar de Castela e revogar o que antes concedera. Numa terceira, de 1442 a 1446, o mesmo pontífice voltou a ocupar-se das coisas portuguesas com espírito mais parcial, promulgando uma dezena de bulas de confirmação das que Martinho V dera e apontando já para a futura conquista de Alcácer Ceguer. A partir de 1452, a diplomacia portuguesa, escorada nos sucessos espectaculares dos descobrimentos e as suas rendas e das novas conquistas em Marrocos, conseguiu toda uma série de importantes concessões papais, devidas a Nicolau V, a Calisto III e a Pio II. Renovação dos privilégios anteriores, direito de conquista e ocupação «até aos Índios», concessão de dois anos de dízima eclesiástica para a organização da cruzada, negócios de Ceuta, comércio com o infiel, absolvição para os caídos em Alcácer Ceguer, etc., tudo foi contemplado.

Fases e temas deste extenso bulário têm de ser estudados em função da conjuntura internacional e da situação político-económica dos Estados peninsulares. Também não podem ser descurados os esforços e a habilidade dos numerosos «diplomatas» que Portugal e Castela mantiveram ou extraordinariamente enviaram junto das cortes pontifícias. Por fim, não se esqueça o impacte que teve a conquista de Constantinopla pelos Turcos (1453) na política concessionária da Santa Sé relativamente a Portugal.

Conquistar a África, portanto, e conquistá-la no enquadramento geral de cruzada, implicava muito mais do que Marrocos ou o Norte do continente: significava a conquista de quaisquer territórios negros a sul do Sahara, em resumo, todo o continente, onde quer que ele terminasse e uma vez que os seus habitantes não adorassem a Cristo. Os Portugueses ficavam com as mãos completamente livres para governar a África com plena aprovação da Santa Sé: só o reino do Preste João permanecia à margem da sua soberania política.

O Preste João

É preciso ainda recordar que os modos de alcançar o Preste João por sul e ocidente continuavam obscuros. Supunha-se que o rio Nilo corria na direcção oeste-leste antes de inflectir para sul-norte. Por várias vezes julgaram os Portugueses que o haviam descoberto, ou pelo menos um dos seus braços. Pensavam achar-se muito mais perto da Etiópia do que era realmente o caso. Isto explica que os seus objectivos políticos, ligados a um ataque ao Islam «pelas costas», se afigurassem viáveis aos estadistas europeus da época (sobretudo ao Papa e aos dirigentes portugueses) e prestes a verificarem-se. Justificava-se, assim, a continuação das viagens de descobrimento e a sua integração na cruzada geral.

Bibliografia (além das obras gerais já mencionadas) — Sobre a colonização da Madeira e dos Açores, ver Vitorino Magalhães Godinho, *A Economia dos Descobrimentos Henriquinos*, Lisboa, Sá da Costa, 1962, obra igualmente fundamental para o estudo de todos os aspectos da expansão pré-quadrocentista. O artigo «Madeira», de Joel Serrão, no *Dicionário de História de Portugal*, vol. II, dá uma excelente síntese dos primeiros tempos da vida do arquipélago. Um sumário da colonização portuguesa do século XV (particularmente sobre os aspectos agrícolas) encontra-se também nos livros de A. H. de Oliveira Marques, *Introdução à História da Agricultura em Portugal (A Questão Cerealífera durante a Idade Média)*, 3.ª edição, Lisboa, Cosmos, 1978 e Raquel Soeiro de Brito, *A Ilha de São Miguel. Estudo geográfico*, Lisboa, Faculdade de Letras, 1955. Sobre o mesmo assunto, Charles Verlinden escreveu um artigo interessante que merece referência: «Formes féodales et domaniales de la Colonisation Portugaise dans la zone Atlantique aux XIV^e et XV^e siècles et spécialement sous Henri le Navigateur», *Revista Portuguesa de História*, vol. IX (1960), pp.1-44.

Para os começos do tráfico de escravos, seleccionem-se, entre a numerosa bibliografia existente, os dois livros de António Carreira, *Cabo Verde. Formação e Extinção de uma Sociedade Escravocrata (1460-1878)*, s.l., Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1972, e *Notas sobre o Tráfico Português de Escravos*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1978. Sobre o bulário relativo ao Ultramar, consulte-se a obra básica de Charles-Martial de Witte, *Les Bulles Pontificales et l'Expansion Portugaise au XV^e siècle*, sep. da *Revue d'Histoire Ecclesiastique*, n.ºs XLVIII a LIII, Louvain, 1958.