

Demul

12 cópias

2a

DEDALUS - Acervo - FFLCH-HI



21200000478

JAIME CORTESÃO

OBRAS COMPLETAS

4

**História
da expansão portuguesa**



SBD-FFLCH-USP



153032

IMPRESA NACIONAL-CASA DA MOEDA

CAPÍTULO II

O desígnio do Infante e as explorações atlânticas até à sua morte *

O retrato do Infante. Sua cultura e auxiliares estrangeiros. O Atlas catalão de 1375-1377.

O plano do Infante. Ocupação dos arquipélagos atlânticos.

Explorações ao longo da costa de África.

Introdução do método científico e da astronô-náutica nos descobrimentos.

Foi o Infante de estatura pouco mais que média, de membros longos e robustos, a tez morena e o cabelo alevantado. Dos seus retratos, um dos quais, o de Nuno Gonçalves, obra genial, se vê que o rosto era de traços fortes, a testa alta, os malares visíveis, o mento grande e proeminente e a austeridade do semblante suavizada pela expressão do olhar, banhado nessa espécie de ilimitação e melancolia dos que perseguem um sonho interior.

Foi dotado duma extraordinária energia física.

Durante a tomada de Ceuta, distingue-se entre os demais guerreiros pelejando durante cinco horas continuamente, sob o peso das armas e em plena zina abrasante dum Agosto africano. Quando, três anos volvidos, chegaram a Portugal as primeiras novas de que os mouros se preparavam para o cerco de Ceuta, diz Azurara: «... foi coisa maravilhosa que o Infante D. Henrique veio de Viseu aos paços da Serra (junto da Atouguia) em um dia e uma noite, que são quarenta léguas (das antigas).» Chegado a Lisboa, e recebidas as cartas com a notícia de que o cerco tinha começado, veio de novo aos Paços da Serra pedir licença ao pai para embarcar na frota de socorro, obtida a qual, regressou acto contínuo a Lisboa. Mas, acrescenta o cronista, «se nos maravilhamos do andar que fez de Viseu, muito mais o devemos fazer deste caminho, que em pouco mais de 15 horas andou 26 léguas, contando aqui a detença que fez em falar a seu padre e dar lugar aos seus que comessem alguma cousa».

Capaz dum dispêndio extremo de energia nos momentos de perigo, não deixava por isso de aplicar-se ao trabalho de todos os dias com um zelo igual e pertinaz. É o mesmo cronista que nos informa: «Todos seus dias passou em grandíssimo trabalho... Duvidoso seria de contar quantos pares de noites seus

* HP, III, pp. 352-384.

olhos não conheceram sono...». Foi casto, sóbrio, austero. Acusam-no de homem de coração duro.

A sua conduta com os irmãos, o Infante D. Fernando, aquando cativo, após o desastre de Tânger, e o Infante D. Pedro durante as desavenças com o duque de Bragança que terminaram com a batalha de Alfarrobeira, constitui a base principal da acusação. Sem pretender deslindar com minúcia as causas da sua atitude num e noutro caso, afigura-se-nos mais prudente supor que em qualquer deles, no ânimo do Infante se deve ter dado o conflito entre os dois deveres e que a vitória da razão do Estado sobre os impulsos afectivos lhe fosse dolorosa.

Vários depoimentos, na verdade, contradizem um tanto esse juízo.

Mateus de Pisano celebra-lhe a afabilidade do carácter, Azurara vai até acusá-lo de benevolência excessiva com os seus; e, a darmos crédito ao que nos conta António de la Salle, o escritor francês que participou na empresa de Ceuta, a reacção do Infante, aquando a morte do seu vedor, Vasco Fernandes de Ataíde, denuncia extremos de sensibilidade afectuosa. O pranto, dias seguidos, sobre a morte do seu leal servidor, as lamentações que dirige a quantos o pretendem consolar, a cena do encontro com a mãe de Vasco, que acaba por dirigir palavras de conforto ao desolado Infante, opõem-se ao retrato do homem duro e frio, espécie de sacerdote de Moloch. Tinha «o gesto sossegado e a palavra mansa», reza a crónica. Da mãe inglesa herdara, ao que parece, a fleuma, que o tornava lento, ao conceber do plano e ao realizá-lo — feição esta do ânimo que Azurara mais parece que louvar, repreender.

Essa aparente lentidão envolvia, no entanto um excepcionalíssimo talento de organizador, cheio de previdência e método.

Nos ardores militares da fé, foi um cruzado; no zelo com que tratou os bens materiais, revelou primores de tino prático, do mesmo passo cauto e inventivo. Dessa extranha mistura de fervor religioso e senso friamente prático constitui testemunho exemplar o seu testamento. Por todos os séculos dos séculos, nas igrejas das suas vilas e das imensas terras que mandou descobrir se haviam de rezar missas pela sua alma. E ele indica, um a um, os templos, os dias da celebração, o carácter do ofício, os legados para o serviço e respectiva fiscalização, e ao alcaide de Tomar, vila e sede da Ordem de Cristo, de que foi governador, deixa o cargo remunerado de *provedor da sua alma*, que para todo o sempre zele e vigie esses cuidados de sua salvação.

Com a gama rica de virtudes que vai do fervor místico ao senso utilitário se devotou a cumprir a missão que lhe coube na terra. E mau grado as suas avisadas traças de lavrador, mercante e industrial, mau grado as imensas riquezas herdadas ou adquiridas, e os monopólios, doações e opulentos subsídios brindados pela coroa, debateu-se toda a vida, arrastado pela paixão descobridora, com angústias de dinheiro e morreu cheio de dívidas. Foram seus credores o mosteiro de Alcobaça, argentários judeus, o conde de Arraiolos e a coroa. A sede de conhecer devorou-o toda a vida. Sacrificou-lhe os bens materiais e

os do espírito. Os próprios irmãos imolou na ara do seu culto. Raros homens em todos os tempos se deram tanto de corpo e alma a um ideal.

Grande alcance para o estudo dos objectivos do Infante assume a averiguação dos elementos da sua cultura e da importância que ele próprio lhe dava. Não há, ao terminar o século XIV, e ao começar o XV, que separar por forma terminante o homem de fé e o homem de ciência. Os dois apareceram fundidos; e dentro do quadro religioso se devem nesta época estudar todas as manifestações da ciência. Foi o Infante D. Henrique homem duma fé ardente. Não há novidade em afirmá-lo; nem pode ser esse o carácter mais original numa grande figura dessa época. Outro relevo apresentam os factos de cultura, como índice precursor de humanidade nova.

Salientemos desde logo que o Infante D. Henrique exerceu, provavelmente a partir de 1418, mas com certeza desde 1431, as funções de governador e protector da Universidade de Lisboa, cargo em que mostrou o maior zelo. Da consciência que tinha da importância do cargo, podemos concluir pelos considerandos da carta em que doa, em 1431, as novas casas para instalação da Universidade: «... e desejando o bem e acrescentamento destes regnos e especialmente em sabedoria donde todo o bem nasce...»

Esta primazia dada à cultura, como factor do bem comum, esta sim, revela, à data em que se escreveu, qualquer coisa de novo, na concepção da vida e dos deveres do homem de Estado.

Que ele próprio fosse homem de estudo se depreende das palavras de Azurara. Noites a fio, sem dormir, passava a trabalhar e tudo nos leva a crer que maiormente se dedicou aos estudos de astronomia e geografia. Azurara e Cadamosto, que viveram na sua intimidade, concordam em afirmar os seus grandes estudos e competência, e mais designadamente «acerca dos movimentos dos corpos celestiais». Do seu interesse pelos estudos astronómicos se infere também, pelo grande número de físicos, quase todos judeus, que teve ao seu serviço. Com efeito, naquela época, a ciência médica e astronómica, melhor diríamos, astrológica, coincidem, por via de regra, nos mesmos indivíduos. Só assim se explica que entre 1440 e 1450 os documentos mencionem uns cinco físicos do Infante. Temos por certo que esta *junta astronómica* coincide com a elaboração das primeiras regras de astronomia náutica em Portugal.

Dos seus estudos de geografia implicitamente se conclui pelas referências de Azurara, de Diogo Gomes e ainda dos cronistas posteriores. E indício igual podemos tirar da origem e qualidade de muitos colaboradores estrangeiros, que chamou para seu lado. Azurara afirma: «Sua casa foi um geral acolhimento de todos os bons do reino e muito mais dos estrangeiros... que comunalmente se achavam em sua presença desvairadas nações de gentes, tão afastadas do nosso huso, que quasi todos o haviam por maravilha...».

Das crónicas e documentos sabemos que teve a seu serviço, além de muitos judeus, numerosos genoveses, venezianos, flamengos, alemães, castelhanos, ingleses, franceses, um dinamarquês, mouros, canários, abissínios e índios.

Dentre esses estrangeiros alguns convém assinalar: Jaime de Maiorca, mestre cartógrafo da escola então mais nomeada; António da Nole, duma família de cartógrafos genoveses émulos dos malhórquinos; Cadamosto e Patrício de Conti, um navegador, outro cônsul de Veneza, o grande empório do comércio das especiarias; Valarte, vassallo do rei da Noruega, país que monopolizava o comércio com a Islândia e a Groenlândia; um mercador de Orão, cidade que mantinha um tráfico directo com os grandes portos comerciais do Índico, como Calecute e Malaca; abissínicos do reino do Preste João e índios.

Deste enumerado, ainda que sumário, é fácil supor a vastidão dos conhecimentos e do horizonte geográfico pelo Infante abrangidos. Sobre um desses nomes vale a pena determo-nos tão eloquentes são os ensinamentos que a sua obra nos fornece. Não restam hoje dúvidas sobre a identidade de Jaime de Maiorca. Uma notável monografia de Gonçalo de Reparaz Filho, publicada na *Biblos*, revista da Faculdade de Letras de Coimbra, terminou com a debatida questão identificando sem sombra de dúvida Jaime de Maiorca com Jaffuda, filho de Abraão Cresques, o cartógrafo de Maiorca, autor do célebre Atlas de 1375-1377, que se guarda na Biblioteca de Paris. Esse atlas, obra tanto de arte como de ciência, constitui só por si a mais eloquente das ilustrações ao desígnio do Infante D. Henrique. Pintado em pergaminho fino colado sobre sete tábuas, longas e deslumbrantes de cor, representa as terras a esse tempo conhecidas e constitui uma espécie de políptico do Mundo. Essa representação vai desde as ilhas Órcades, à Noruega, à Rússia e à Sibéria, ao norte, até além do cabo Bojador e o Oceano Índico, ao sul; e desde os Açores, à Madeira e às Canárias, a ocidente, até à cidade de Cambalech (Pequim), no Extremo-Oriente. Por toda a parte, nos três continentes, se lêem legendas, cujo conjunto constitui um pequeno mas precioso compêndio de notícias de geografia física, comercial e política. Referiremos apenas algumas dentre as mais importantes. Na extremidade sul da costa, junto da costa de África, e imediatamente abaixo das Canárias, uma legenda refere a viagem de Ferrer, em 1346, à busca do Rio do Ouro. Próximo, e já no continente, junto da designação geográfica *Gineua*, em grandes caracteres, outra legenda elucida sobre o reino dos mandingas, o seu imperador Mussa Mali e o comércio e grande abundância de ouro que há nas suas terras. Com efeito, o Sudão e o Sara eram nessa época o centro dum intenso tráfico do ouro, que as caravanas de muçulmanos transportavam aos portos mais importantes do norte de África, desde Ceuta a Alexandria. Precisamente sobre o meridiano que passaria por aquela cidade, vê-se uma passagem na cordilheira do Atlas com esta preciosa indicação da estrada comercial de Ceuta até às regiões produtoras do ouro: «Por aqui passam os mercadores que entram em terra dos negros de Gineua, o qual passo se chama vale de Dahra». Segundo Charles de la Roncière, que estudou com particular atenção a parte do atlas relativa à África, nele figuram as mais importantes estradas comerciais do Sara e que daqui levavam ao Sudão e ao vale do Níger. Na parte oriental do continente, outra legenda refere e situa na Abissínia o famoso reino do Preste João.

Não são menos importantes as informações sobre a Ásia e o comércio do Oriente. Uma série de legendas muito exactas, na localização e pelo ensino, aponta as duas grandes estradas do comércio oriental pelo Mar Vermelho e o Golfo Pérsico, a importância e a qualidade do tráfico em Bagdade e Ormuz, a situação dos países produtores das especiarias nas costas da Índia e no arquipélago malaio e finalmente o grande movimento do tráfico nos portos e nos mares da China. Se a isto acrescentarmos indicações práticas sobre as marés no Atlântico, o regimento para conhecer a hora pela estrela polar, as principais noções sobre o sistema de Ptolomeu, sem omitir a avaliação da circunferência terrestre segundo o geógrafo alexandrino e ainda a representação dum astrólogo medindo a altura do sol com o astrolábio, teremos dado uma ideia, ainda que incompleta, da soma dos conhecimentos e sugestões fecundíssimas que a cultura geográfica dos Cresques representava para o Infante D. Henrique.

Vimos, não obstante, que o Infante teve a seu serviço um navegador pertencente a uma família de cartógrafos genoveses; e presumimos que o «Mestre Pedro, pintor do Infante», designação com a qual figura, em 1440, num documento, seja igualmente um cartógrafo estrangeiro, dado que por essa forma se apelidavam no século XV os desenhadores de cartas.

Já frisámos que o Infante D. Henrique foi sóbrio e austero de virtudes. Não adorava o fausto e o bulfício da corte; e Cadamosto vai encontrá-lo, em 1454, na Raposeira, onde, «por ser remota do tumulto das gentes e propícia à contemplação do estudo, ele habitava de preferência». Esta solicitude em buscar auxiliares e hóspedes de toda a nação revela, pois, antes preocupações de investigador científico; e, à luz das mais vastas possibilidades de conhecimento e informação, devemos estudar os seus desígnios.

Ainda hoje se debatem, e debaterão, opiniões contrárias sobre a espécie de causas que provocaram o movimento dos Descobrimientos portugueses e sobre a amplitude do plano respectivo em tempo do Infante D. Henrique.

A nosso ver, e antes de mais nada, essas divergências provêm quer da credulidade de certos historiógrafos que tomam à letra o relato das crónicas oficiais, esquecendo que as conveniências do Estado obrigavam com frequência a uma política de sigilo, quer duma incapacidade, por carência de erudição ou de imaginação criadora, para abranger no seu complexo de ambições comerciais, sentimentos religiosos, ideias científicas e preparação técnica, todos os factores, de cujo feixe spectral clarearam as luzes do Renascimento. Segunda causa, não menos grave, de incompreensão provém do erro de considerar o Infante como o criador, o fautor e responsável único da obra das navegações portuguesas, esquecendo os antecedentes decisivos do passado, e que ele foi, como se verá, o que diríamos em linguagem dos nossos dias, um comissário da Nação, e até certo ponto da cristandade, para os Descobrimientos. Finalmente um erro psicológico não menos explica certas falhas de visão: o peso de considerar o homem em geral e os grandes homens em particular, como feitos dum bloco, petrificados nas suas qualidades ou defeitos, e não seres plásticos e em evolução,

e em cujo espírito trabalham em equilíbrio por via de regra instável, tendências antinómicas.

Nalguns trabalhos nossos, procurámos demonstrar não só que uma sistemática política de sigilo presidia ao movimento da expansão marítima dos portugueses, mas que as próprias crónicas coevas, quando não foram sequestradas, sofreram mutilações por vezes essenciais. Assim e por forma geral pode afirmar-se que, mau grado o zelo encomiástico dos cronistas, eles apoucam os objectivos da empresa dos Descobrimentos. Há, para ter uma visão completa, tanto quanto possível, que fazer a crítica das fontes oficiais e completá-las com toda a espécie de documentos acessórios e quantas vezes de origem clandestina.

Repete-se que é impossível dissociar na génese dos descobrimentos, os motivos espirituais dos meramente utilitários; e de entre os primeiros considerar apenas o aspecto religioso. Será desde logo e também apoucar o horizonte histórico. Se é certo que num escol restrito de pensadores, ao conceber a ideia de expansão, se pode presumir dominassem as razões de carácter espiritual, sem nunca, aliás, se perderem de vista as necessidades económicas, é certo haverem estas, de preferência, convencido e impulsionado as grandes classes, em conjunto, e mais aquelas que consentiram, solicitaram ou realizaram a grande empresa. É no seu complexo de causas que tem de se estudar os objectivos da empresa nacional.

Erro fora também aquilatar-los como se, pelo Infante, apenas tivessem sido concebidos. Num pequeno estudo, há anos publicado tentámos demonstrar que o plano dos Descobrimentos é obra dum escol nacional, dentro do qual há que assinalar os principais responsáveis na direcção política da nação, durante os três primeiros quartéis do século XV, ou sejam, D. João I, D. Duarte, o regente D. Pedro, D. Afonso V e D. João II. «Os primeiros e definitivos passos no caminho da expansão marítima dissemos nós, deram-se durante o reinado de D. João I. Logo três anos depois de Ceuta, começávamos a ocupar e povoar o arquipélago da Madeira; a breve trecho seguiam-se as primeiras tentativas de descobrimento ao longo da costa de África; em 1424 o Infante D. Henrique dirigia uma expedição de conquista, aliás pouco frutuosa, contra as Canárias; e finalmente, cêrca de 1431, iniciava-se o reconhecimento do arquipélago dos Açores. Tudo isto se deu em vida do D. João I; e um destes actos do longo plano, que então iniciávamos, a tentativa da conquista das Canárias com uma forte armada, foi de grande dispêndio para o erário real.»

É evidente que todos estes actos não só não foram estranhos à vontade do monarca, mas antes ele reflectidamente os consentiu ou ordenou.

D. Pedro é certo que procurou contrariar com prudentes razões a empresa infeliz de Tânger. «Isto não impediu, dissemos também, que êle enquanto ocupou a regência do reino, durante os dez anos da menoridade de D. Afonso V, facilitasse por vários modos a empresa do irmão navegador, premiasse os navegantes que mais longe levavam as suas explorações, que ele próprio enviasse navios seus ao descobrimento e se ocupasse da colonização da ilha de S. Miguel.»

Destes dois dirigentes, com tão alto e prudente sentido da sua função de governantes, não pode imaginar-se que deixassem de pesar ou de antepor aos interesses da fé, todas as promessas de carácter utilitário, no sentido mais largo da palavra. Do próprio Infante D. Henrique poderemos afirmar, como adiante veremos, que desde certo momento em diante, as razões de carácter prático preponderaram em seu ânimo. Concebido nos ardores da fé e do sentimento e na ignorância das dificuldades mais gravosas, o plano dos Descobrimentos por certo evoluiu no espírito de D. Henrique, com a maturidade da inteligência e do saber e a constante e fecunda lição das realidades.

Quando se teria formado no ânimo dos dirigentes nacionais o plano de expansão marítima? A nosso ver nos anos que antecedem imediatamente a tomada de Ceuta, realizada em 1415. A conquista e ocupação desta cidade, testa duma estrada comercial para a região do ouro, chave do Estreito, comporta do comércio do Levante com o Ocidente, sentinela e guarda avançada contra as incursões dos corsários muçulmanos às costas portuguesas foi, segundo cremos, uma espécie de prólogo ao vasto plano de expansão, medida prévia de segurança e primeira etapa necessária no longo caminho a empreender.

A nomeação, no ano seguinte, de 1416, do Infante D. Henrique como governador de Ceuta, representa para nós o traço essencial de ligação entre esse primeiro acto aos que vão seguir-se. É sabido que na iniciativa e organização da tomada de Ceuta, João Afonso, o vedor da fazenda de D. João I, tomou parte essencial. Pois no segundo acto da grande empresa, o reconhecimento da Madeira em 1418, vai por capitão e a mandado do Infante, segundo as crónicas, João Gonçalves Zarco, neto de João Afonso, conforme rezam os nobiliários. Isto nos permite supor que ao primeiro passo nas navegações não fosse estranho o mesmo poderoso ministro que sugerira o acto de conquista, inicial, — segundo nexos, pois, entre um e outro.

É em 1421, segundo Azurara, que começam as tentativas anuais de descobrimento ao longo da costa de África, seguidas em 1424 do primeiro ensaio de conquista das Canárias. A quem possam afigurar-se demasiadamente longos os intervalos de tempo entre estes vários actos, para que se admita entre eles continuidade, temos de lembrar que a falta de preparação técnica e as dificuldades financeiras do Estado, agravados com a ocupação de Ceuta, tornavam inevitáveis as delongas. Assim, só em 1431 deve ter começado o reconhecimento do arquipélago do Açores.

Cabe aqui perguntar: quando na mente dos governantes surgiu o pensamento de alcançar a Índia?

Supomos que muito cedo, aquando o projecto de Ceuta ou pouco depois. Vemos que as tentativas ao longo da costa de África não tardaram em seguir-se. Com que fim?

É à luz da vastíssima cultura geográfica do Infante que temos de encarar a questão. De que ele procurasse alcançar os centros produtores do ouro, não pode duvidar-se. Nas cartas da escola de Maiorca — e mestre Jaime deve ter

entrado ao serviço do Infante pouco depois de 1420, (segundo G. de Reparaz J.^o) — figurava o baixel de Ferrer em demanda do rio do Ouro, e sabemos, pelo *Libro del Conoscimiento*, quanto esse pensamento era comum ao escol peninsular. Uma e outra fonte de cultura sugeriam igualmente, principalmente a última, a viagem através da África até ao reino do Preste João. Mas como não surgir do mesmo passo o pensamento de alcançar a Índia, se a cartografia de então com a forma triangular da África o sugeria igualmente e havia mais dum século que os genoveses o haviam tentado realizar? Se a bula de 1454 já não permite dúvidas quanto a esse propósito, outros factos, a nosso ver, atestam anteriormente a sua existência. Antes de mais nada tratava-se do magno problema do comércio europeu, como já vimos. Lisboa, empório cosmopolita onde formigavam mercadores das nações mais interessadas no tráfico levantino, escala desse comércio, e porto por excelência da Europa para as viagens transoceânicas, possuía eminentes condições para a compreensão e solução desse problema.

Também, na corte de D. João I e D. Filipa de Lencastre, não faltavam entusiasmo e fé católica capazes de entender, no plano meramente religioso, as vantagens, tantas vezes apregoadas, de combater a hegemonia muçulmana no Oceano Índico.

Estes problemas eram de há muito debatidos pelo escol europeu; nestas circunstâncias, arrojo e fantasia fora supor que não se estudassem na corte tão culta de D. João I, quando as Espanhas haviam tão largamente contribuído para criar aquilo a que chamamos a *teoria da expansão geográfica da Cristandade*.

Na *Crónica da Guiné*, de Azurara, não obstante ter chegado até nós mutilada, como provamos no nosso estudo «*Do sigilo nacional sobre os descobrimentos*», ainda assim quedou o rasto de que esse pensamento preocupara o Infante, desde os primeiros passos na empresa. No capítulo VII da sua crónica enumera Azurara as cinco razões que levaram o Infante a enviar navios à conquista da Guiné e são: 1.^a aquela que diríamos de interesse científico («por aver de tudo manifesta certidam»); 2.^a a do interesse comercial; 3.^a a do interesse militar, isto é, conhecer o poderio dos mouros daquelas partes; 4.^a e 5.^a de interesse religioso. E se então nada refere sobre a Índia, no penúltimo capítulo do livro escreve: «Cynco razões pus no começo deste livro por que o nosso magnanimo principe foi movido a mandar seus navyos tantas veses sobre o trabalho desta conquista; e porque das quatro me parece que vos tenho dado abastoso conhecimento nos capitulos onde falley da devisom daquellas partes do Oriente, ficame para diser da quinta rasão . . .». Ainda que estes capítulos a que o cronista se refere faltam na crónica, deste simples passo resulta claramente que no ânimo do Infante, aquelas quatro razões se relacionavam com o Oriente, e a própria mutilação dessa parte da crónica revela a importância transcendente que se ligava ao projecto de alcançar a Índia. Um ilustre historiador tentou demonstrar ultimamente que o projecto de alcançar o Oriente se deve ao ânimo do Infante exclusiva ou quase exclusivamente a móveis religiosos. A semelhante concepção ter-

minantemente se opõem o anterior depoimento de Azurara; a prudência política do monarca, em cujo tempo se iniciou o plano; o espírito da época, de há muito eivado de preocupações utilitárias; o próprio temperamento do Infante, tão dado a tais cuidados; e finalmente a feição marcadamente comercial que a empresa das navegações vem a tomar ainda em tempos de D. Henrique, como adiante se verá.

Não se esqueça que o Infante mostrou sempre a maior solicitude pelo desenvolvimento da agricultura nas terras da Ordem de Cristo, de que foi governador; pelo desenvolvimento e criação de indústrias, como a da pesca, a da moagem, a do coral, a do fabrico do açúcar e finalmente da tinturaria; e que mostrou o maior zelo na exploração comercial das terras descobertas. Entre os seus maiores títulos de glória deve contar-se a rara intuição que teve da importância do tráfico de açúcar, então considerado especiaria, e cuja cultura e fabrico introduziu na ilha da Madeira, iniciando assim o alargamento do cultivo dos produtos exóticos para transformação dos mercados. Essa feição eminentemente prática do seu espírito, o seu talento de administrador e a sua rara visão, como *inventor*, em matéria mercantil, não permitiriam, se outros motivos não existissem, supor que, em seu ânimo, as razões comerciais não inspirassem também a empresa dos Descobrimentos.

Entendemos, pois, que o objectivo longínquo das navegações dos portugueses, foi desde logo o comércio oriental, tendo como objectivo próximo, o comércio do ouro e dos produtos tropicais, ao longo da costa de África. Que às razões utilitárias se acrescentassem no espírito dos dirigentes políticos os propósitos de ordem religiosa, não duvidamos igualmente. Maior relevo merece a afirmação de Azurara a que, não só menciona mas dá a primazia, entre «as cinco razões» ao desejo de «aver de tudo manifesta certidam», isto é a curiosidade científica. Outro dos cronistas do Infante, Diogo Gomes, confirma esta asserção, quando diz a propósito do descobrimento dos Açores: «Em tempo o Infante D. Henrique, desejando conhecer as regiões afastadas do Oceano Ocidental, se acaso haveria ilhas ou terra firme além da descrição de Ptolomeu, enviou caravelas para procurar terras.»

A própria dúvida sobre Ptolomeu, àquela data autoridade incontestada, revela uma atitude científica.

Resta-nos averiguar como, na mente do Infante, se planeou a empresa de alcançar a Índia. Seria apenas pela tentativa de circum-navegar a África? Embora as provas escasseiem, temos por mais provável que haja planeado igualmente alcançá-la pelo Ocidente, segundo o projecto posterior de Toscanelli e de Colombo. O livro do cardeal d'Ailly, tão cheio de sugestões dessa viagem e principal inspirador de Colombo, foi conhecido por certo de D. Henrique. Azurara cita-o e aproveita-o mais do que uma vez na sua *crónica*. Aliás, o Infante não podia ignorar o livro das viagens de Mandeville, tão conhecido na época, onde pela primeira vez a sugestão apareceu. E que, em meados do século XV era comum a ideia de atingir o Oriente, atravessando o Atlântico, sabe-se também pelo livro de Gilles de Bouvier, escrito nessa época.

Nos paços do Infante, onde se hospedavam sábios e viajantes de toda a nação versando assuntos de geografia, incrível fora que esse pensamento não tivesse ecoado; e só por essa inspiração explicamos as expedições, em seu tempo, a ocidente dos Açores e uma delas, a de Diogo de Teive, tão demorada e pertinaz, e por consequência tão custosa.

Sob vários aspectos se pode encarar a obra do Infante D. Henrique: do proselitismo religioso, do desenvolvimento do comércio, e da expansão colonial, e finalmente sob o ponto de vista científico pelo que toca ao desenvolvimento dos conhecimentos geográficos, e da ciência náutica. A este ponto daremos atenção particular, porque se nos afigura não menos digno de ser versado e mais descurado pelos eruditos e historiadores. Alguns destes esquecem com efeito que o Infante D. Henrique foi, acima de tudo, um organizador e um homem de ciência e que nesse aspecto reside o maior interesse da sua actividade.

Escasseiam os documentos para podermos acertar inteiramente a cronologia dos descobrimentos henriquinos e, por vezes, até a sua atribuição.

À testa desses problemas vem o da personalidade do primeiro descobridor e data do primeiro descobrimento. Na fé da relação de Diogo Gomes afirmam alguns historiadores que Gonçalo Velho descobriu a Terra Alta em 1416, realizando assim o primeiro, em data, dos descobrimentos em tempo de D. Henrique. Esquecem-se estes escritores de que Diogo Gomes, verídico nos factos essenciais, confunde com frequência os nomes e erra as datas. Basta-nos considerar em que a sua *Relação* não foi ditada antes de 1482, para se compreender quanto essas inexactidões eram não só lógicas mas quase fatais. Não faltam neste caso várias razões para afirmar que se trata duma confusão de Gonçalo Velho com Gil Eanes. Coloca Diogo Gomes a suposta viagem de Velho entre a expedição de D. João de Castro à Gran Canária, na qual tomou parte, e a viagem de Afonso Gonçalves Baldaia, à Angra dos Cavalos. Ora a expedição à Gran Canária é de 1424 e foi comandada não por D. João, mas por D. Fernando de Castro. Azurara e Barros, utilizando fontes diversas, são concordes na data e nome do capitão. Baldaia, esse é de facto o criado do Infante que acompanha Gil Eanes na segunda expedição ao Bojador e a seguir vai sozinho à Angra dos Cavalos. Por outro lado, como a Terra Alta é imediatamente após o Cabo Bojador e este foi ultrapassado de cinquenta léguas por Gil Eanes, segundo Azurara e Duarte Pacheco, bem podemos afirmar que foi este navegador quem descobriu a Terra Alta, feito atribuído por Diogo Gomes a Gonçalo Velho, por confusão muito explicável em quem de memória ditava, tantos anos volvidos.

Supomos, pois, que a primeira expedição por D. Henrique organizada foi a de João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira em 1418 de reconhecimento à ilha de Porto Santo, da qual, passaram no ano seguinte à ilha da Madeira. Reconhecimento dizemos nós, pois não é lícito duvidar de que o arquipélago fosse conhecido desde o século anterior. Seguiu-se, a breve trecho, iniciada por Bartomeu Perestrelo e por aqueles capitães, a colonização das duas ilhas, segundo

Azurara em 1420, ou, conforme o próprio Infante diz no seu testamento, em 1425.

Preferindo sempre o depoimento de Azurara, contemporâneo que utilizou fontes anteriores e testemunhos pessoais, deveremos reportar a primeira tentativa de exploração à costa de África, ao ano de 1421, data esta que está aliás de acordo com a vinda provavelmente por esse tempo, de Jaime de Maiorca para o serviço do Infante. Todavia, as tentativas repetidas dos criados do Infante ficaram sem êxito até 1434.

Antes disso dois factos de grande alcance assinalam a actividade de D. Henrique a expedição às Canárias e o reconhecimento do arquipélago dos Açores. O primeiro destes factos não assume menor importância para nós. Foi em 1424 que o Infante enviou a conquistar a Gran Canária uma armada em que foram 2500 homens de pé e 120 de cavalo, comandada por D. Fernando de Castro. «E porque a gente era muita e a terra desfalecida de mantimentos, escreve Barros, deteve-se D. Fernando mui pouco tempo nesta conquista, porque também era custosa ao reino e somente a passagem da gente que foi a ela, *segundo vimos nos livros das contas do Reino*, custou 39 000 dobras.»

Já anteriormente frisámos, apoiados neste facto, que na iniciativa da expansão ultramarina dos portugueses, cabia parte primacial a D. João I. Na verdade, não só este acto foi muito dispendioso para o erário real, mas implicava de futuro um conflito com a coroa de Castela, à qual pertenciam anteriormente quatro ilhas, — complicação fácil de prever e que veio a dar-se desde logo. Que motivos podiam levar o prudente monarca a abrir os cofres régios, se tudo — a relativa pobreza das ilhas, a luta com o indígena bravo e o mais que provável conflito com Castela — parecia desaconselhar a expedição? Só a importância do arquipélago como ponto estratégico e escala necessária, dentro dum vasto plano, longo a executar, podem explicar semelhante iniciativa por tal forma arriscada, que não obstante os sucessivos esforços em tempo de D. Duarte, D. Afonso V e D. João II jamais foi coroada de êxito definitivo. Esse primeiro duma longa série de esforços para tomar posse dessas ilhas, quanto a nós, revela só por si a vastidão inicial do plano e o desejo de tornar *mare clausum*, o oceano inexplorado, vedando-o, mais do que a ninguém, aos castelhanos. Como iremos ver, o Infante repetiu com ardor as tentativas, ora pacíficas, ora bélicas, para se apoderar do arquipélago.

O terceiro dos passos decisivos no caminho da expansão marítima refere-se igualmente a um arquipélago, os Açores. Documentos suficientes não existem para apontar com segurança a data do reconhecimento dos Açores pelos portugueses, da qual a nosso ver se pode apenas afirmar que terá sido muito provavelmente entre 1427-1431. Dos dois documentos mais antigos que se lhe referem, um, a carta de Valsequa de 1439, dá segundo o maior número de leituras e as mais recentes (Rubió i Balaguer e Reparaz J.^o), a esse facto a data de 1427, e o outro, o globo de Martinho de Boémia, que habitou o arquipélago na segunda metade do século XV, a de 1431.

Sobre o próprio nome do comandante da expedição se repetem as dúvidas, pois Valsequa atribui o descobrimento ao piloto Diogo de Sevilla ou Senil; mas tudo parece indicar que tenha sido dirigida por Gonçalo Velho, o mesmo que em 1445 iniciou a colonização do arquipélago. Recorde-se que os mesmos que reconheceram o arquipélago da Madeira, o colonizaram; que outro tanto sucedeu com o arquipélago de Cabo Verde, e coisa semelhante com as ilhas de Flores e Corvo, só em 1452 redescobertas por Diogo de Teive. As mesmas razões que alegámos a propósito do arquipélago da Madeira, nos levam a afirmar que já no século anterior se conheciam os Açores. Só o imperfeito conhecimento da história da cartografia e dos documentos cartográficos respectivos podem levar à convicção contrária. Aliás, nem Azurara, contemporâneo de Gonçalo Velho, nem Duarte Pacheco, os dois tão seguramente informados atribuem ao Infante a glória desse descobrimento ou mencionam o nome do descobridor.

Assim e até à morte de D. João I (Agosto de 1433) os maiores ou mais eficazes esforços do Infante parecem visar um objectivo essencialmente estratégico: em Ceuta, a posse do ponto forçado de passagem do comércio levantino com o Ocidente e do caminho para as regiões do ouro; nos arquipélagos, desde as Canárias aos Açores, a ocupação das grandes estradas marítimas através do Oceano. Quanto aos dois primeiros grupos de ilhas, não se torna mister justificar a nossa interpretação do plano: todos os factos posteriores a documentam; quanto ao último, o dos Açores, também o objectivo apontado por Diogo Gomes: «... desejando conhecer as regiões afastadas do oceano ocidental, se acaso haveria ilhas ou terra firme, além da descrição de Ptolomeu ...» e as viagens posteriores, como as de Diogo de Teive, para ocidente desse arquipélago, fazem presumir o mesmo vasto desígnio no ânimo do Infante.

É com o reinado de D. Duarte, que começam, se não as tentativas de descobrimento ao longo da costa de África, os resultados práticos da série de tais esforços. Cabe aqui fazer uma pergunta. Seriam infundados os receios dos marinheiros do Infante em abalançar-se nessa via, terrores denunciados por Azurara e mais tarde ampliados por J. de Barros? Um grande número de historiadores, tanto do século XIX como do actual, retomaram essa afirmação dizendo igualmente que os portugueses com suas navegações nada mais fizeram que seguir cautelosamente em viagem de cabotagem ao longo da costa de África. O primeiro facto a opor a esta afirmativa conclui-se das viagens ao largo dos Açores e para além deste arquipélago, iniciadas antes que encetássemos o périplo da África. A esse propósito, e referindo-se exactamente a essas navegações, escreveu o almirante Jurien de la Gravière: «Não se pode sem a mais profunda injustiça recusar admiração aos primeiros passos da navegação ao largo, porque êsses foram os mais difíceis: tiveram logar na zona dos ventos variáveis, que é também a das tempestades frequentes.» E ainda o mesmo ilustre historiador e marinheiro justifica o terror dos marinheiros do Infante, quando escreve: «Seriam, como se repete ainda todos os dias, loucos terrores que retiveram o navegador diante desse promontório (o Cabo Não), cujo próprio nome invocava que

se não podia passar além? Do cabo Não ao Bojador, situado 53 léguas mais ao sul, não se encontram mais que penhascos escarpados ou dunas de areia ... o rugir das vagas nos escolhos ouve-se muitas milhas ao largo. Quando uivam os ventos de Oeste, é por dezasseis metros de fundo que se vê o mar quebrar. De Outubro a Abril, ainda hoje se evita cuidadosamente a proximidade dessas paragens, onde a terra está quase constantemente envolta numa bruma espessa e os ventos do largo levantam em algumas horas vagas monstruosas.» E la Gravière observa quanto ainda são terrivelmente frequentes os naufrágios nessas paragens. Acrescente-se que os parcéis e baixios na parte da costa a seguir são muitos e que, se os ventos do quadrante Norte, dominantes na costa, e a corrente das Canárias favoreciam a viagem à ida, se lhe opunham no regresso.

Como se vê não faltam razões que expliquem as primeiras delongas na exploração das costas de África; e o valor do testemunho de Diogo Gomes sobre a importância das primeiras viagens, cujo âmbito excedeu o cabo Bojador, está em que nos põe a claro o método com que o Infante estudou o problema e a solução que lhe encontrou. Foi em 1434, após uma tentativa infrutífera no ano anterior, que Gil Eanes conseguiu dobrar o Bojador, façanha que no ano seguinte repetiu em companhia de Afonso Gonçalves Baldaia, tendo os dois avançado cinquenta léguas para além do Cabo. Diogo Gomes, referindo-se à expedição de D. Fernando de Castro às Canárias, conta que este, ao regressar, teve grande trabalho, pois encontrou entre uma ilha e outra, uma forte corrente. E ao relatar a expedição que pela primeira vez dobrou o Bojador diz que o Infante mandou o respectivo capitão «para além das ilhas Canárias, ao longo da beira-mar, desejando saber a causa de tam grande corrente». O mesmo capitão, segunda vez enviado, declarou ao Infante, no regresso, que achara «sempre vento fresco do norte e grande cópia de pescaria em toda aquela costa». Mais que o simples facto de dobrar o Bojador, as duas viagens de Gil Eanes em 1434 e 1435 assumem desta sorte o carácter bem mais interessante de expedições de estudo das condições físicas da navegação no Atlântico, das correntes e ventos, cujo objectivo, a crermos em Diogo Gomes, plenamente realizam. A introdução, desde 1440, da caravela, como instrumento dos descobrimentos, e o início simultâneo, ou quase simultâneo, das viagens ao largo, tanto à ida como no regresso das explorações da costa de África, confirma, quanto a nós, inteiramente aquele estudo, que se impunha como condição prévia. Com efeito, só o conhecimento da corrente das Canárias e equatorial do norte e dos ventos dominantes do quadrante norte podiam permitir as viagens ao largo na ida, extremamente facilitadas no regresso pelas caravelas que tiravam o maior partido desses mesmos ventos, navegando à bolina. A nosso parecer, este aperfeiçoamento técnico, pelo estudo dos agentes físicos, representa o melhor fruto das navegações deste período, ao longo da costa de África. Antes disso, os navios empregados nas expedições eram, segundo Azurara, o varinel, navio a remos e vela, por consequência de bordo baixo e tripulação numerosa, e a barca, cuja forma e velame redondo a tornavam lenta de manobra e no andamento. A cara-

vela, longa, como o primeiro, e de bordo alto, como a segunda, reunia as vantagens destes sem os seus inconvenientes, pois o velame latino, que lhe permitia chegar-se mais ao vento, e a forma ligeira, a tornavam mais ágil de marcha e na manobra, o que, junto às escassas necessidades de tripulação, a faziam muito menos dispendiosa. Não será, pois, demais frisar a sua importância como instrumento técnico dos Descobrimentos. O estudo dos agentes físicos e dos instrumentos técnicos para a navegação revela o espírito científico e a segurança do método com que o Infante procedia.

Em 1436 Afonso Gonçalves atagia o ocidente da costa a que indevidamente chamou *rio do Ouro*.

Com efeito a cartografia desse tempo, informada pelos árabes, dava aquele nome ao Senegal, que em verdade, banhava a região aurífera do Sudão. Baldaia julgou-se na foz dum grande rio; e o erro de nomenclatura prova apenas que os navegantes iam guiados por indicações cartográficas, ainda que imperfeitas.

Nos anos seguintes, e até 1440, a expedição de Tânger, com suas desastrosas consequências, interrompe as explorações. Só naquele ano partem duas caravelas, cuja viagem foi sem êxito.

Em 1441, porém, não só Nuno Tristão chega ao Cabo Branco, mas Antão Gonçalves consegue trazer ao Infante os primeiros cativos.

Frisemos que já Nuno Tristão levava consigo um azenegue, criado do Infante, como intérprete; e que, entre os mouros aprisionados, se contava um, de nome Adahur, nobre entre os seus, «pelo qual, diz Azurara, o Infante foi em conhecimento de uma grande parte das cousas daquela terra onde demorava». Diogo Gomes, mais explícito, afirma que Adahur fornecera minuciosos informes sobre o comércio do ouro, as respectivas regiões produtoras e estradas comerciais, e com eles, por certo, a esperança de o alcançar pela costa.

Com efeito, no ano seguinte, Antão Gonçalves voltava ao rio do Ouro e conseguia trocar alguns dos mouros anteriormente aprisionados por um número maior de escravos negros e uma pequena porção de ouro em pó.

Animado por estes primeiros resultados, o Infante D. Henrique obteve em Outubro de 1443, de seu irmão, o regente D. Pedro, o monopólio do comércio das regiões descobertas e licença para construir uma vila «no outro cabo que antes do Cabo de Sagres está aos que veem do ponente para levante», isto é, no cabo de S. Vicente. Tem-se dito erradamente que o Infante D. Henrique, logo após a tomada de Ceuta, mandara construir a Vila do Infante, no Cabo de Sagres, onde se refugiara, criando a escola náutica de Sagres. Não só a Vila do Infante ergueu seus muros no Cabo de S. Vicente e não no de Sagres (BRITO REBELO), como só em 1443 D. Henrique projectou a sua construção, que só foi iniciada volvidos alguns anos. A grande base naval do Infante foi Lagos, posto que tivesse igualmente navios em Lisboa e Porto e por esta época começasse também a utilizar a Madeira com o mesmo fim. Antes da construção da sua vila, refugiava-se de preferência, ao que parece, na Raposeira, muito perto de Sagres. A questão tão debatida em volta da *Escola Náutica de Sagres* parece-

-nos ociosa. No sentido comum e estrito da palavra, dum lugar de ensino, com organização própria e distinção marcada entre corpo docente e discente tal escola nunca existiu. Mas, no sentido lato da expressão pode afirmar-se que a Casa do Infante, sempre aberta a sábios e viajantes estrangeiros; foco de estudo e investigações científicas, animado dum sede ardente de saber e daquilo a que já poderemos chamar o método experimental aplicado ao conhecimento da navegação e da geografia, foi a melhor e a mais fecunda das escolas e dos laboratórios.

De 1443 a 1448 a série das expedições à costa de África toma o carácter misto dum empresa de cruzados e mercadores, principalmente ocupados em aprisionar escravos pela força.

Alcançado o arquipélago de Arguim em 1443, o conhecimento da costa africana avança muito rapidamente.

Assim, no ano seguinte, 1444, Nuno Tristão atagia a Senegâmbia e Denis Dias, passada a foz do Senegal, conseguia dobrar o Cabo Verde.

Ainda naquele mesmo ano, um escudeiro e intérprete do Infante, João Fernandes, é deixado em terra de azenegues, com o fim de explorar a região e estudar os recursos e o comércio dos naturais, o que realiza com êxito durante sete meses.

Depois, no ano seguinte, em 1445, Álvaro Fernandes, numa caravela de João Gonçalves Zarco, seu tio, conseguia atingir o *Cabo dos Mastos*, e, em 1446, estendia as suas explorações até cento e dez léguas além de Cabo Verde. «E esta caravela, observa Azurara, foi mais longe este ano que todos os outros, pelo qual lhe foi dado de grado 200 dobras, cem que lhe mandou dar o Infante D. Pedro, que era então regente, e outras cem o Infante D. Henrique.»

Distingue-se este período por um grande progresso na organização das expedições e no traçado das rotas por mar. Os navios levam seu regimento marcando-lhes minuciosamente o objectivo, intérpretes para colher informes dos naturais e um escrivão que tomava nota de todas as operações de comércio, realizadas em viagem.

Além disso, a Madeira e por vezes algumas das Canárias, tornavam-se pontos habituais de escala, do mesmo passo que se traçavam, com progressiva audácia, as derrotas pelo largo.

Desde 1445, com a colonização dos Açores, não só se multiplicam as travessias do Atlântico, mas também as viagens à Guiné, tanto de ida como de volta, passam da simples cabotagem, até hoje tão apregoada, a fazer-se pelo largo. Já em 1444 Denis Dias parte de Portugal, e, diz Azurara: «... nunca quis amainar até que passou a terra dos mouros e chegou à terra dos negros, que são chamados guinéus.» «E dali, acrescenta o cronista, fiseram volta para este reino.» Em 1445 e no ano seguinte Álvaro Fernandes vai «dereitamente ao Cabo Verde». Por sua vez, Nuno Tristão, em 1446, parte de Portugal, e «começou sua viagem, não fazendo alguma detença em alguma parte, senão seguir todavia contra a terra dos negros», dizeres plenamente confirmados por Diogo Gomes. Nesse

mesmo ano também algumas caravelas do Infante vão da ilha da Palma, uma das mais ocidentais das Canárias, directamente até ao Rio Grande na Guiné. No ano anterior duas caravelas do Algarve vêm do Cabo Branco à ilha da Palma e dali para Portugal. Álvaro Fernandes, esse, regressa, na sua primeira viagem, do Cabo dos Mastos «directamente à ilha da Madeira e da cidade de Lisboa». É evidente que todas estas viagens directas se faziam na maior parte do percurso, longe das costas e em pleno mar; e em tais condições deve ter nascido o problema da posição do navio nas suas relações com a derrota e a necessidade de resolvê-lo.

Noutro ponto fizemos notar que entre 1440 e 1450 os documentos mencionam, como já Sousa Viterbo observara, um grande número de físicos ao serviço do Infante. Sabido que este foi duma saúde assaz robusta e que os físicos por via de regra exerciam nessa época, com a medicina, a astrologia, não é atrevido concluir que era o seu auxílio, como astrónomos e não como médicos, que o Infante requeria.

Na verdade a aplicação da astronomia à navegação, em Portugal, data dum pouco mais longe do que até hoje se tem suposto. É de uso reportar ao ano de 1462, dois anos após a morte de D. Henrique, as primeiras observações da estrela polar, para determinar a latitude, que teriam sido feitas com um quadrante por Diogo Gomes, em viagem à Guiné.

É desde já possível antecipar de onze anos o uso de tais observações.

Em Novembro de 1451 partia de Lisboa a armada que levava a Pisa a Imperatriz D. Leonor, irmã de D. Afonso V, a encontrar-se com o seu esposo, o Imperador Frederico III da Alemanha. Na sua relação de viagem da Alemanha a Portugal e daqui a Pisa (*História Genealógica*, Provas, I) Nicolau Lauckman de Valckenstein, um dos embaixadores que vieram em nome do Imperador receber a Infanta, descreve a armada de 10 navios, entre carracas, naus e caravelas, que conduziu a Imperatriz e a sua comitiva, providos de tudo o necessário e dirigidos por capitães «peritíssimos no mar ... por mestres astrólogos bem conhecedores das derrotas pelas estrelas e o polo» (... *et magistris astrólogos, juxta stellas et polum viarum bene doctis*).

Dir-se-ia, até, pela expressão *magistris astrólogos*, que o uso dos processos de astronomia náutica estava ainda numa fase magistral, isto é, praticado apenas por astrónomos e não generalizado já aos pilotos. Cremos poder assim reivindicar para o Infante e a sua escola, após o estudo dos agentes físicos, a eleição da caravela e a adopção das viagens ao largo, a introdução da astronomia náutica nas viagens de Descobrimentos.

Pelo que respeita aos progressos nos conhecimentos geográficos realizados pelo Infante após o ano de 1448, extremo limite cronológico da *Crónica da Guiné*, de Azurara, todos os dados dos cronistas oficiais ou officiosos, são em extremo reduzidos e precários; e só um grande esforço de investigação pode em parte completá-los.

Outro tanto, porém, se não pode afirmar quanto ao desenvolvimento das relações comerciais com os indígenas das terras descobertas. Pode afirmar-se até que, depois daquela data, e segundo o testemunho unânime de Azurara, Cadamosto e Gomes, as expedições de cruzada terminavam, para visar de então por diante, por expressa vontade de D. Henrique, o tráfico à boa paz com mouros azenegues e com guinéus.

A breve trecho, em ano pouco posterior a 1448, ainda que impossível de fixar com segurança, o Infante mandou construir uma feitoria-castelo em Arguim, ilha muito próxima da costa. Cadamosto, que a visitou em 1455, conta-nos como os portugueses iam à costa comerciar com os mouros aos quais levavam principalmente trigo, cavalos e tecidos, recebendo em troca escravos negros e ouro. Nessa altura havia o Infante arrendado o comércio da ilha por dez anos, e os arrendatários tinham seus feitores que habitavam na ilha, à qual iam todos os anos numerosas caravelas, se dermos crédito ao mesmo navegador veneziano que avalia em 700 ou 800 o número de escravos que anualmente vinham dali para Portugal.

Diogo Gomes refere-se não só a esta feitoria, mas ainda à do rio de S. João, igualmente fundada pelo Infante.

São relações desses dois navegadores, o primeiro dos quais viajou ao serviço do Infante nos anos de 1455 e 1456 e o segundo, entre 1444 e 1463 (?), e a carta de Antoniotto Uso di Mare, de 1455, que igualmente viajou em navios portugueses nesse e no ano seguinte, que nos permitem avaliar da extensão e da importância do comércio dos portugueses nas costas da Guiné.

Os estuários dos rios, especialmente o Senegal, o Gâmbia e o Rio Grande, são explorados e visitados com frequência pelos navios portugueses, que passam a fazer af o seu comércio com regularidades.

A um facto revelado por essas narrativas não têm os historiadores, segundo se nos afigura, prestado a atenção devida. Delas se depreende que existia então no fundo dos estuários ou próximo deles um bom número de agrupações urbanas como a cidade de Cantor, centros de comércio indígena e marítimo. Ao chegar à Guiné, encontraram os cristãos uma navegação indígena costeira bastante importante; e os ataques habituais que sofriam, quando pretendiam entrar na foz desses rios, pareciam denunciar uma defesa organizada dos estuários. Por outro lado convém assinalar que, além de escravos, ouro, malagueta, dentes de elefante, almíscar, papagaios, etc., os portugueses foram af encontrar, como produtos de troca do comércio local, panos de seda e algodão, estes últimos de indústria indígena.

Convém recordar que ao entrar no Gâmbia, os navios portugueses tomaram contacto com povos islamizados e pertencentes ao poderoso império mandinga de Mali, em comunicação com todos os reinos do Norte de África e o Egipto e habituados a muitos dos benefícios da civilização muçulmana. Diogo Gomes, estando num dos rios da Guiné, refere-se aos mercadores mouros, que vieram em almadias à sua caravela, oferecer vários artigos, entre os quais panos de seda

e algodão, e reproduz igualmente certos informes que ouviu em Cantor da boca dum sarraceno que fora ali por terra.

Ainda que em proporções muito mais reduzidas, aos portugueses depa-rou-se aqui uma situação semelhante à que no Oriente foram encontrar, isto é, o predomínio da civilização dos muçulmanos, aliados aos príncipes indígenas.

Por esse motivo, data desde então a política mais tarde adoptada no Oriente, a fundação de fortalezas e feitorias em terra ou nas ilhas costeiras e a atracção dos indígenas à influência portuguesa, que vai até à celebração de alianças com os potentados locais.

Não se poderá ir mais longe no paralelo das suas situações? E, assim como os portugueses tiveram na ciência marítima e geográfica dos orientais base fundamental para a sua expansão, não lhes haveria também facilitado a sua obra a civilização comercial e marítima, e por consequência geográfica, que foram encontrar na Guiné? Posta a questão, frisemos agora um outro facto: a darmos crédito aos relatos oficiais das crónicas, a actividade exploradora do Infante D. Henrique teria diminuído consideravelmente depois de 1448, ano último alcançado pela narrativa de Azurara. Só por si, esta coincidência nos faria suspeitar que se trata mais de carência do narrador que de factos a narrar, se uma série de circunstâncias e factos se não opusessem claramente àquela hipótese. Lembremo-nos de que no período final da vida do Infante a sua riqueza e rendimentos deviam ter aumentado prodigiosamente, quer pelo grande desenvolvimento que deu à agricultura nas terras da Ordem de Cristo, de que foi administrador, e a várias indústrias que montou ou iniciou, mas também porque desde 1448 a 1453 foi igualmente Mestre de Avis, e principalmente porque o comércio dos escravos, do ouro e dos produtos tropicais, lhe havia de acarretar enormes proveitos. É certo que entre 1453-1454 a coroa começa a participar regularmente do comércio da Guiné, onde envia anualmente alguns navios, aparecendo até, desde essa data por diante, em documentos da chancelaria régia oficiais da fazenda «das cousas da Guiné e de mar Ouceano». Mas devemos dizer que desde o início, as caravelas do monarca participam na empresa mercantil ultramarina e que em data de 1454 se menciona, como assentamento do Infante D. Henrique nas despesas do Estado, a quantia enorme para essa data, de 16 contos.

Que especiais serviços poderiam justificar essa concessão da coroa ao riquíssimo Infante, quando a Rainha nem a décima parte daquela soma tinha de assentamento? O que se pode afirmar é que erão tão dispendiosos que através dos documentos desse período se adivinha esse pobre Crésus, debatendo-se em angústias de dinheiro e sobrecarregado de dívidas, algumas das quais o Estado tinha de pagar.

Sem ter a pretensão de querer explicar completamente o mistério que envolve as navegações do Infante no último período da sua vida, o que podemos afirmar é que nunca como então a sua obra foi mais activa e ampla.

Entre 1450 e 1454, após várias tentativas diplomáticas frustradas junto do rei de Castela para obter a concessão das Canárias, envia ele sucessivamente quatro expedições armadas contra o arquipélago, onde se acende a guerra entre as duas nações. Em 1452 já o cultivo da cana de açúcar na Madeira era bastante para que ele organizasse o monopólio do fabrico. E não se limitaram a intuitos comerciais as suas explorações nas costas africanas. A tomarmos à letra a historiografia oficial, as navegações do Infante não teriam ido além da Serra Leoa. Mas em documento de Janeiro de 1458, por nós já estudado¹, declarava D. Henrique: «Prouve a Nosso Senhor me dar certa informação e sabedoria daquelas partes desde o dito Cabo de Não até passante toda a terra de Berbérie e Núbia. E assim mesmo terra de Guinea bem trezentas léguas.» Frisámos nesse estudo que este número de léguas não pode referir-se senão à Guiné, propriamente dita, ou seja do rio Senegal por diante, o que avança o limite das terras descobertas até ao Cabo das Palmas e à entrada do golfo da Guiné. Vários documentos cartográficos da mesma ou de data próxima confirmam, e excedem até, esta conclusão.

Desde 1448 que num dos mapas conhecidos de Giovanni Leardus, cartógrafo genovês, aparece desenhado um golfo muito profundo, ao Sul da Serra Leoa, mas numa latitude mais setentrional que o golfo da Guiné. Uma série de mapas, datados de anos seguintes até ao de Fra Mauro, de 1459, repete o mesmo desenho em latitude semelhante, exceptuando o planisfério genovês de 1457 (planisfério mediceu da B. Nacional de Florença), no qual o golfo se abre a uma latitude muito próxima da verdadeira e o desenho da carta até à abertura do golfo se aproxima igualmente da realidade. Se atendermos a que Fra Mauro já em Janeiro de 1457 recebera o dinheiro e presumivelmente os informes portugueses para a construção do seu mapa, poderemos inferir que o mapa genovês seja a última, em data, das representações cartográficas traduzindo os conhecimentos geográficos em vida do Infante. Como se vê, o mapa de 1457 está de acordo, no desenho das costas até à presumível altura do Cabo das Palmas, com os dizeres do documento de Janeiro de 1458 a que atrás nos referimos, — identidade tanto mais frisante, quando os dois documentos são de origem e carácter muito diferente. Vários historiadores da cartografia ou dos descobrimentos creem, pois, que os navegadores portugueses tivessem avistado o volver da costa do Cabo das Palmas para oriente. Creemos, todavia, que a profundidade do golfo (dada a fantasia dos contornos) e as minuciosas indicações sobre o comércio e as regiões produtoras do ouro relacionadas com o golfo, estas constando apenas do mapa de Fra Mauro, se devem a informes que os navegadores portugueses ouviram dos indígenas. Diogo Gomes expressamente se refere a um negro, que teve a seu serviço «que conhecia toda a terra dos negros» e achou que «em tudo dizia verdade». Outro facto, a nosso ver, está de acordo com

¹ «O âmbito da obra do Infante», no *Boletim da Agência Geral das Colónias*, n.º 10, Abril de 1926.

estas conclusões. Da bula de Janeiro de 1454, em que Nicolau V concede ao Infante o monopólio das suas explorações, sem dúvida se concluiu que o seu alvo era a Índia, «navegar por aquele mar Oceano para as praias meridionais e orientais» e torná-lo «navegável até aos Índios»; e que o Infante tinha notícia do prolongamento do continente para além do Equador igualmente se depreende da bula de Calisto III, de Março de 1456, em que se concede à ordem de Cristo, a espiritualidade de todas as descobertas, «desde os cabos Bojador e de Não até por toda a Guiné e para além daquela praia meridional até aos índios».

Diga-se também que ainda em sua vida foi descoberto, como era lógico, o arquipélago de Cabo Verde, atribuindo Duarte Pacheco igualmente ao Infante o início da colonização respectiva.

Conclui-se, pois, que nem pela intenção nem pelas obras, o esforço do Infante minguou desde 1448 até ao fim da sua vida. (1460)

Mas justificariam estas explorações, só por si, os enormes dispêndios feitos pelo Infante neste período? Cremos que não. Estamos convencidos de que a sua obra foi mais vasta. Teríamos que exceder os limites e o carácter deste estudo para demonstrá-lo. Em obra que admita o método e o desenvolvimento crítico necessários, contamos brevemente fazê-lo. Por agora limitemo-nos a dizer que existem hoje os elementos necessários para provar que, em 1452, Diogo de Teive, escudeiro do Infante, esteve nas águas americanas junto da Terra Nova, de cuja existência trouxe a convicção. Este facto, fruto de duas expedições seguidas, na primeira das quais o navegador descobriu as ilhas das Flores e Corvo denuncia, a nosso ver, uma extensão, em relação ao ocidente, do mesmo plano de alcançar a Índia naquela direcção, pensamento que não tinha nada de extra-nho àquela data, como se depreende do livro de Gilles de Bouvier.

Reduzido aos limites impostos pelo plano da obra, o presente quadro dos esforços do Infante marca todavia um avanço tanto pelo que respeita à concepção como aos resultados.

Colocada no crepúsculo de duas Idades, uma que agoniza, outra que desponta —, a personalidade do Infante, funde em si as maiores aspirações das duas, e pode afirmar-se que foi ao mesmo tempo um retrógado e um vidente, um homem do passado e um precursor.

Animado, em pleno século XV, pela fé ingénua e anacrónica dum cruzado, possuía todavia a inquietação, o apetite de saber, a sede experimental e a segurança metódica, enfim uma excedência humana, que o tornam principalmente um homem do Renascimento. A nosso parecer são as suas ousadas inovações de homem de ciência e a profunda visão e espírito organizador de estadista que lhe dão o grande lugar que tem na História.

Iniciando o estudo metódico dos agentes físicos à superfície do Oceano, elegendo o tipo de navio mais adequado às novas explorações — a caravela —, introduzindo definitivamente os processos astronómicos em a navegação, criando enfim o método e o plano dos Descobrimentos, foi um dos profetas da Era Nova,

aquela em que o homem tomou pela primeira vez conhecimento consciente do planeta que habita.

Por outro lado, a inaugurar com tamanha segurança e espírito inovador a colonização portuguesa no Atlântico, iniciava a formidável expansão dos povos europeus e a sua hegemonia sobre a humanidade dos demais continentes.

Profeta duma Idade, foi-o igualmente da nação, cuja fisionomia ideal delineou forjando com ciclópico esforço a sua maravilhosa missão na história.

Compreende-se assim que Beazley o enalteça erguendo-o à categoria de primeiro entre os homens que provocaram os maiores progressos da Humanidade, chamando-lhe «o verdadeiro leader dum Renascimento e duma Reforma».