

AGRUPAMENTO DE ESTUDOS DE CARTOGRAFIA ANTIGA

XXIX

SECÇÃO DE LISBOA

O CARÁCTER EXPERIMENTAL DA CARREIRA DA ÍNDIA.
UM PLANO DE JOÃO PEREIRA DANTAS,
COM FORTIFICAÇÃO DA ÁFRICA DO SUL (1556)

POR

MARIA EMÍLIA MADEIRA H. SANTOS

JUNTA DE INVESTIGAÇÕES DO ULTRAMAR

LISBOA • 1969

Separata da
Revista da Universidade de Coimbra
Vol. XXIV

Composto e impresso na «Imprensa de Coimbra, Lda.»
Largo de S. Salvador 1-5 — Coimbra

O CARÁCTER EXPERIMENTAL DA CARREIRA DA ÍNDIA.—UM PLANO DE JOÃO PEREIRA DANTAS, COM FORTIFICAÇÃO DA ÁFRICA DO SUL (1556)

por

MARIA EMÍLIA MADEIRA H. DOS SANTOS

O documento agora publicado encontra-se na Biblioteca da Ajuda integrado no Códice 51-VI-54, a folhas 85-101v e tem por título «Apontamentos que fez João pereira damtas por mandado del Rey Dom João terceiro no anno de 1556» (1).

O códice referido tem a designação geral de «papéis vários referentes à América e Índia». Efectivamente, uma grande parte dos documentos que constituem este códice estão relacionados com a carreira da Índia e o Oriente, datando na sua maioria do princípio do século xvii. Os documentos contêm temas relativos a esta carreira designadamente sobre as naus, tripulação, ordenados, mantimentos, artelharia, construção naval, carga que devem levar, etc.. Muitos destes papeis têm no verso a seguinte referência: «em mão do Senhor conde Almirante» (2). É possível que tenha sido o próprio conde, ou alguém por seu mandado, quem compilou toda esta documentação referente à carreira da Índia.

O apontamento de João Pereira Dantas, e outros dois documentos com ele relacionados, todos de datas anteriores ao resto do códice, parece terem sido ali integrados por tratarem dos mesmos assuntos, apesar de não serem da mesma época.

Esses documentos encontram-se em folhas seguidas:

Fol. 85-101v: «Apontamentos que fez João pereira damtas por mandado del Rey Dom João terceiro no anno de 1556». O autor faz um estudo das condições da carreira da Índia na época e apresenta a solução para os problemas que expõe. A letra é do fim do século xvi. Trata-se de uma cópia e não de um original.

(1) ^{date} A cota do códice era 52-VIII-58, tendo mudado para 51-VI-54 no ano presente de 1969.

(2) Que supomos tratar-se de D. Francisco da Gama, Conde da Vidigueira, Vice-Rei da Índia de 1597 a 1600 e pela segunda vez de 1622 a 1628.

Fol. 104-116: «Roteiro da África do Sul e Sueste desde o Cabo da Boa Esperança até ao das correntes», [1576] escrito por Manuel Mesquita Perestrelo. Este manuscrito é uma cópia igual à que foi publicada por Fontoura da Costa e que este certamente não conhecia, visto não a citar na introdução que faz ao roteiro (1). A cópia da Biblioteca da Ajuda não tem as vistas, nem os mapas e foi interrompida na penúltima página, no ponto que corresponde no roteiro impresso à página 60, onde diz «...e sòmente hão de ir demandar ...» A letra é do mesmo tipo do documento anterior.

Fol. 117-120v: «Regimento que se fez por ordem do Snor Visorrej Matias Dalbuquerque tirado do Roteiro da viagem que fez por terra da cafraria a gente da Nao Santo alberto governada por Nuno velho pereira». Este documento não é datado. Verificando porém, que o naufrágio da nau Santo Alôrto se deu em 1593 e o vice-rei Matias de Albuquerque governou de 1591 a 1597, podemos concluir, com grandes probabilidades, que o regimento data dos anos entre 1593 e 1597. No ano de 1597 João Baptista Lavanha publicou o «Naufragio da nao Santo Alberto. E Itenerario da gente, que delle se salvou». Fazendo a leitura dos dois documentos, verifica-se que o regimento agora publicado não foi feito sobre a obra de Lavanha, visto ter pormenores que não aparecem nesta, e os nomes indígenas aparecerem com uma ortografia completamente diferente. É possível que o regimento tenha sido feito perante um roteiro manuscrito, hoje perdido. Aliás, o próprio autor do regimento refere que foi tirado do roteiro, e esta descrição feita por Lavanha não tem essa designação.

O que há de comum nestes três documentos é que qualquer deles se ocupa da carreira da Índia, procurando melhorar as condições da navegação e solucionar os muitos problemas que as armadas encontravam em tão longa e penosa viagem.

* * *

No século XVI as rotas da carreira da Índia não estavam bem definidas. Mantinha-se um experimentalismo na procura da rota mais eficaz. Procurava-se evitar os inconvenientes de uma navegação já aceite pelo costume e apoiada por toda uma série de actividades necessárias para o seu funciona-

(1) MANUEL MESQUITA PERESTRELO, *Roteiro da África do Sul e Sueste desde o Cabo da Boa Esperança até ao das correntes* (1576), anotado por A. Fontoura da Costa, Lisboa, 1939, p. XXXIV.

mento regular, mas a qual nem por isso se deixava de reconhecer que não estava totalmente certa, nem servia com perfeita eficiência os interesses comerciais e militares da Coroa.

Efectivamente toda a vida nacional estava mais ou menos dependente do império do Oriente. Da eficiência da carreira da Índia, dependia a ligação entre o governo central e o governo da Índia. A economia, assim como a ocupação militar, estavam igualmente dependentes de uma ligação eficaz, rápida, segura, e que pudesse ser utilizada em qualquer caso urgente. Não admira portanto que tanto o rei como os governadores e fidalgos, que serviam na Índia, mostrassem grande interesse pelo estudo desta carreira.

João Pereira Dantas, o autor do documento que se vai estudar, foi um fidalgo português conhecido essencialmente pela sua actividade diplomática junto do rei de França. Esta missão estende-se desde 1559 a 1569.

A sua acção como diplomata exerce-se principalmente, no sentido de defender os direitos do rei de Portugal à navegação e comércio da Costa da Guiné e ilhas, não permitindo a intromissão de estrangeiros. Reclama junto do rei de França a restituição dos roubos feitos pelos franceses à navegação portuguesa e procura, através de negociações, evitar que cartógrafos e pilotos portugueses passem para o serviço da França.

Os seus serviços agradam ao Governo português que lhe mostra o seu reconhecimento concedendo-lhe algumas mercês. Por alvará de 1561 é-lhe concedida uma comenda da Ordem de Cristo de 150 mil reais (1). Dois anos mais tarde recebe a honra de ser nomeado conselheiro do rei (2).

Há, porém, outro aspecto da vida do diplomata menos conhecido mas mais significativo, se pretendermos encarar João Pereira Dantas como o autor deste documento. Escrevendo este parecer, mostra o fidalgo um conhecimento profundo e experimental da ciência náutica do seu tempo. É este um documento que nos revela um experimentalismo concreto, que exige da parte do autor grande interesse por estes assuntos.

Antes de ingressar na diplomacia, João Pereira Dantas tinha conhecido a vida de soldado na Índia, em luta contra os mouros, onde se terá conduzido com heroísmo, visto a comenda da Ordem de Cristo lhe ter sido concedida por esse motivo. Conhece assim a problemática do império do Oriente e fez pelo menos uma viagem de ida e outra de vinda nas naus da carreira da Índia. Tinha portanto um conhecimento experimental da viagem.

O seu parecer é datado de Outubro de 1556 e no princípio de 1559 encontramos-lo como embaixador em França. Entre uma data e outra passam-se pouco mais de dois anos, o que prova que em 1556 já João Pereira Dantas fizera a sua viagem à Índia. Podemos também concluir que, com muita probabilidade, o fidalgo se estava já a preparar para a sua missão diplomática

(1) A.N.T.T., Chanc. de D. Sebastião, Livro 8, fol. 239, vide Doc. n.º 1 em apêndice.

(2) A.N.T.T., Chanc. de D. Sebastião, Livro 12, fol. 104v, vide Doc. n.º 2 em apêndice.

de tanta responsabilidade, que iniciaria dois anos mais tarde. Assim, à experiência de soldado vivida na Índia, o autor do parecer juntaria os conhecimentos de ordem política e económica que lhe dava a sua posição de homem de Estado.

Este parecer é feito por ordem de D. João III. O rei pretende que o fidalgo exponha a sua opinião acerca da melhor forma de se evitarem tantos naufrágios, assim como o prolongamento da viagem decorrente da necessidade de invernar das naus da carreira da Índia.

O cuidado de João Pereira Dantas é obedecer ao rei e provar todas as suas opiniões com experiências do seu conhecimento. Porque, entende ele, que a viagem não se pode fazer apenas «como navegação que se usa e faz mais acaso que por razão, ou experiência cousa que nunca está bem em matérias tão graves e de tantanta (*sic*) importância principalmente quando tal erro procede do descuido e negligência dos que o podem e devem emendar, e não de defeito da natureza ou impossibilidade de remédio» (1). E referindo-se à navegação que propõe, diz que se houver quem disser que foi acaso terem chegado à Índia naus seguindo a dita rota, responderá que «acaso se deu nas mais das coisas que agora temos por verdadeira experiência». E não se apoia ele apenas em alguns casos anteriores, mas pretende mostrar que o fez «com muita consideração e ponderação».

Segundo o parecer do diplomata, os principais problemas que a rota habitual apresentava eram a passagem da região do Cabo da Boa Esperança e a navegação do canal de Moçambique até à Índia, condicionada pelo regime de monções.

A razão porque se perdiam muitas naus na região do Cabo da Boa Esperança era essencialmente o facto de partirem de Lisboa tarde e chegarem aquela região no tempo mais invernos e tempestuoso do ano. Efectivamente em Junho, quando o sol está no trópico de Câncer, estão as naus no Cabo, onde é pleno inverno, e necessariamente encontram mau tempo.

Por outro lado, se acontece que as naus se atrasam na partida, por terem de esperar por tempo favorável, ou por não estarem ainda aparelhadas, e partem depois de Março, ou ainda se se atrasam na travessia do Atlântico, com calmarias, arriscam-se a não poder passar naquele ano à Índia. Chegando à zona do Cabo das Correntes depois de 25 de Julho, já a monção vai muito adiantada e têm que invernar em Moçambique, por não terem tempo suficiente para chegar à Índia antes de mudar a monção. Na realidade a invernada era imposta pela regularidade das monções no Índico, pelo que as armadas não podiam partir de Moçambique para a Índia antes de Maio nem depois de Julho. O ideal era chegar ao Cabo das Correntes antes de 25 de Julho e chegarem à Costa Ocidental da Índia na segunda quinzena de Agosto ou na primeira de Setembro. Assim, as naus levavam todo o tempo da viagem medido, sendo muitas vezes obrigadas a invernar.

(1) Vid. p. 88.

As naus que partiam de Lisboa em Março de 1555, invernando em Moçambique, voltavam em Junho ou Julho de 1557. Isto é, gastavam vinte e oito, vinte e nove ou trinta meses.

Os inconvenientes desta rota não se faziam sentir apenas na duração da viagem e nos perigos de naufrágio no Cabo, mas estendiam-se à saúde da gente da armada. Uma das razões apontadas, para a grande mortalidade nesta carreira, é o facto de os homens terem que suportar grandes diferenças de temperatura, num período de tempo relativamente pequeno. Efectivamente as armadas partiam de Lisboa em Março com um clima frio, entrando pouco depois na Costa da Guiné, quentíssima. Daí passavam ao Cabo onde encontravam temperaturas baixas, entrando depois de novo no calor do parcel de Sofala. Aqui, a gente já depauperada pela longa viagem, não suportava o clima doentio da região e muitos morriam.

Tendo em conta estes inconvenientes, João Pereira Dantas conclui que a viagem com partida em Março, e seguindo o regime das monções a partir do canal de Moçambique até à Índia, não era a mais aconselhável. A solução que apresenta implica várias modificações nesta carreira.

Em primeiro lugar a época do ano, em que habitualmente se faz a viagem, seria alterada. A partida passaria de Março para Setembro, Outubro ou princípios de Novembro. A escolha da monção de Outubro é feita sobre uma análise das condições meteorológicas de todo o ano. Partindo daqui as naus em fim de Outubro ou na entrada de Novembro, acompanharão o movimento do sol, que nessa época do ano se desloca para o sul. Deste modo aproximam-se cada vez mais dele, o que lhes trará bom tempo e mar calmo.

Chegarão em Fevereiro ao Cabo, onde é então verão, podendo, se tiverem necessidade disso, tomar porto com ventos favoráveis. Quanto à objecção de que no verão os ventos são fracos no Cabo para naus tão grandes, responde que se ponham em 37 graus e dali demandem o Cabo da Boa Esperança que acharão ventos frescos, o que está efectivamente certo. Porém a solução ideal seria que as naus não fossem de oitocentos e novecentos toneis, mas de quatrocentos e quinhentos, o que traria grandes vantagens. São mais leves de aparelhar, exigem menos vento, menos tripulação, menos fundo, e se se perde uma nau é muito menor o prejuízo. Efectivamente nesta época a tonelagem das naus variava entre quinhentos e mil toneis. A discussão sobre qual a tonelagem mais vantajosa acende-se então. João Pereira Dantas é defensor da pequena tonelagem das naus, que virá a ser imposta pelo regimento de 1570.

A estas vantagens de chegar ao Cabo em Fevereiro e Março, junta-se a de não poderem lá chegar os turcos nestes meses, pois não terão ventos favoráveis, além da grande distância entre Guardafui e o Cabo da Boa Esperança.

Mudando a época do ano em que se faz a viagem, seria impraticável o aproveitamento da monção, que levava as naus do estreito de Moçambique para a Índia. Como já vimos, o aproveitamento desta monção trazia muitas

vezes o inconveniente de terem as armadas que invernarem em Moçambique, à espera da monção favorável. Acontece porém, que por fora da Ilha de S. Lourenço não se faz sentir esse regime de monções, podendo as naus alcançar a Índia em várias épocas do ano, desde que se submetessem a esperar pela abertura das barras da Índia, que durante parte do ano estavam fechadas.

Estas duas alterações na carreira implicariam a criação de uma estrutura administrativa e comercial, que apoiasse esta nova rota e viesse substituir aquela, que já estava constituída em Moçambique. Era necessária uma fortaleza que servisse de escala às naus.

A localização da fortaleza é escolhida com cuidado, atendendo aos fins a que se destina, isto é, apoiar as naus que chegam em geral aquela região com grande falta de mantimentos e sem saberem qual a sua posição no mar. A região que João Pereira Dantas entende ser a mais indicada é a costa que se estende entre o Cabo da Boa Esperança e a Baía da Lagoa. O mais longe que deve estar do Cabo são 70, 80 ou 100 léguas, região onde há bons portos como a baía Formosa e a aguada de S. Brás. Deve, portanto, mandar-se explorar a costa, no sentido de descobrir um porto com boas condições. Além deste porto deveria mandar-se reconhecer toda a costa, desde o Cabo da Boa Esperança, até aproximadamente ao Cabo das Correntes. Quando o tempo não permitisse que tomassem a escala, se houvesse um conhecimento pormenorizado do resto da costa, as naus poderiam entrar noutro porto sem perigo. Ora este conhecimento nunca seria possível sem construir ali uma fortaleza, e entabular relações comerciais com os indígenas.

Não concorda com a ideia de se fazer a escala em S. Lourenço, embora reconheça que se devem descobrir os seus portos meridionais. Nesta situação a escala não serviria as naus na viagem de volta, porque naquela altura vêm ainda bem abastecidas de água e mantimentos, e se porventura trazem má viagem, estão ainda muito longe do Cabo da Boa Esperança para invernarem. As naus na viagem de ida, por sua vez, não terão vantagens, visto que os levantes que as impedem de ir à Índia, as impedem de entrar nos seus portos, além de que terão que fazer um caminho muito mais longo, indo colocar-se a 46 graus para aproveitar os ventos sul e sueste, que os levarão à costa de S. Lourenço.

João Pereira Dantas expõe detalhadamente as vantagens da fortaleza na África do Sul.

As naus que iam do reino faziam nela a sua aguada e escala favorecendo a saúde da gente. Efectivamente era do Cabo em diante que as pessoas começavam a adoecer. A temperatura dos ares por onde seguem as naus é regular. Não há mudança de frio a quente e de quente a frio. A escala é mais perto de Lisboa e levarão apenas 3 ou 4 meses para a alcançar. Justificando a sua grande preocupação com a gente da armada ele explica — e aqui pode-se vislumbrar o soldado que conheceu as más condições a bordo da viagem para a Índia — que além de ser uma questão de consciência, a morte de soldados representava grande prejuízo para a coroa e diminuía o número de soldados na Índia.

Reparar-se-iam as naus com mastros partidos ou outros estragos, que já não poderiam chegar a Moçambique, ou chegariam atrasadas e perderiam a monção.

As naus que se perdiam na região do Cabo, sem saberem, por vezes, se já o tinham passado ou não, teriam na escala um ponto de referência. E por último, evitar-se-ia que as naus, na viagem de volta, invernassem, porque se abrigariam na fortaleza dos temporais e retomariam viagem em três ou quatro dias bons que surgissem, mesmo no inverno.

A fortaleza servirá também as naus da monção de Março, que aí poderão invernar. Na verdade um dos maiores perigos que as naus que partem em Março têm que enfrentar, é a navegação entre o Cabo e Moçambique, quando vão atrasadas e os levantes começam já a soprar, tendo-se verificado muitos naufrágios nestas condições.

Quanto à função comercial da fortaleza, João Pereira Dantas entende que não levantaria problemas. Poder-se-ia tratar com a Ilha de S. Lourenço em gengibre, escravos e ambar. Estas relações serviriam também para se poderem recolher os portugueses que ali tivessem arribado, naufragados de naus portuguesas. No interior africano havia a possibilidade de existir ouro e faltando este encontrariam pelo menos marfim e escravos.

A feitoria de Sofala e o seu comércio, segundo o autor, não teriam nada a perder com esta nova escala. Há uma grande distância entre as duas escalas, para que os produtos vendidos numa pudessem fazer concorrência à outra, visto não haver comércio interno. Esta é uma visão muito simplista do assunto, como veremos adiante, e que não convinha a João Pereira Dantas aprofundar. Na realidade a mudança de rota não traria apenas este problema de uma possível concorrência dos produtos europeus vendidos junto dos indígenas nas duas fortalezas, mas teria uma projecção muito maior em todo um sistema comercial organizado para apoiar esta carreira.

Quanto às relações com os indígenas, tudo leva a crer que seriam boas, visto que as informações dadas por portugueses que anteriormente os haviam visitado, tratando-os amigavelmente, eram de que facilmente se tornariam pacíficos como os de Moçambique. Às relações comerciais juntar-se-ia a evangelização dos indígenas, visto que ainda ali não chegara a expansão do islamismo. Daí resultaria uma despesa pequena para sustentar a fortaleza, no que diz respeito à defesa.

Sendo a navegação no Cabo um dos problemas mais cruciantes da carreira da Índia, não é esta a primeira vez que se aconselha a necessidade de conhecer aquele troço da costa e a conveniência de ali tocar. Aliás era uma necessidade que se impunha às naus que ali chegavam com pouca água, como o prova o nome de aguada de S. Brás dado a uma enseada situada exactamente na zona em que João Pereira Dantas propõe a construção da fortaleza.

O roteiro anónimo da primeira metade do século XVI publicado no *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes* recomenda que sendo caso que à vista do Cabo da Boa Esperança tenham necessidade de alguma água, podem

entrar na Baía de Saldanha na da Roca ou na da Lagoa (1). A Baía da Roca diz o autor que se situa a 10 léguas da Baía da Lagoa, o que a coloca muito próximo da área que João Pereira Dantas indica como sendo o lugar ideal para a fortaleza.

A ideia de uma fortaleza na região do Cabo, expressa por João Pereira Dantas, corresponde portanto a uma necessidade da navegação, que ali enfrentava as maiores dificuldades da viagem, não só pelo mau tempo, como pela distância a que se encontravam de qualquer estabelecimento de portugueses.

A fortaleza era a condição necessária para a realização da nova rota. Tendo possibilidade de fazer esta escala, uma armada que partisse de Lisboa em Novembro de 1555 tornaria em Maio ou Junho de 1557 perfazendo 18, 19 ou 20 meses de viagem. As naus partiriam da Índia em Dezembro. O tempo seria distribuído: seis meses na ida, seis na vinda, três na escala e quatro na carga. Deste modo, invernando todas na escala do Cabo da Boa Esperança nenhuma gastaria mais tempo na viagem de ida e vinda, do que gastavam as naus que não invernavam em Moçambique. Os dois ou três meses que permaneceriam na escala, seria à espera da conjunção do abrir das barras da Índia. Contrapondo esta navegação à anterior, João Pereira Dantas escreve: «É mais conforme à razão, parece, irem as naus esperar pela monção do que quererem os homens que espere a monção por eles».

Fazendo as armadas esta escala, ficam dali numa óptima navegação para irem por fora da ilha de S. Lourenço. Se na Índia houvesse extrema necessidade de lá irem antes do inverno, podiam, partindo de Lisboa em Setembro, chegar à escala em Janeiro e, feita a aguada, fazer na entrada de Fevereiro o caminho na volta do mar até se porém em 45 ou 46 graus. Aí correm os ventos sul e sueste, com os quais fariam o caminho lesnordeste até se porem em 23 graus, e dali ao norte até encontrarem a monção de Malaca para a Índia que dura até Abril (2). Não havendo urgência na viagem, partiam em Outubro ou na entrada de Novembro. Chegavam à escala por todo o Fevereiro ou em Março, onde permaneciam até ao fim de Maio ou entrada de Junho, em que partiriam para chegar à Índia em Agosto. Aí gastavam três ou quatro meses a comerciar e carregar. A viagem de volta devia iniciar-se no princípio de Dezembro, que ele entende ser a época ideal, porque então têm levantes e tornam a passar o Cabo na entrada de Janeiro chegando a Lisboa em Março ou Abril. Tanto na viagem de ida como na de volta, o Cabo seria passado no verão e na travessia do Oceano Atlântico as naus acompanhariam o movimento do Sol.

Para cada uma destas viagens o autor dá exemplos de armadas que seguindo esta navegação tiveram boa viagem, melhor que aquelas que haviam seguido a navegação habitual.

(1) BERNARDO FERNANDES, *Livro de Marinharia de...*, Lisboa, 1940 publ. por A. Fontoura da Costa, pp. 60 e seg..

(2) Segundo as modernas instruções náuticas e *Pilot Charts* do Oceano Índico esta rota é possível nesta época do ano.

Uma armada que parta em Setembro ou Outubro de Lisboa, pode chegar à Índia no Abril seguinte fazendo a viagem por fora. Isto não deve parecer estranho, porque a experiência já fora feita, havia pouco tempo, pelo galeão em que seguira D. Álvaro da Silva, o qual chegara à Índia na força dos levantes.

Outro exemplo é o de Martim Correa da Silva, que em uma urca de 450 toneis partiu de Lisboa, segundo afirma João Pereira Dantas, com pouca exactidão, o primeiro ou segundo de Novembro e entrou em Angediva a 18 ou 20 de Maio seguinte. Esta viagem, apesar de não estar datada, podemos identificá-la com a descrita no diário de Bernardo Fernandes escrito em 1547, por várias razões (1). Em primeiro lugar pelo nome do capitão mór, que é o mesmo, Martim Correia da Silva. Em segundo lugar pelo ponto de chegada à Índia, Angediva. O diário de Bernardo Fernandes não refere o ponto de chegada, pois que termina no Rio do Infante a 11 de Março. Recorrendo ao livro *As Famosas Armadas Portuguesas* (2) verifica-se que esta armada de que Bernardo Fernandes descreve a viagem chegou a Angediva, elemento este que, como vimos, o diário não dá. A terceira razão é a data da partida. João Pereira Dantas escreve dia primeiro ou segundo de Novembro, o que prova não estar certo da data, e poder ser um dia antes ou um dia depois. A armada referida no diário de viagem partiu a 30 de Outubro, apenas um dia antes do que refere João Pereira Dantas. Partiram 3 navios: «Vequa» por capitania, de que ia por capitão mor Martim Correia da Silva, a «Boquica», tendo por capitão António Pereira, e a «Santa Maria do Rosário», levando por capitão Cristóvão de Sá.

No Atlântico apanharam muitas calmarias e chegam ao Cabo da Boa Esperança em Fevereiro, que é a época indicada por João Pereira Dantas. A 11 de Março estão no Rio do Infante, onde acaba o diário. Uma das referências que o autor do diário faz quase todos os dias é a boa saúde de toda a gente da armada. Efectivamente esta era uma das grandes vantagens que João Pereira Dantas via na viagem nesta época do ano. Por último é de notar que João Pereira Dantas aponta como data da chegada a Angediva o dia 18 ou 20 de Maio, o que, levando uma boa viagem, é perfeitamente possível para a armada de Bernardo Fernandes, que em 11 de Março se encontrava no Rio do Infante, onde acaba o seu diário.

Para provar que é possível entrar nas barras da Índia em Abril e parte de Maio, quando a monção favorável ainda não começou, apresenta o exemplo de Martim Afonso de Sousa que a 16 de Maio entrou na barra de Goa e as naus da sua conserva na de Goa a Velha.

Quanto à viagem de volta dá o exemplo de Martim Afonso de Sousa, que partindo da Índia a 17 de Dezembro, entrou em Lisboa a 2 de Maio.

Aponta também a viagem das naus de D. Luís de Ataíde e Diogo Lopes de Sousa, que partindo da Índia em 7 de Dezembro chegaram a Lisboa a 9 de

(1) BERNARDO FERNANDES, *Livro de Marinharia de...*, Lisboa 1940.

(2) *As Famosas Armadas Portuguesas* 1496-1650, Rio de Janeiro 1937, p. 53.

Junho, sem nunca se separarem uma da outra. Apenas tiveram um dia de paio e passaram o Cabo em Fevereiro.

Além destes, o autor afirma que poderia dar muitos outros exemplos. Efectivamente encontramos alguns outros casos de armadas que partiram de Lisboa para a Índia na monção de Outubro. São no entanto excepções. Segundo afirma Magalhães Godinho a percentagem de navios que partem fora da monção, de Março ou Abril, entre 1500 e 1579 é apenas de 11% (1).

Ao propôr esta inovação, João Pereira Dantas procura ter em conta uma série de factores, que directa ou indirectamente, iriam ser afectados por ela. A economia nacional só teria a ganhar. A viagem mais rápida diminuiria o custo de transporte das tropas. A fortaleza faria comércio e bastar-se-ia a ela própria, não havendo portanto aumento de despesas. Segundo sua opinião, não faria concorrência à feitoria de Sofala. Permanecendo mais tempo na Índia, os negócios poderiam fazer-se com mais vantagem para os portugueses, que não teriam que comprar à pressa nem estariam dependentes dos vagares dos indianos, que assim pretendiam fazer subir o preço da mercadoria.

Do ponto de vista militar e administrativo, esta carreira permitia uma viagem rápida, que num caso de urgência podia levar os soldados ou os governadores à Índia em duas épocas do ano.

Quanto às rivalidades económicas e militares com os turcos, esta escala teria grandes vantagens sobre a de Moçambique. Ao Canal de Moçambique os turcos chegam facilmente criando dificuldades à navegação portuguesa. O Cabo da Boa Esperança era menos acessível, por razões atrás expostas. Passado o Atlântico, as naus não teriam que temer ataques de outros navios. Efectivamente em 1556 ainda os ingleses, holandeses e outros inimigos, que mais tarde haviam de invadir o Índico, não atacavam as naus nessas paragens. No entanto era necessário que o descobrimento da costa Sul e Sueste da África, trazendo vantagens às armadas portuguesas, não viesse facilitar o caminho da Índia aos estrangeiros. O facto de se criarem melhores condições de navegação na carreira da Índia facilitaria a viagem aos inimigos? E sendo assim, estariam eles interessados em empreender tão longa viagem cheia de perigos? João Pereira Dantas conclui que não; em função do condicionamento de 1556, não era de temer a intromissão de estrangeiros. João Pereira Dantas entende que a viagem era demasiado difícil para se aventurarem. Mas mesmo que ali chegassem algumas naus a comerciar, seria necessário pensar qual a maior desvantagem: esse comércio, ou a perda das naus da Índia. E se por ventura se considerasse demasiado perigoso esse comércio, deviam analisar-se os motivos de interesse que poderia ter para os estrangeiros, no que diz respeito à existência de bons portos para trocas e às mercadorias que ali poderiam obter. Quanto ao porto, que serviria de ponto de apoio para as trocas, não seria fácil encontrarem-no sem que os portugueses o

(1) VITORINO MAGALHÃES GODINHO, *Rota do Cabo* in *Dicionário de História de Portugal*, vol. III, pp. 673 e segs..

soubessem, visto a costa estar vigiada e existir próximo a fortaleza. No que diz respeito às mercadorias, não sendo drogas nem especiarias, não havia razão para irem tão longe e a terras tão frias buscá-las, visto terem perto ouro e malagueta.

Era certamente a análise deste aspecto do problema, que essencialmente se esperava do fidalgo, que decerto já se preparava para a vida diplomática, que iniciaria dois anos mais tarde. Já então se mostra conhecedor da economia europeia e dos seus interesses nas novas terras.

* * *

Durante o século XVI encontramos toda uma discussão sobre a carreira da Índia, acompanhada de um estudo sistemático apoiado na experiência. Esta procura experimentalista da melhor rota era ordenada e seguida com todo o interesse pelo rei. São chamados a dar a sua opinião tanto os fidalgos, como os pilotos e homens do mar. Há mesmo a preocupação de juntar as opiniões destes dois grupos de homens de formação diferente e conciliá-las. Assim seriam pesados não só os problemas de navegação pròpriamente dita, mas também os reflexos que qualquer mudança na carreira da Índia poderia ter na fazenda real, na ocupação militar ou ainda no comércio do Oriente.

O apontamento de João Pereira Dantas aparece-nos deste modo integrado numa discussão e representará uma de entre várias opiniões, que teriam sido apresentadas ao rei.

A documentação, que nos permitiu seguir esta preocupação da coroa ao longo do século XVI, está infelizmente muito truncada, mas é suficiente para se poder acompanhar nas suas linhas gerais.

Como já anteriormente ficou exposto, um dos inconvenientes da navegação habitual para a Índia, era o facto de ter que se sujeitar ao regime rígido das monções. A viagem era feita, habitualmente, sempre na mesma época de cada ano. Ora se, por razões militares, fosse necessário um contingente de tropas para a Índia com urgência, esta navegação não servia. Seria possível utilizar outra época? Antes de 1533 nenhuma armada tinha partido fora da monção; apenas em 1 de Setembro de 1528, tendo El-Rei informações das coisas de Ormuz, despachara Manuel de Macedo em um navio ligeiro com uma missão especial. Mas esta monção seria segura para arriscar uma armada? É este problema que em 1533 é cuidadosamente estudado por ordem do Rei (1).

Acontece que nesse ano de 1533 havia necessidade de mandar uma armada extraordinária à Índia, que deveria partir no fim de Setembro. A preparação da armada e o estudo da viagem faz-se em dois meses de constante labor

Edição

(1) J. D. M. FORD, *Letters of King John III 1521-1527*, Cambridge, Massachusetts, 1931, pp. 116 e segs..

orientado superiormente pelo Rei e executado com muita eficiência pelo Conde da Castanheira. Quase diàriamente há correspondência trocada entre o Rei, ao tempo em Évora, e o Conde, em Lisboa, tratando de assuntos relativos à armada.

No dia 4 de Agosto D. António de Ataíde segue para Lisboa, com o fim de despachar a armada. Entretanto, na Corte, os fidalgos põem o problema da passagem do Cabo e concluem que só se poderia dobrar em Fevereiro. O Rei atende a esta objecção, mas quer saber a opinião dos «pilotos e pessoas que o entendem». Por isso, a 8 de Agosto escreve ao Conde encomendando-lhe que discuta com essas pessoas toda a navegação da armada e a época em que poderá passar o Cabo da Boa Esperança, assim como o tempo em que poderá chegar ao Estreito de Meca. A resposta de D. António de Ataíde não se fez esperar, visto que a 11 de Agosto já o Rei, de posse das informações que aquele lhe mandara, lhe responde. Enviara-lhe ele o parecer dos mestres, pilotos e outras pessoas que chegando todos a um acordo o haviam assinado. Juntamente recebera o rei uma carta de Fernão Peres de Andrade com um parecer diferente. Perante essa discordância, D. João III ordena que se faça uma reunião de Fernão Peres de Andrade com os pilotos e demais pessoas, para que discutam de novo o problema em conjunto, (...) «e escrever-me-eis para minha informação». Efectivamente a 16 de Agosto já El-Rei escreve ao Conde acusando a recepção, e manifestando-lhe o seu agrado por terem todos chegado à conclusão de que não havia inconveniente em partir a armada em Outubro, e poder ser na boca do Estreito de Meca no mês de Abril.

A opinião favorável dos pilotos e gente do mar era a condição necessária para que a armada pudesse partir, mas não era suficiente. Havia que juntar-lhe o parecer dos fidalgos, que decerto teriam em conta outros factores. Por isso, o Rei ordena que se discuta o problema na Corte. Sendo a sua opinião diferente da outra, o Rei envia a Lisboa António de Saldanha, que traz o traslado de ambos os apontamentos, para os praticar com o Conde e chegarem a um acordo, para se fazer um regimento. Do que efectivamente se assentou no regimento, apenas pudemos saber que em 2 de Setembro El-Rei tratava para que fosse pela Costa da Malagueta (1).

Se antes da reunião de fidalgos que se efectuou na Corte, cada um deles tivesse exposto por escrito a sua opinião, decerto que teríamos alguma coisa de muito parecido com este apontamento de João Pereira Dantas, que pretendemos integrar no seu contexto. Não seria semelhante no conteúdo, visto serem duas coisas diferentes as pedidas, mas a motivação e o objectivo seriam os mesmos: a ordem do Rei e a intenção de estudar, através de um experimentalismo, as rotas da carreira da Índia.

Tendo confrontado em Lisboa os dois pareceres, o Conde da Castanheira apresenta ao Rei os apontamentos do que se assentara sobre o regimento.

(1) Frei Luís DE SOUSA, *Anais de D. João III*, Lisboa, 1954, vol. III, p. 235.

E com toda a sua navegação cuidadosamente estudada, a armada vai-se de foz em fora a 3 de Outubro de 1533 com bom tempo.

O recrutamento da tripulação para esta armada foi difícil. Parece haver uma certa expectativa da parte dos pilotos e marinheiros em relação a uma navegação de que não tinham experiência. «Os pilotos vos encomendo muito que trabalheis por mandar contentes o mais que puderdes, como sei que o fareis (...) queria que as pessoas que fossem nestas caravelas fossem experimentadas e que já andassem na Índia (...) e tais que soubessem o negócio a que vão», diz o Rei ao Conde, em carta de 13 de Agosto (1). «Quanto aos marinheiros que dizeis que não aceitaram de ir pelos partidos que soem levar nas naus de carreira, e que lhe mandareis dar mais dois meses ante mão além dos quatro da ordenança, seria mui bem se o quizessem aceitar; e quando o não quizessem haverei por meu serviço dar-se-lhe mais um mês morto, como escrevestes a Fernam d'Alvares» (2).

Quinze dias depois tudo estava resolvido; os marinheiros tinham aceitado a primeira proposta e o Rei manifesta ao Conde a sua satisfação, «pois bem sei que havia de ser com trabalho». Da parte do piloto Nuno Vaz de Alhandra encontramos as mesmas exigências. Tratava-se de uma experiência nova e havia que ser bem paga: «Encomendo-vos que tomeis com ele conclusão como vos melhor parecer, ainda que seja com vantagem (...) assim em cravo como em caixas forras» (3).

O próprio D. António de Ataíde parece ter recebido o reconhecimento do Rei, que o chama à Corte para lhe manifestar o seu contentamento pelo zelo e eficiência com que resolvera todos os novos problemas, que aquela armada suscitara.

Quais as conclusões válidas, para a navegação da Índia, de todas estas discussões e reuniões de homens conhecedores do assunto? Um ponto muito importante ficou esclarecido: era possível com segurança fazer a navegação noutra época do ano, que não em Março. As condições meteorológicas permitiam que ela se fizesse partindo de Lisboa em Setembro-Outubro, para chegar ao estreito de Meca em Abril, apanhando a monção favorável, que começava em Maio, para os levar à Índia.

Como vimos é este um dos temas tratados por João Pereira Dantas, porém com outra dimensão, vinte e três anos mais tarde.

Estes pareceres, não são só pedidos aos homens residentes no Reino, apoiados numa experiência anterior. São também muito bem acolhidas

(1) J. D. M. FORD, *ob. cit.*, p. 122.

(2) *Ibidem*, p. 131.

(3) Na «relação das despesas extraordinárias que El-Rei D. João III fez desde o tempo que começou a reinar até que fez terceiras cortes em Almeirim no anno de 1544» encontramos a seguinte alínea: «No ano de 533 foi D. Pedro de Castelo-Branco à Índia no mês de Outubro com um galeão e dois navios redondos e dez caravelas e levou oitocentos homens em que se despendieram 100.000 cruzados». Frei Luís de Sousa, *Anais de D. João III* Lisboa, 1954, II vol., p. 273. O documento de que Frei Luís de Sousa se serviu, ou a sua cópia, encontra-se no códice 51-VI-54, fol. 149-50 da Biblioteca da Ajuda.

pelo Rei as sugestões que os fidalgos entendem dar, resultantes da sua própria observação de uma viagem que os levou à Índia, onde vão com fins administrativos ou militares. Por vezes este estudo da viagem seria ordenado pelo próprio rei, como no caso de D. João de Castro. Quanto ao parecer de Martim Afonso de Sousa, que cronologicamente encontramos primeiro, não deve ter sido pedido pelo Rei, mas foi iniciativa do próprio autor. «Nam se espante Vossa Alteza de vos falar tam soltamente nas cousas da navegaçam, porque eu cuydo que tendes poucos em Portugal que a entendam melhor que eu; e mais trabalho muyto pola saber, pois he pera vos servir com yso» (1).

Não se espantou El-Rei com o parecer que Martim Afonso de Sousa enviou, mas pelo contrário teve muito em conta o seu entendimento sobre as coisas da navegação, e achou-se servido com isso. De tal modo o apreciou, que em 3 de Março de 1536 escreve a D. António de Ataíde enviando-lhe o capítulo da sua carta «sobre a navegação que lhe parece devem fazer as naus da armada que vão para a Índia», para que o visse «com os pilotos da Índia que vos parecerem mais suficientes e parecendo-vos que se deve fazer a navegação como parece a Martim Afonso, o mandai assentar em um capítulo para ficar na casa e se assentar nos regimentos da viagem que se dão aos capitães das naus» (2).

Martim Afonso de Sousa começa por descrever a viagem. Não tinham sofrido temporais nem doenças, apenas havia encontrado ventos contrários e muitos levantes na costa do Cabo da Boa Esperança, que o obrigaram a pairar vários dias. Afirma em seguida que é errada a opinião de aí haver monções de levantes e poentes, pois na ocasião em que ele ali chegou, diziam ser a força dos poentes e ele encontrara levantes muito rijos. Verificando que o regime de monções não abrangia aquela região, conclui que «em todo o tempo se pode vir à Índia, vindo por fora da ilha de S. Lourenço, porque por dentro quando as naus chegam tarde chama o canal o vento a si e há aí sempre levantes, ainda que por dentro he muito mais segura a navegação» (3).

Aqui encontramos outro dos temas abordados por João Pereira Dantas: a navegação por fora da ilha de S. Lourenço.

Neste momento a viagem por fora era apenas encarada como possível, mas os que a cometessem metiam-se em trabalhos desnecessários. Seriam possivelmente considerados como aventureiros que desprezassem uma rota conhecida e segura, trocando-a pela aventura do desconhecido e do incerto. As armadas da Índia eram demasiado dispendiosas, para correrem esse risco. Por isso, quando o Rei ordena que se estude o parecer de Martim Afonso, recomenda: «tomando porém por fundamento que ei por maior segurança de meu serviço as naus da armada irem por dentro do que por fora». A viagem por fora era ainda mal conhecida e oferecia perigos.

(1) J. D. M. FORD, *ob. cit.*, p. 255.

(2) *Ibidem*, p. 252.

(3) *Ibidem*, p. 255.

Os roteiristas da época, que conhecemos, não se referem a partida noutra época do ano que não seja em Março. Os seus roteiros aplicavam-se à viagem habitual e não a algumas excepções.

Passemos agora em revista o que dizem esses roteiros e alguns diários de navegação da época, sobre esta viagem por fora de S. Lourenço. Nos roteiros anteriores e um pouco posteriores a este apontamento, quando aparece a referência à viagem por fora é considerando-a como uma excepção, uma solução para as naus que chegavam tarde ao Cabo e já não iriam a tempo de apanhar a monção favorável no canal de Moçambique. A novidade apresentada por João Pereira Dantas é aconselhar a rota por fora, como a rota por excelência e que devia substituir a rota por dentro, que tantos inconvenientes trazia à navegação.

Um Roteiro para a Índia e Oriente de autor anónimo de cerca de 1530 (1) refere o seguinte: «E, depois de dobrado [o Cabo], governareis ao Norte até irdes demandar a terra; e depois de vista e conhecida, segundo a terra que tomardes assim fareis vosso caminho para Moçambique ou por fora da ilha de S. Lourenço». No entanto descreve só a viagem por dentro.

A colecção de Roteiros de Manuel Álvares de cerca de 1545, não refere sequer a rota por fora na viagem de ida (2).

O primeiro roteiro de Vicente Rodrigues que é de c. 1577, também não refere a viagem de ida por fora. Apenas o segundo roteiro do mesmo piloto, de c. 1591, aconselha esta rota como uma solução para as naus que chegassem tarde ao Cabo das Agulhas. «Chegando a esta paragem para seguir o caminho avante se ha de ver o tempo em que chegam a ella porque conforme a isso irão por dentro da ilha de São Lourenço ou por fora della, e assim em vindo aqui até vinte de julho e bom o caminhar por dentro seguindo a derrota de Moçambique e vindo mais tarde é bom e mais segura a viagem que se faz por fora da ilha» (3).

Em 1526, António Galvão, porque saiu de Lisboa no mês de Maio, tomou sua derrota por fora da ilha de S. Lourenço e foi dar entre as ilhas de Maldiva, o que foi causa de chegar muito tarde à Índia (4). Ainda em 1545 esta rota não era bem vista pelo governo. Nesse ano D. João de Castro escrevendo ao Rei, de Moçambique, relatando-lhe a viagem, informa-o que próximo da Baía Formosa, Simão Peres se perdera dele. «Dizem os destas naus que o fizeram acyente para yrem por fora e parece ser ysto asy porque o pilloto da mynha nao me mostrou uma carta de Diogo Garcia, pilloto da Burgalesa em que lhe mandava cometer que fossem por fora; porém até

(1) *Roteiros portugueses inéditos da Carreira da India do século XVI*, publ. por A. Fontoura da Costa, Lisboa, 1940, p. 16.

(2) *Ibidem*, pp. 31 e segs..

(3) *Roteiros portugueses da viagem de Lisboa à India nos séculos XVI e XVII*, publ. por G. Pereira, Lisboa, 1898, p. 20.

(4) Frei Luís DE SOUSA, *ob. cit.*, Lisboa, 1938, pp. 265-66.

agora não tenho nenhuma certeza da verdade» (1). Tratava-se de uma desobediência ao Regimento e ao pensamento expresso do Rei.

O parecer de Martim Afonso de Sousa termina com a recomendação de que os pilotos devem avistar terra do Cabo da Boa Esperança «e os mais dos erros que estes pilotos nestas navegações fazem, he por não quererem aver vista da terra do Cabo da Boa Esperança, asy pera hir por fora como por dentro. As vezes cuidão que levam uma rota, e eles vam muy desviados dela; e avêdo vista da terra, se trazẽ algũ erro, emendãno; e d'aly se marqã pera fazerem seu caminho para a Índia certo, ou ao menos com pouco erro» (2). Esta era, segundo João Pereira Dantas, uma das funções da fortaleza: servir de ponto de referência à navegação perdida.

Quais as conclusões a que chegou esta reunião de pilotos em 1536, não o sabemos. Quanto à aceitação ou não da navegação no Cabo, nada podemos afirmar, mas quanto à navegação por fora, sabemos que era considerada pelo governo como contrária aos seus interesses.

Em 1556 João Pereira Dantas irá retomar este tema, chegando a conclusões bem diferentes.

Dois anos depois de Martim Afonso, em 1538, D. João de Castro é enviado à Índia, não levando «outra obrigação de que possa dar conta a V. A. senão das coisas que tocam ao céu, mar e ar». Vai encarregado de estudar não só as condições meteorológicas, mas também a utilização dos instrumentos náuticos e verificar qual a verdadeira distância entre a América e a África. Observa a elevação do polo, anota as correntes, estuda a variação da agulha, observa os ventos, estuda as monções e a possibilidade de as naus passarem à Índia todo o ano. A necessidade de defesa militar do porto de Moçambique surgiu por esta altura. Os turcos projectavam tomar o porto privando assim as armadas de uma escala de apoio. D. João de Castro ocupa-se deste problema estudando o dispositivo estratégico da ilha e o local da fortaleza. No entanto o projecto ficará longos anos sem ser realizado. Só em 1558 se começa a construção.

O estudo de D. João de Castro, feito em 1538, incide sobre a navegação clássica, de acordo certamente com o pensamento de El-Rei. No entanto, entre o projecto e o início da construção da fortaleza, a opinião do rei e de alguns fidalgos a respeito da rota por fora modifica-se.

Em 1556 parece ter-se renovado a discussão sobre a possibilidade de introduzir modificações na carreira da Índia, que não só diminuíssem os riscos, mas também reduzissem a duração da viagem.

João Pereira Dantas vai retomar os temas das discussões precedentes, mas examina-os em conjunto e atendendo a uma série de factores. Vai assim abordar a mudança da época do ano em que se faz a viagem, a possibilidade de uma nova rota fugindo ao condicionalismo das monções, e por fim solucionar as dificuldades da navegação no Cabo.

(1) ELAINE SANCEAU, *Cartas de D. João de Castro*, pp. 13 e segs..

(2) J. D. M. FORD, *ob. cit.*, p. 255.

O que há de original neste apontamento é o estudo de todos estes factores em conjunto, criando uma navegação inteiramente nova, com elementos já estudados e experimentados isoladamente. Assim, a viagem na monção de Outubro, anteriormente considerada como possível, passa agora a ser a preferida. Nesta navegação as naus chegam ao Cabo sempre em Janeiro ou Fevereiro e o ideal será irem por fora de S. Lourenço. A viagem por fora passa de uma solução para evitar a invernoada, a uma rota ideal que deverá ser sempre seguida. De acordo com a ideia anteriormente expressa da necessidade de as naus avistarem o Cabo e fazerem aguada, João Pereira Dantas lança a ideia, pela primeira vez expressa, da construção de uma fortaleza, ponto essencial no seu projecto como apoio à nova navegação.

Estas ideias foram discutidas na Corte em 1556. O apontamento de João Pereira Dantas não terá sido o único parecer apresentado ao Rei. É até possível que o parecer de João Pereira Dantas tenha recebido o contributo de outros pareceres de pilotos e homens do mar, de tal modo é especializada a sua linguagem e exactos os conhecimentos náuticos que pressupõe. No entanto, não é de pôr de lado a hipótese de um fidalgo inteligente, com um conhecimento experimental da viagem para a Índia, se ter interessado pelo seu estudo científico como fora o caso de D. João de Castro, cerca de vinte anos antes. O documento que nos permite afirmar que se renovou a discussão, é uma carta de Baltazar Lobo de Sousa à Rainha D. Catarina, datada de 10 de Dezembro de 1556. Fora ele encarregado pelo Governador Francisco Barreto de ir descobrir a Ilha de São Lourenço pelo lado de fora, e procurar nela a melhor baía e porto que houvesse, para se fazer uma fortaleza em que as naus, que fossem do Reino para a Índia e da Índia para o Reino, pudessem invernar. Tudo se faria para serviço de Sua Alteza, e a fortaleza que ali se construísse, seria em nome de El-Rei.

É isto alguma coisa de inteiramente diferente da opinião expressa pelo Rei em 1536, quando em carta ao Conde da Castanheira, se refere à viagem por fora, fazendo-lhe notar que não a considerava de seu serviço. Ainda, em 1545, como anteriormente ficou dito, a viagem por fora desagradava ao governo. Esta rota só era aconselhada para os navios que, por dilações imprevistas, chegassem tarde ao Cabo da Boa Esperança. Ora não é de crer que se pretendesse construir uma fortaleza na Ilha de São Lourenço, onde ela não teria outra função senão a de escala das naus da Índia, visto não haver interesses comerciais, apenas para apoiar, num ano ou noutro, uma ou várias naus que se tivessem atrasado. Tratava-se portanto de uma nova experiência que se ia pôr em prática.

Há, porém, um ponto em que parece ter havido divergência: a localização da fortaleza que serviria para escala das naus. Os dois lugares apontados seriam o Cabo da Boa Esperança e a ilha de S. Lourenço. A provar a existência da segunda posição está a carta de Baltazar Lobo de Sousa, que vai fazer o reconhecimento de S. Lourenço pelo lado de fora. A primeira posição é representada pelo próprio João Pereira Dantas. Baltazar Lobo de Sousa, reconhecendo a necessidade de se explorar a região do Cabo da Boa Espe-

rança, escreve a D. Catarina: «e essay mandei pedir a el-rei nosso Senhor o descobrimento dos portos que jazem do Cabo de Boa Esperança até o Cabo das Correntes porque eu espero em Nosso Senhor de descobrir cousa por onde se não perca nenhua nao e Vossas Altezas tenham grandes rendas e proveitos destes meus trabalhos» (1).

Contudo a fortaleza não é construída e a escala mantem-se em Moçambique, onde em 1558 se iniciou a fortificação da Ilha.

Não terminaria aqui a ideia da fixação de uma escala no Cabo, onde as naus pudessem invernar. Vamos encontrá-la de novo em 1575, a orientar a expedição de reconhecimento que Manuel Mesquita Perestrelo fez entre o Cabo da Boa Esperança e o Cabo das Correntes, por ordem de El-Rei. Pretende-se com este reconhecimento da costa, encontrar portos que reunam boas condições para abrigarem as naus. Perestrelo dá conta a D. Sebastião de que há bons portos, como a baía de S. Sebastião e de S. Brás. «Se as naus que vão deste reino para a Índia os quiserem tomar, por chegarem ali tarde ou necessitadas de aguada e mantimentos, podem neles fazer escala para não invernarem em Moçambique. Dali farão caminho por fora de S. Lourenço e podem passar em todo o tempo à Índia. As que vêm para o Reino poderão, sem invernar, fazer também escala nesses portos. Reparadas de água, lenha, pescado e carne, que ali há muito barata, esperam na escala um dia bom para dobrar o Cabo, por estarem já muito perto dele. Por outro lado a gente da terra é simples e de boa condição natural, disposta para receber bem a evangelização».

Todas estas ideias apresentadas por Mesquita Perestrelo, estão muito próximas das que João Pereira Dantas apresentara vinte anos antes. Perestrelo expressa o voto de que seja no tempo de D. Sebastião que essa gente seja evangelizada, o que era empresa de muita necessidade, «há tantos anos exigida e pedida de seus vassallos e tantas vezes determinada pelo serenissimo Rei dom João» (2), e que apesar disso nunca fora realizada. Ora D. João III morreu em Julho de 1557 e no fim deste mesmo ano o Conde da Castanheira largou em mãos da rainha D. Catarina o ofício de vedor da fazenda que exercera durante vinte e oito anos (3). É possível que a morte do rei e o afastamento deste homem, que tão dedicadamente o servira no que toda ao estudo da Carreira da Índia, tenha provocado uma quebra no intento de renovação desta viagem.

O descobrimento feito em 1576, vinte anos mais tarde, por Perestrelo, pode ter relação com este apontamento de João Pereira Dantas, ou pelo menos com a discussão em que se terá integrado, e as conclusões a que se chegou.

(1) A.N.T.T., C.C-I-100-11, carta de Baltazar Lobo de Sousa à Rainha, de 10 de Dezembro de 1556, vide Doc. n.º 3 em Apêndice.

(2) MANUEL DE MESQUITA PERESTRELO, *ob. cit.*, p. 6.

(3) Frei LUÍS DE SOUSA, *ob. cit.*, p. 310. O Conde da Castanheira começou a servir em 1529 e largou o ofício de vedor da fazenda em fins de 1557. Foi provido do dito ofício a 11 de Abril de 1530.

Perestrelo diz que desde o tempo de D. João III os fidalgos insistiam para que se fizesse um estabelecimento na região do Cabo, o que várias vezes tinha sido determinado pelo Rei, sem que se iniciasse. Não é portanto difícil aceitar a hipótese de que os dois factos estejam relacionados, apesar de os separarem vinte anos, em que a ideia se foi protelando. Tanto mais que uma cópia do Roteiro do Sul e Sueste da África de Manuel Mesquita Perestrelo se encontra no Códice da Ajuda, anteriormente referido, imediatamente a seguir ao apontamento de João Pereira Dantas. A pessoa que, em princípios do século XVII, fez a compilação daqueles papeis, decerto conhecia a relação entre os dois documentos (1).

A realidade, porém, é que a fortaleza não foi construída e portanto a viagem por fora mantém-se uma excepção. O projecto de renovação da carreira, inclusivamente no que diz respeito à rota por fora, parece ter deparado com dificuldades quanto à realização. Por certo em cinquenta a seis anos de navegação, muitos hábitos e muitos interesses se foram criando. O caminho por dentro e aquelas épocas do ano eram melhor conhecidas dos marinheiros, que se sentiam mais seguros utilizando-as.

Havia em Lisboa e na Índia toda uma actividade organizada, de forma a que na época habitual as armadas estivessem aparelhadas. Seria necessário modificar toda essa actividade. E não só na Índia como no canal de Moçambique, onde as armadas, que aí passavam ou invernavam, constituíam importante factor da sua economia. Essas bases marítimas, são Sofala, Moçambique e mais ao norte, Melinde, Quíloa e Mombaça. Aí se faz comércio de metais preciosos, marfim e escravos. O ouro fora a princípio monopólio da Coroa, depois, numa tentativa de evitar o contrabando e a fraude, passara a ser comercializado e exportado para a Índia, onde se trocava por mercadorias ou era amoedado. É muito possível que toda esta estrutura económica tenha oferecido resistência a uma mudança, que a viria destruir em parte. Por outro lado, Moçambique tornara-se um centro de informações do Oriente. Uma armada, que ali chegasse, tomava logo conhecimento da situação do Oriente. Estas informações decerto que interessavam muito aos governadores e militares.

Por estas ou por outras razões, depois de por volta de 1556 se ter discutido a renovação da carreira, verificamos que ela não se realiza. Pelo contrário, até ao fim do século a rota por fora é considerada perigosa, os homens preferem invernar em Moçambique, onde muitos doentes acabam por morrer e onde gastam as suas fazendas, a aventurarem-se por fora.

Até 1586 a segurança da rota esteve garantida quase totalmente. Daí em diante os inimigos começaram a atacar com frequência no Atlântico Sul e no Índico. Os resultados fazem-se sentir não só no decréscimo do tráfego,

Edição

(1) No códice 51-VI-54 da Bibl. da Ajuda o apontamento de João Pereira Dantas vai do fólio 85 ao 101v, seguem-se dois fólhos de papel em branco e no fólio 104 começa o roteiro de Manuel Mesquita Perestrelo.

mas também em subterfúgios tentados para lhe escapar, como sejam viagens fora da monção, ou no limiar da sua inversão, e rotas desviadas.

Um novo condicionalismo político e diversas condições de segurança trazem como resultado a aceitação de novas rotas.

No final do século XVI temos notícia de que os regimentos dados pelo rei aos capitães ordenam que toda a nau que se achar no meado de Julho no Cabo da Boa Esperança, não faça a viagem por dentro, mas que se encaminhe por fora, «segundo o que se alcançou no princípio do descobrimento da Índia». Informa-nos disto Gaspar Manuel de Vila do Conde no seu Roteiro de 1594 (1). A rota por fora era portanto encarada como uma solução para as naus não fazerem invernada. Esta solução não era nova visto ser «segundo o que se alcançou no princípio do descobrimento da Índia», mas parece ter sido abandonada e retomada agora.

No Roteiro de Gaspar Ferreira (2) verificamos da parte dum piloto experimentado, não só a aceitação da época de Outubro, como a preferência pela viagem por fora. O Roteiro é de 1612, mas a sua experiência da carreira começara pelo menos em 1588. As suas opiniões referem-se portanto ao fim do século XVI, princípio do século XVII.

Diz ele que, se quando chegarem ao Cabo, passar um só dia de 25 de Julho, devem fazer a viagem por fora «como faziam os antigos e passavam à Índia muito bem, sem os receios e inconvenientes que os homens deste tempo querem tomar, dizendo que por fora que vão a morrer e que antes querem ir invernar a Moçambique que acabarem for fora, não considerando o grande risco em que se põem, cometendo a viagem por dentro, faltando-lhe a monção, como cada dia vemos, que umas naus se vão perder na costa de Moçambique outros invernam nela donde os mais dos homens morrem, como vemos cada dia, e a fazenda de sua Magestade padece, e eles se vão ali consumir com as suas fazendas e vidas, o que por fora não há que temer, que posto que haja doenças não morrem a sesma (sexta) parte dos que morrem em Moçambique; (...) e por fora, é monção muito certa, e de que muito bons ventos suestes e claros, com que em dois meses sois em Cochim, ou em Goa...» (3).

A principal razão que alegam para não irem por fora, é a falta de velas e mantimentos. Gaspar Ferreira entende que «com essas (faltas) iam os antigos, e hoje em nossos dias, e nossos tempos foram muitos; e eu o fui três vezes...» (4).

Como piloto experiente, o autor do roteiro não indica esta viagem de ânimo leve, experimentou-a três vezes antes de 1612. Isto mostra que na

(1) *Roteiros portugueses da viagem de Lisboa à Índia nos séculos XVI e XVII*, publ. por G. Pereira, 1898, p. 46.

(2) GASPAR FERREIRA REIMÃO, *Roteiro da Navegação da Índia...* 1612. Publ. por A. Fontoura da Costa, Lisboa, 1939.

(3) *Ibidem*, p. 18 e segs..

(4) *Ibidem*.

charneira do século XVI para o XVII se recomeçou a utilizar esta rota, e de novo encontramos os defensores das duas rotas em oposição.

A grande dificuldade da realização desta viagem por fora estava na falta de uma escala, onde a armada se reabastecesse e a gente se recompusesse. Para a resolver se projectou a viagem de Baltazar Lobo de Sousa em 1556 e a de Perestrelo em 1575, viagens estas de reconhecimento da costa que representam o primeiro passo para o estabelecimento da dita escala.

Com base na bibliografia consultada e no que se refere apenas à monção de Setembro-Outubro, conclui-se que, aproximadamente a partir de 1576, encontramos um maior número de partidas em Outubro, que no período anterior. A utilização regular desta monção dá-se portanto bastante posteriormente ao parecer de João Pereira Dantas.

No roteiro de Gaspar Ferreira, que já foi referido, encontramos uma «Viagem para a Índia na monção do inverno para ir em Maio a Goa» (1). Recomenda ele que saiam no fim de Setembro e previne que no Atlântico encontrarão calmas e vento escasso. A viagem deve fazer-se por dentro, visto que, como afirma João Pereira Dantas, para se fazer a viagem que recomenda, seria necessária a fortaleza no Cabo.

Aleixo de Mota no primeiro quartel do século XVII, no seu «Roteiro para a Carreira da Índia» (2), tem o seguinte capítulo: «Viagem de Lisboa para o Cabo da Boa Esperança em Março ou Setembro». Na realidade, como o próprio João Pereira Dantas afirma, na viagem pelo Atlântico não havia vantagem em um mês ou outro pois dominavam os ventos gerais. O que este capítulo mostra de efectivamente novo, é o facto de apontar as duas monções de Março e Setembro, dando a entender que ambas eram utilizadas com regularidade, ou pelo menos com confiança semelhante.

Do Cabo da Boa Esperança em diante indica ele as duas navegações, uma por dentro, outra por fora de S. Lourenço, como Gaspar Ferreira no seu Roteiro de 1612.

Pode dizer-se que o projecto de João Pereira Dantas foi em parte realizado mais tarde pelos holandeses. Estes evitaram a rota estabelecida pelos portugueses, fazendo a sua navegação por fora da Ilha de S. Lourenço. Assim flanquearam as bases portuguesas no Oceano Índico e atingiram a fonte das especiarias. Este facto foi importante na vitória económica holandesa, porque escapando ao regime de monções, podiam navegar em qualquer época do ano para Java.

Em 1648 um piloto português, Domingos de Magalhães Lima, de regresso de uma viagem à Índia, disse ter avistado o Cabo como uma Ilha. Isto foi discutido no Conselho Ultramarino e da Fazenda e provocou reuniões de cosmógrafos. O piloto foi mandado fazer uma viagem de reconhecimento em 1650, mas teve de arribar a Benguela onde faleceu. Em 1562 os holandeses

(1) GASPAR FERREIRA REIMÃO, *ob. cit.*, pp. 60 e segs..

(2) *Roteiros Portugueses da viagem de Lisboa à Índia nos séculos XVI e XVII*, publ. por G. Pereira, Lisboa, 1898, p. 95.

iniciam a sua fixação no Cabo. Este facto provocou novas reuniões, mas ignoram-se quais as conclusões a que chegaram (1). A ideia da fixação portuguesa no Cabo aparece assim mais uma vez em meados do século XVII, mas mais uma vez também não chega a concretizar-se.

* * *

O Governo pretende estudar não só as possibilidades de assegurar uma ligação eficaz, através de um estudo das rotas da carreira da Índia, mas também a melhor maneira de solucionar as situações desesperadas, em que por vezes as tripulações se encontravam. Como atrás verificámos a região do Cabo era estudada com grande interesse e o seu reconhecimento considerado como essencial para a navegação. Muitas naus ali naufragaram durante o século XVI e os seus tripulantes, em condições muito precárias, tentaram atingir, atravessando o sertão, a região de Lourenço Marques.

Esta travessia era extremamente dura. Muitos homens morriam pelo caminho. A tripulação mais bem conduzida parece ter sido, em 1593, a do Galeão «Santo Alberto», cujo condutor foi Nuno Velho Pereira, «porque nesta jornada de sento e vinte homez digo de sento e vinte sinquo homes portuguezes pelas entranhas da cafraria que se salvarão en caminho de quatro mezes forão tão conservados vindos e ben governados que sos oito chegarão menos ao Rio de Lourenço Marquez onde estava o Galiote do trato que morrerão de suas enfermidades...» (2).

Depois de algumas experiências, designadamente a de Manuel de Sousa Sepúlveda e de D. Paulo de Lima, esta era a mais bem sucedida. Pretendendo que esta experiência pudesse servir outras tripulações desta carreira que se encontrassem em idênticas circunstâncias, o vice-rei Matias de Albuquerque ordenou que se fizesse um regimento tirado do roteiro desta viagem, «pera andar nas naos da carreira como cousa tão necessária pera hua dezaventura destas se saberem governar, Reger, e ordenar mostrandolhe o de que tem necessidade pera caminhar por terra, a ordem que ande levar, os Rumos e balizas que ande seguir que clarissimamente aque se lhe apom-tão...» (3)

Além do regimento que as naus levavam para cada viagem, deviam agora prover-se de mais este, para a eventualidade de um naufrágio na região do Cabo, onde eram mais frequentes. Pretendia-se que todas as possíveis situações fossem conhecidas e que para cada uma delas as tripulações tivessem instruções precisas, mesmo que se tratasse de situações excepcionais.

(1) *Portugaliae Monumenta Cartographica*, vol. V, p. 27, Lisboa, 1960.

(2) Biblioteca da Ajuda, Cod. 51-VI-54, fol. 117, «Regimento que se fez por ordem do Senhor Visorrei Matias Dalbuquerque...».

(3) *Ibidem*, fol. 117v.

* * *

Ao longo de todo o século XVI a coroa mantém interessados num estudo experimental desta viagem, não só os pilotos e homens do mar, como os fidalgos de algum modo ligados ao Oriente e à navegação. O governo exige um estudo consciente e responsável de todos os factores que de algum modo possam afectar a viagem para a Índia. Estavam em jogo não só as naus e os seus carregamentos, como as vidas dos soldados que tão pesados ficavam à Fazenda Real. Tratava-se da ligação entre a metrópole e a região do Império a que mais importância se dava.

A carreira da Índia é estudada numa tentativa não só de melhoramento da rota utilizada, como de conhecimento experimental de outras rotas possíveis e até aconselháveis sob o ponto de vista náutico. O governo estava interessado em se manter de posse das várias experiências náuticas possíveis. Não só mantém constantemente vigiadas as novas experiências, como ordena o seu estudo.

No entanto, a rota utilizada e ordenada expressamente pelo rei é habitualmente a rota clássica, «acostumada». As razões náuticas parecem não ter o primeiro lugar na escolha da rota.

O conhecimento náutico das rotas era de tal modo perfeito que, uma vez de posse da experiência de uma nova rota apresentando certas vantagens sobre a clássica, não se entende seja razão suficiente para a sua utilização sistemática, abandonando a anterior.

Na escolha da rota entram em primeiro lugar razões de ordem política, económica e social. O aspecto náutico é estudando, mas submete-se, ao pôr-se em prática, a essas razões.

* * *

APONTAMENTOS QUE FEZ JOÃO PEREIRA DAMTAS
 POR MANDADO DEL REY DOM JOÃO TERCEIRO
 NO ANNO DE 1556 (*)

Muito alto, muito poderoso e soberano Rey e senhor nosso: ver e considerar o muito desserviço e perdas grandes que V. A. recebe e assy todo o Reino, nas muitas naos que cada anno se perdem, inverno, e aribão nesta carreira e navegação da India, me fez tomar a cargo ver e examinar se poderia aver alguma maneira de se jsto remediar ao menos quando não fosse em todo fosse em parte porque considerando bem todas as cousas desta vida, acharçeha não se poder fugir a hum inconveniente sem cayr em outro algum pello que en todas as materias se deve considerar onde menos inconvenientes, ou mais pequenos ha, e aquella parte acostará deliberação pois tudo bom e tudo sem sospeita não se achará nunca e se esta opinião que eu tenho por melhor for por ventura a pior, poderçeha culpar o meu entendimento e juizo, mas não o zello que he de obedesser a V. A. no que me mandou e delle fazer serviço em mostrar o melhor que eu poder e souber como se podera atalhar, a que se não percão nem invernem tantas naos assy nesta menção (*sic*) de Marco em que partem e navegação que aguora fazem para a India e de lá para qua como em outra que ao diante tratarey a qual tenho por mais segura e mais proveitosa por muitos respeitos, mediante outros meos e circunstanças que mais avante e noutro lugar tratarey.

E tratando desta agora que se usa diguo que sabido esta que as naos que daqy partem tarde, tomão por remedio fazerem sua viagem e navegação por fora da Ilha de São Lourenço por ser caminho mais breve o menos trabalhoso pellas resões que V. A. bem sabe e que todas farião este mesmo caminho e hirião por fora se não fosse por dous respeitos o primeiro pella neçessidade que têm de fazer auguada e o segundo por respeito da gente convem a saber por dar algum remedio [aos] doentes que levão (que as mais das veses são já muitos quando aly chegão) e assy por refrescar e dar algum alivio e refugio aos saos. Ora se estas duas cousas somente os obrigão a hir por dentro sendo a navegação de fora melhor tanto por ser mais breve como por ser menos perigosa e por outras razões parece que seria muito serviço de Deus e de V. A. (para todas po[de]rem hir por fora) mandar descobrir

(*) Normas observadas na transcrição deste documento: As abreviaturas foram desdobradas; a letra *u* quando corresponde ao som *v* foi transcrita como *v*; *õ* transcreveu-se *on*; *ũ* transcreveu-se *um* ou *un*; *ẽ* transcreveu-se *em* ou *en*; o *R* no meio das palavras desdobrou-se em *rr*; os topónimos com letra minúscula transcreveram-se em maiúscula; introduziu-se pontuação e desdobram-se os parágrafos; separaram-se as palavras juntas.

e buscar lugar para fazer huma fortaleza e escala desde o Cabo de boa esperanza ate a Bahia fermosa (1), ou ate a baia da Lagoa (2), onde millhor porto e mais sadio mais comodado e mais proveitoso sitio se achasse, da qual se poderião seguir os proveitos e comodidades que ao diante escrevo.

Primeiramente, das naos que deste Reino vão fariam nella sua auguoadada as que quizessem ou necessidade tivessem, ficando daly navegadas para irem por fora aquellas a que não sobeiasse muito tempo para irem por dentro e com isto ser assy jria a gente a India con saude, por que do cabo por diante começo as pessoas adoesser assy pella comprida e larga viagem como pellas neçissidades que passão, as quais quanto mais longe sem o remédio tanto maiores parecem, como também por entrarem nas calmas da Costa e praçel de Cofala onde os mais adoessem e onde pellas calmarias se perdem tambem algumas naos por que as correntes das agoas as levão a terra por antre Ilhas e baixos onde as vezes se não podem valer em estes e outros inconvenientes não tem indo por fora da Ilha.

Tambem ha muitas naos naquella paragem do Cabo, mais a ré ou mais havante pellas grandes tormentas que correm e pelos trabalhosos pairos que sofrem acontecem algumas fortunas e desastres de lhe quebrarem mastros vergas, abrirem agoas e outras desventuras as mais das quais escusarião se tivessem aly colheita certa e as cousas necessárias para seu corregimento e se salvarião repairandosse com ellas e abrigandosse do temporal e com este remedio não perderião sua viagem nem invernarião por essa causa como aguora acontese por que quando com estas dilacões e com os trabalhosos e pobres remedios com que se remedeão (se sse salvão) cheguão a Mocambique (que de necessidade já então hão de hir buscar) he ja gastado o tempo com que havião de hyr a India ou com que avião de vir ao Reino e outras naos que assy a hida como a vinda por não poderem pairar arribão, tomarião porto e não perderião a viagem pello caminho que tornão a desfazer nem pellos desastres que a mingoa de ter colheita lhes acontecem.

E tambem algumas naos nos muitos dias que pairão alem do abatimento que por razão do tempo que trazem lhes dão as agoas as abatem ou levão muito diferente do que os pilotos cuidão e de maneira que quando vem a tomar o sol, achão tão diferentes altura da estimativa que não podem crer que tomarão a altura bem nem que vão tão errados na fantasia e com este emgano, as que cuidão que tem o Cabo dobrado e as agoas as abaterão ou tornarão a ré fazendo depois o caminho de lesnordeste ou do nordeste como quem o tem passado vensse a achar a rê do Cabo donde depois pella muita corrente das agoas podem muito trabalhosamente sair para tornar a dobrar.

(1) Plettenberg bay em 34° 04' S, 23° 28' E, segundo A. FONTOURA DA COSTA in *Roteiro da África do Sul e Sueste desde o Cabo da Boa Esperança até ao das Correntes* (1576), Lisboa, 1939.

(2) Algoa bay 33° 52' S, 25° 55' E, segundo A. FONTOURA DA COSTA, *ob. cit.*.

E as que cuidão que o não tem dobrado, e as agoas na paragem em que as tomou o paio, lhes fizerão fazer mais caminho ou diferente do que estimavão âver feito fazendo depois a derota que dantes fazião, e fazendosse mais a rê muitas legoas vão varar nhua ilha ou num baixo e que isto seia çidade, (*sic*) veiasse quantas por esta causa se perdem, e quantas milagrosamente se salvão as quais se achão em lugar e paragem diferente do que cuidavão estar e este êrro levemente acontese nesta paragem por que o caminho que fazem indo do mar em fora demandar o cabo he em leste e quarta de nordeste pouco mais ou menos por onde o grao tambem pouco mais ou menos he de noventa legoas e por esta razão em muito pouco herro daltura, consiste grande herro de legoas e a altura podesse facilmente herrar porque como as agoas desmentem a fantasia ficção os pilotos titubiando sem saber a qual dem credito e ajuda tambem a este emgano, irem os mais dos que tomão o sol, e carteão em huma nao, diferentes huns dos do outros nos pontos e pilotagem, donde se segue o que asima diguo cousa que não acontecería tantas vezes se tivessem porto certo honde se acolhessem porque quando o tempo que o não podessem tomar ao menos serião todos os outros tão trilhados tão (1) sabidos e tão conhessida a terra e costa toda, que onde quer que com neçessidade a demandassem, soubessem o que fazião e onde se metião e os tempos de que os portos e bahias della são abrigados e o fundo que tem se he para poder nelle ancorar (2) seguramente ou não, o que sem ter aly fortaleza comonicação e comercio se não pode nunca bem saber e sempre estarão e hirão nisto as escuras, e se perderão como se perdem quanto mais que as mais das naos, que vão bem navegadas vão demandar e não podem errar de tomar antre estes dous cabos a saber das agulhas, e boa esperança, ou atee a bahia fermosa, ou da lagoa, na qual paragem diguo que me parece que a fortaleza e escala seria mais util que em nenhua outra parte e não trato de se fazer no Rio que está no rosto do Cabo da boa esperança (ainda que tevesse bom porto) porque he cousa muy dovidosa tomarsse e levemente se escorrera como se não demandar com tempo gualerno e pilotagem muito sarta e tambem porque delle se não poderão conseguir os proveitos que atras diguo, nem os que ao diante escrevo nem menos trato de se fazer da baya dalagoa para Cofalla por que não ficarião daly em tão boa navegação para hirem por fora as que vão nem as que vem tanto a mão e tão perto do Cabo para o dobrarem com qualquer bonança e tempo bom que lhe fizer.

E tendo esta fortaleza parece que não invernaria nenhuma das naos que vem da India para este Reino porque todas as que invernão em Mocambique ou se perdem chegão ao Cabo e estão naquella paragem primeiro que arribem sofrendo pairos e trabalhos grandes por ver se podem dobrar e com o tempo contrairo durar mais dias do que elles podem sofrer do paio ou com reço de se lhe poder gastar e faltar agoa que para a viagem trazem ou com o tempo

(1) são in Mss.

(2) ancorrer in Mss.

ser tão rijo o não podem pairar arribão e se lhes acaba de gastar o tempo e alguns mantimentos por onde forçadamente vão invernar a Moçambique, a falta de melhor comodidade e tendo o porto e colheitas que diguo sabidas, quando ellas estivessem as ochas com o Cabo e o não podessem dobrar nem sofrer o tempo ou lhes nestes recontros acontecesse algum desastre perigoso terião o remedio mais perto que em Moçambique, e demandarião a terra e estarião no porto repairandosse do que lhes fosse necessario atee que o temporal passase e dando o tempo lugar e o mar jaziguo tornarião loguo a partir e dobrarião o cabo, cousa que poderião fazer em três dias de bom tempo porque o mais longe que delle a dita fortaleza deve ser feita serão 70, 80 ou cem legoas do Cabo de boa esperança porque cento são delle a baia fermosa, cento e vinte a da lagoa e em meio está a agoada de São Bras (1), e o lago cerrado (2), e os Ilheos da Crus (3), e outros portos em que se podera fazer e devesse crer poder ser que não enverne nenhuma a vinda porque não ha inverno tão perçeverado, que não haja em huma lua ou em hum mes quatro dias de bom tempo como por experiencia vemos que nos mesmos dezembro e janeiro (que he na força do Inverno) ventão aquy as veses muitos nortes e nordestes, o que tambem ha nos ventos das monções e com elles tiverão o cabo dobrado ficãolhos os tempos largos e desta maneira não invernará nenhuma a vinda, e isto não podem fazer de Moçambique por muitas razões manifestas sabidas e experimentadas e para consseguir este e outros muitos efeitos e proveitos, se deve buscar porto donde com tempo levante pouco mais ou menos se possa sair e partir com tanto que seja obrigado [espaço em branco] que aly mais curcar mais tempo e com mais impertuosidade o que nas e em outras cousas conhecer se pode.

Tambem se seguirá utilidade em se segurar com isto a presumpção e reçoço que se pode ter de os turcos emtenderem em Moçambique e nas naos que vão e vem e invernão aly e as razões porque se segura este inconveniente com ser esta escala tratarey mais adiante em outra materia de que estas razões dependem e disto não diguo mais pellos inconvenientes que se podem seguir de se falar nisto e principalmente de se escrever.

E ajnda que parece bem descobrirensse e saberensse os portos de São Lourenço principalmente da parte do sul (4), todavia não me parece necessario senão para feitorisar fazenda para alguma nao que aly for ter acauso mas para fazer nella a escala principal para as naos he cousa desnecessaria, porque as que vem para o Reino, vem ainda naquella paragem tão inteiras e tão abastadas dagoa e mantimentos que lhe não he necessario tomala se

(1) Mossel bay 34° 08' S, 22° 16' E, seg. A. FONTOURA DA COSTA, *ob. cit.*,

(2) Não identificado.

(3) ^{Edição} St. Croix island o maior dos ilhéus de Santa Cruz em 33° 48' S, 25° 46 1/2 E. Segundo A. FONTOURA DA COSTA, *ob. cit.*.

(4) Possível referência ao reconhecimento que Baltazar Lobo de Sousa se preparava para fazer à costa Sul e Sueste de S. Lourenço.

trazem boa viagem, e se a trazem má tão mau ou peor invernar fora aly que em Moçambique porque ainda esta escala ficaria mais longe do Cabo de boa esperança que aquella onde as naos agora jvernão pois donde pode haver porto para isso avera delle ao Cabo passante de quinhentos legoas, e aly lhes seria forçado estar e invernar tantos meses como em Moçambique, sem poderem dally (...) o Cabo com qualquer bonança de tempo como poderão fazer da escala que atras diguo e quanto aos que vão para a India sabido está que os levantes, com que elles não podem la hir e as faz jvernar lhes são tambem contrarios para aferrar a ditta Ilha, porque os ventos são lestes pouco mais ou menos e o caminho que hão de fazer para a tomarem pella parte de fora he [espaço em branco] nordeste e dezerem que se pode tomar e cobrar pondosse as naos em altura 45 ou 46 graos e navegarem por aquella altura atee se porem em paragem que a possão aferrar no outro bordo que que (*sic*) isto seria hum muy trabalhoso e dificultoso remedio (a cabo de tantos trabalhos quantos os homens tem padessido quando já desesperão de poder hir a India) porque ainda que as naos lá ouvessem de hir jvernar não tivesse deminuido nada da altura do Cabo, para se haverem de por em 45 ou 46 graos hão de correr ao sul na volta do mar caisse duzentas legoas, porque sô em dez graos que ha de 35 em que o Cabo esta a 45 em que pello menos se hão de por, se montão 175 gegoas (*sic*) a razão de 17 1/2 que cada grao por aquelle rumo tem e depois e depois (*sic*) de serem na altura em que achem os tempos que lhe são necessarios he necessario correrem por ella bem seis sentas legoas porque do Cabo, a primeira terra da ditta Ilha ha quatrocentas e sincoenta legoas e a escala por ventura seria 50 ou 200 legoas pella costa della adiante e desta maneira para boa navegação avião de correr as naos por aquella altura atee se porem ao menos tanto avante como a derradeira ponta da Ilha da parte do norte ou nordeste para a não escorrerem e ficarem a ajudavento da escala quando a vierem a demandar no outro bordo ao Norte no qual bordo hão de fazer passante de quatrocentas legoas do caminho porque diminuir daltura de 45 graos atee vinte ou vinte e hum em que estará a escala somão as legoas que diguo assy que 200 na volta do mar ao sul e 600 que hão de correr por aquella altura e passante de 400 que se montão em 25 graos que hão de deminuir vindo na volta do norte passão de mil e duzentas legoas as que hão de fazer para tomarem o porto da ditta Ilha e por estas e por outras razões que por escusar prolixidades não escrevo me parece e tenho por inutil a escala na dita Ilha de são Lourenço.

Deve de ser esta fortaleza proveitosa para fazer fazenda, porque como ella ficará perto de 400 legoas de çofala, huma não tirara a outra nada do que rende ou renderem porque as mercadorias que a ditta feitoria agora levão, não podem correr nem abastar tanta quantidade de terra e gentes pella costa e pello sertão pois por mar não tem navegação e por terra tem guerra huns com outros segundo por experiencia se ve pellos que se vendem quanto mais que o panno ou cousa de mercenaria vendida em cofala por hum mitical quando fosse levado tão longe darião por ele muito mais e se tal he melhor sera vendello onde dem tanto que onde val tam pouco, principalmente que como diguo

devesse crer que não ha tal comercio entre gentes tam barboras e tão dstantes e remotas humas das outras e antes se deve crer, que se naquela terra ha ouro, se fara nella outro melhor resgate que o de cofala, e quando o não ouver ao menos ha muito marfim e avera escravos e outras cousas que pello tempo adiante se farão e descobrirão porque assy como elle destruve e escureçe humas assy descobre ilustra e engrandesse outras.

Tambem se dally podera fazer proveito en tratar na Ilha de São Lourenço, porque afora gengivre e escravos ambar, e outras cousas sabidas que nella há, afirmão alguns que tambem há prata, e quando, a não ouver, com o trato destas que se sabem e com o resgate que na ditta fortaleza ou escala ouver não tão somente se forrarão as despesas della mas acrescetarçẽo as rendas de V. A. e aplico este trato da ditta ilha a esta fortaleza e feitoria porque se gengivre ouver podeloão trazer as naos que vem para este Reino, e o marfim as que vão para a India o levarão e os escravos e outras cousas as mesmas naos de viagem as poderão levar e trazer e tambem porque segundo tenho sabido e entendido a mais domestica e convercavel gente que ha nesta Ilha [é] da parte do sul e principalmente em hum porto que se chama Matatame (1) e em outro que se chama Tharrubay (2) e em outros que tem muitos bons onde segundo dizem se podia feitorizar com proveito e em seguridade estando tam perto delles cousa que se não poderia fazer de longe porque se despenderia e perderia mais na longa viagem e risco, do que se ganharia nas mercadorias que a terra desse se deste Reino ou da India as ouvessem de hir buscar aly de perposito porque desta paragem dantre o Cabo de Boa Esperança e a Bahia da Lagoa fica em singular navegação por não haver mais de 450 legoas de travessa sem algum periguo em meio quanto mais que se para segurança das naos e da viagem da India esta escala que diguo he de tanto proveito e de tamanha consequença como me heu afirmo que he que despesa se poderia nella fazer que não foçem os gastos bem empregados mormente estando serto aver de dar de sim maiores ganhos que gastos.

Seguircehia mais de proveito, que como se usarsse hir tratar a esta Ilha em sertos tempos cada anno, e em serto lugar poderia acodir aquella parte a gente portuguesa [que] ou ella deve haver de algumas naos que (3) aly se perderão, e desta maneira se cobririrão estes homens e alguns outros se pello tempo adiante se perdessem o que tudo seria serviço de Deus e muito mais o sera notificar aquelas partes da costa de boa esperança e são Lourenço o seu Santo nome e insinar a sua Santa fee e palavra onde paresse que facilmente o receberão por serem aquelas humas partes estremas do mundo que ainda não estão de todo inçionadas nem coruptas da ceita de Mafamede, e não tenho por inconveniente a poder isto ser assy o que aconteçeo naquella costa ao

(1) Matatane, Matitanana, segundo ALBERT KAMMERER, *La Mer Rouge l'Abyssinie et l'Arabie aux XVI et XVII siecles et cartographie des portuans du monde Oriental* I parte XVI, II vol., Caire, 1949, Pl. LXXXV, 3.

(2) Fort Dauphiu segundo KAMMERER, *ob. cit.*.

(3) Se in Mss.

V. Rey Dom francisco dalmeida (1), e a outros, porque por ventura ouve da nossa parte tanta sem razão que bastou a gerar os tais escandalos porque com a gente dalgumas outras naos converçarão e tratarão amigavelmente e assy creio o farão com todos tendo aly fortaleza e tratando os bem e recebendo elles proveito com o trato que com elles se ha de ter e entendendo que tratamos e converçamos com gentes tão propinças da sua nação como são os de Moçambique, e Cofala, com o tempo se farão tão domesticos, manços e passificos como estoutros e tratarão e trarão os mantimentos necessários como nestoutras partes fazem.

E quanto a despesa de fazer e sustentar esta fortaleza parece que sera muito pouca segundo a inhabilidade, e pouca industria e armas da gente de que se pode temer e sendo esta escala na parage que diguo tenho por sem duvida que se podia usar doutra navegação e monção para a India melhor e mais segura que a de março como adiante escrevo, alegando as razões que a isso me persuadem segundo meu juizo e entendimento declarando primeiro as cousas porque a navegação acostumada he prejudicial e despois destas aquelas por onde me parece mais proveitosa e mais certa aquela que diguo, que usar e fazer, se deve, sob correição dos que o melhor entenderem.

Da Navegação Acostumada

Diguo que quem parte daquy em Março de 55 e torna em Agosto de 56 gasta na viagem 18 mezes e emvernando em Moçambique, e vindo aquy em Julho ou Junho de 57 pom na viagem 28 29 ou 30 mezes e de considerar he que as mais das viagens invernao pello menos a jda e a vinda a terça parte das naos que partem e as veses a maior parte dellas, afora as que se perdem e muito poucas vezes acontese passarem todas daquy para a India nem da India para cá e isto he assy por hum de dous respeitos e alguma (*sic*), vezes por ambas convem a saber porque humas vezes se não podem aquy acabar daperçeber senão tarde e outras ajnda que por estes esteião as não deixão os tempos que correm partir cedo nem quando querem e o outro porque o tempo em que ellas são na paragem do cabo de boa esperanza he o mais tempestuoso invernososo que em todo o anno ha nella como adiante provarey por razões muito claras e quanto maiores são as armadas que daquy partem, tanto mais serto tem o periguo, porque tanto mais tarde se podem aperçeber alem disso aperçebendosse as vezes muito cedo, o tempo as não dexa partir senão tarde e diguo tarde porque errando de partir em Março já vão arriscadas e por isto tenho esta monção por perigosa e duvidosa não negando que alguma nao partindo daquy em Maio pode passar e passa aquelle anno

(1) D. Francisco de Almeida (1450?-1510) primeiro vice-rei da India. De regresso ao Reino em 1510, nas paragens do Cabo da Boa Esperança houve uma escaramuça entre portugueses e hotentotes em que o vice-rei foi morto, *Dicionário de História de Portugal*, vol. I, p. 115.

a Índia, mas huma andorinha não faz verão quanto mais que he isto com muito risco e perigo dos que vão nela e com muito cuidado e reço dos que qua ficão.

E tendo a fortaleza e escala que atras diguo quem daquy partir em outubro ou Novembro de 55 tornara em Maio ou Junho de 57 que serão de viagem 18 ou 19 ou 20 meses e parece que melhor he acressentar hum mes ou dous de viagem sem periguo de fortunas nem risco de invernarem e ventura de se perderem, e juntamente sem doença e morte de tanta gente como adoesse e morre nas mais das viagens, que encurtalos com todos estes riscos e as cousas donde todos estes inconvenientes proçedem são as seguintes e os para se evjtaem escreverei adiante.

Aos des de Março em que pouco mais ou menos as armadas devem partir daquy he o sol na linha aquynoctial e fazendo elle o seu movimento para o norte, fazem as naos o seu caminho para o sul e desta maneira em Junho quando o sol he no tropico de Cançer são ou devem ser as naos na parage do Cabo de boa esperança onde o sol anda então distante e apartado mais de 58 graos a saber 35 em que o cabo esta da linha para a parte do sul e 23 1/2 que o tropico está na linha para a parte do norte e por esta grande distancia que neste tempo ha do sol ao Cabo (afora ser aquelle o tempo em que já os levantes algumas veses começam a apontar) ha nelle grandissimos frios com que a gente adoeçe de diverças jnfirmidades e muitas e contrastes com que algumas naos se perdem e outras se desaparelhão e ficão tais dos trabalhos que passão nesta paragem, que não podem passar a Índia aquelle anno.

A razão natural de a gente adoesser e morrer he esta convem a saber que partindo os homens em Março no fim do inverno e de hum clima frio naquella sezão, entrão loguo na Costa de Guine quentiçima, e sse chegão a Aquinoceial donde o sol então esta muy vesinho e passada a linha vão entrando nas frialdades grandes que naquella coniução e tempo pellas sobreditas ha no cabo e dahy tornão a entrar (deminoindo a altura) na muita quentura da costa e parçel de Cofala e Moçãobique, onde o sol naquelle tempo se torna avisinhar tornando do tropico para a mesma Aquinicial e com tantas mudanças de frios a quente e de quente a frio por esperiencia se vê nequella viagem que o aço dos arcos das bestas perde parte da sua força e se destempera, quanto mais a compreição de hum homem preseguido dos trabalhos e neçessidades e maa vida que naquella tão longa viagem padeçe e não creio que aja pessoa (1) tão deshumana que não confesse deversse ter muito respeito ha saude e vida da gente e que esta se deve ter por cousa principal e qualquer outra por acessoria e quem isto confessar não poderá negar ser melhor a navegação e viagem que adiante escrevo, que a que agora se usa pois a as naos se o periguo de se perderem e o risco de invernarem e a gente de padesser o trabalho e a aflicção que padesse na navegação e viagem que se agora faz.

E para com esperiencia prover bervemente (*sic*) quão errada cousa he

Edie.

(1) para in Mss.

querer partir daquy em Março pellos inconvenientes que ha na partida e na viagem diguo primeiramente que este propósito de querer partir neste tempo muitas vezes se não pode efectuar porque algumas dellas acertão de curcar aquy ventos mareiros com os quais neste porto se perde a viagem sem poderem as naos partir; secundariamente diguo que ajnda que daquy partão a bom tempo e com bons tempos passado o Cabo Verde duzentas legoas pouco mais ou menos de duas cousas não podem fogir a huma a saber as calmarias da costa de Guiné (se vão muito chegadas a ella) e a corrente das agoas que as chama a enççada da costa de guiné, ou as ventanias do sueste com as quais se vão por meia boroa, muito trabalhosamente se despede da costa do Brasil, cobrando em muitos dias muito pouco caminho, por serem muito escasas e se asertão de durar muito são (*sic*) escasas lhe ficão no outro bordo como no primeiro e nisto se perde muito tempo, afora tambem que se não dobrão o cabo de Sto Agostinho ficão tambem as naos sobgeitas as correntes das agoas que correm muito para a enççada das Antilhas e que seia verdade curcarem estes ventos neste tempo cada anno, provasse com as naos que vão para a India os acharem sempre e com os navios que de São Thome partem esperarem sempre por elles para partir e com as naos que vem da India, os trazerem sempre a popa por aquella parage, e pois as que vem os trazem a poupa, contra rezão pairesse partirem as outras daquy a tempo que forçadamente os ajão de achar por proa ou muito escaços como os achão; terciamente que passado tudo isto, por forca hão de chegar ao Cabo de boa esperança (como asima diguo) no mais jnvernoso e tempestuoso tempo de todo o anno e com muitos perigos. A quarta razão he que com todos estes trabalhos ou por as naos com estas dilações dobrarem o cabo tarde ou com os levantes começarem cedo, não passão as naos a India e invernao em Moçambique as que se não perdem e tudo isto proçede de quererem levar daquy o tempo medido as varas de maneira que venha justo a partir daquy em Março com o chegar em Agosto a India e então se asertão de não poder daquy partir senão em Abril ou Maio, ou de gastar mais tempo no caminho com calmarias, ou com ventos contrarios, ou escasos ou com qualquer outro jnconveniente de dilação encorrem pello menos na pena de invernar pello que fica claro não estar esta monção bem asertada e também se pode crer e provar estar errada com ver muitas vezes que em hum mesmo anno e viage algumas naos das que partem cedo se perdem ou invernam, e outras que partem tarde vão a salvamento e passão como navegação que se usa e faz mais a caso que por razão ou experiencia cousa que nunca esta bem em materias tão graves e de tantanta (*sic*) importancia principalmente quando tal erro porçede do descuido e negligência dos que o podem e devem emendar, e não de defeito de natureza, ou impossibilidade de remedio.

Partindo como diguo daquy as naos no fim de Outubro ou na entrada de Novembro será então o sol 16-17 ou 18 graos pouco mais ou menos da linha da parte do sul e como elles fazem seu caminho para onde elle faz seu movimento cada ves se chegão mais a elle e por esta causa de dia em dia acharão os tempos mais brandos e mais gualernos por que o sol neste tempo faz somente

de declinação em hum día natural hum quarto do grao que são quinze minutos por dia menos de 1.2.3.4. e daly atee 24 vem huns dias pellos outros a razão de quinze minutos por dia e a nao faz ou fara de singradura ao menos hum grao por dia que são desasete legoas e mea atee vinta cinco pello caminho do sul atee o sudoeste que he a derrota que as naos que as naos (*sic*) devem levar por se guardarem das calmarias da costa de guine atee passarem o cabo de Santo Agostinho e os ventos mais frescos e mais largos e desta maneira quando a trese de desembro o sol for no trópico de capricornio donde faz declinação vintatres graos e trinta e tres minutos poderão por ser as naos na Aquinoscial e tornnando a ele fazer seu movimento para a linha e as naos seguindo sua viagem ao sul e quarta de sueste como deve fazer atee as Ilhas de Martim Vas pouco mais ou menos em poucos dias passarão hu pello outro e quando vier em fevereiro que as naos podem ser na paragem do Cabo serão sul treze graos da linha tambem pouco mais ou menos e delle avera vintadois ao Cabo que he a maior distancia que as navegarão do sul em toda a viagem e desta maneira sempre caminharão com tempos bonanças porque no Cabo he neste tempo verão e ventão nelle terrenhos e virações com que se pode tomar qualquer porto que quizerem e se alguma hora tiverem qualquer contraste sera por um dia como trovoadas, e não temporais desfeitos e de muitos dias como nestoutra monção correm e provo isto com todas as armadas que deste Reino forão neste tempo que diguo e não se deve estranhar tratar tanto nestes casos da distancia do sol porque mediante a providencia divina elle he a principal parte destes effeitos porque assy como a perguntar que cousa he noite não ha outra melhor resposta que dizer que he hua sombra da terra assy tãobem a perguntar que cousa he jnverno não ha que responder senão que he hum grande apartamento do sol e daquy fica concluido que donde elle mais apartado estiver sera maior força de jnverno e donde mais jnverno, maiores tormentas e tempestades.

Quanto a saude a temperança dos ares por onde sempre navegação sem fazer as mudancas de quente a frio e de frio a quente que na navegação de Marco fazem a conservara melhor principalmente tendo tão perto a escala que o mais que se pode guastar de tempo em a tomar são de tres a quatro meses e com poucos ou nenhuns trabalhos e por experiencia se ve que deste tempo por diante comecção os homens adecer (*sic*) e morrer a qual escala (por razão do clima em que estará) deve ser sadia e conforme em calidades a esta terra porque a altura he asi (1) tanta como esta e a costa he de terras altas e não apauladas as quaes produzem mato e arvores semelhantes às noças, a saber azambujo jouna carrasca murta e outras muitas quais rezões parece que tambem dara as sementes e frutos deste Reino.

E trato tanto da saude da gente porque levala sã ou morta e desbaratada alem do que toca a consciencia he huma cousa muito jmportante ao serviço de V. A. porque cadã homem darmas lhe fas de despesa a embarcar com soldos

Edic.

(1) carisa in Mss..

fretes, mantimentos e embarcações e outras despesas quatorze mil reais pello menos que vêm a somar em mil homens trinta e cinco mil crusados pouco mais ou menos os quaes homens se a salvamento focem de duas cousas seria a saber que a gente em poucos annos seria na Índia tanta que com ella se pudesse intentar grandes honrosas e proveitosas empresas ou que alguns annos não seria necessário mandaçe (*sic*) mais gente que a necessária para o governo e serviço das naos e escusarçe hia esta despesa de cada anno os mais dos annos.

E tendo as naos a escala no lugar que diguo nenhum reçoem devem ter dos turcos (1) porque as que partirem na monção de Março podem ser naquella paragem por fim de Junho ou na entrada de Julho e mais tarde ou mais cedo segundo a viagem que levarem no qual tempo elles aly não podem andar assy por ser muito verde como porque todos estes meses ventão ponentes com que não podem vir aly ter afora ser esta parte e terra passante de mil legoas do cabo de Gardafum e as naos que daquy partirem em outubro ou Novembro e da Índia na entrada de Dezembro estas chegarão a escala em fevereiro e as outras em Março pouco mais ou menos e pois ellas não podem sair do estreito senão com ponentes e de julho em que estes ventos se acabão a Fevereiro e Março em que as naos aly hirão ter hã oito ou nove meses ficarlhesha o tempo desta empresa de ida e vinda perto de hum anno assy que ficando tão desemcontrados e sendo tão longe e viagem de tanto tempo e armada de tanto custo a sua nenhum reçoem se pode nem deve ter della nem delles e em Mocambique tudo isto esta quasy pello contrario como V. A. sabe e fazendo as naos a vinda sua auçada nesta escala tãobem ficão desobrigadas de tomar a ilha de Santa Ilena e não estando em costume e estillo geral tomarem na quem a quizer demandar podelloha fazer sem reçoem porque nenhum principe nem pessoa particular a essa ventura ha de fazer ha despesa que para essa jornada he necessario sendo tão duvidosa cousa sair della com proveito quanto mais que as naos que terão della nenhuma necessidade e disto da Ilha de S.ta Ilena não trato mais larguo porque a tenho por mais prejudicial materia aserca doutros que de Mocambique acerca dos turcos e não he resão estribar em dizer que a não podem daqui tomar porque assy como eu sey como se ella pode daquy tomar assy o saberão outros e outras nações.

E tendo tãobem como diguo esta escala antre o Cabo de Boa Esperança e a Baya da Lagoa ficarião as naos daly na melhor navegação do mundo para hirem para fora e de duas cousas farião huma, a saber, se na Índia ouvesse huma extrema necessidade de ellas lá hirem antes do inverno ou V. A. assy o mandasse podião partindo daquy em Setembro chegar a escala em Janeiro e feita auçada fazer na entrada de fevereiro o caminho na volta do mar ate se porem em 45 ou 46 graos na qual paragem correm os ventos sul e sueste ou susueste quanto as naos podem sofrer com os quaes tempos farião o cami-

(1) turas in Mss..

nho de lesnordeste ate se porem em 23 graos e dahy ao nordeste ate encontrarem a monção de Malaqua para a Jndia que dura ate Abril mas como digo isto se não cometera senão em huma estrema necessidade ao qual tempo serão muito largamente na Jndia porque posto as naos naquella altura ser-
 vemlhe os levantes e tãobem porque jndoa a demandar de mar em fora não encorrerão no jnconveniente das calmarias que naquelle golfão dantre a jlha de São Lourenço e a Jndia naquelle tempo há, nem os levantes lhe jmpedirão sua viage a qual navegação não podem fazer jndo por dentro e esta volta que fazem jndo por fora não deve parecer estranha porque assy a fizerão já muitas naos das que vão e as que vem fazem outra semelhante na volta do saguarço para vir tomar as Jlhas terceiras e desta maneira partindo daquy em Setembro e chegando por todo Março ou Abril sera a viagem de pouco mais de seis meses e não deve parecer estranho poremçe em tanta altura (1) porque tanto monta na entrada de fevereiro estar 46 graos da parte do sul como na entrada de junho des graos daquella mesma parte porque tudo he estar apartado do sol trinta e dous graos e provo que podem fazer este caminho com o mais moderno exemplo que he o do galeão em que foy Dom Alvaro da silva o qual partindo daquy a dezaseis de Mayo foy por esta navegação a India na força dos levantes afora outras naos que bem podera nomear e se me disserem que foi isto acaso diguo acaso se deu nas mais das cousas que agora temos por verdadeira experiencia e quanto a poderem as naos que nesta monção forem emtrar na (*sic*) barras da jndia por todo Abril e parte de Mayo autentico exemplo he o de Martim Afonso de Sousa (2) que a dezaseis de Maio emtrou na barra de goa e as naos de sua conserva na de Goa a velha.

Naquele tempo ou mais tarde e não menos he para notar o de Martim Correa da Silva (3) que em huma urca de quatrosentos e sincoenta toneis partio daquy o primeiro ou segundo de Novembro e chegou e entrou em angediva a dezoito ou vinte de Maio seguinte e isto fes muito ao proposito de que trato mas estas naos que diguo que avião de fazer esta navegação devião ser acomodadas as barras da jndia e ao porto da escala porque alem do que ao serviço de V. A. jmportaria e chegar em tal tempo ca seria tãobem proveitoso para poderem dar pendores as naos e consertallas do que lhe foçe necessario e para os homens fazerem suas fazendas mais devagar e a sua vontade de maneira que passando o Inverno em Agosto Setembro e parte de Outubro carregarião e partindo (4) neste tempo trarião muito boa viagem porque então reinão os levantes naquelle golfão e tornarião a passar o cabo na entrada de Janeiro e poderão ser aquj em Março ou Abril que seria viagem de desoito meses sem contrastes nem tormentas porque navegão sempre pouco distantes do sol e tomão o cabó no verão e daly as naos e o sol todos fazem seu curco

(1) ⁵⁴altura in Mss..

(2) Foi governador da Índia de 1542-1545.

(3) Foi à Índia em 1547.

(4) extindo in Ms..

e viagem para o norte e por isso se não apartão muito delle pello que nunca acharão temporais perigos.

E os annos que não ouver esta necessidade de chegar a India em Março e Abril como diguo ou V. A. o não ouvesse por seu serviço poderião daquy partir por todo outubro ou na entrada de Novembro e chegando a escala por todo fevereiro ou em Março poderião estar nella ate fim de Maio e entrada de junho com que partirião de maneira que chegaçem a Goa em Agosto e podião gastar em fazer fazendas e em carregar tres ou quatro meses, a saber, Agosto Setembro Outubro e parte de Novembro e partir nelle ou na entrada de Dezembro que he o verdadeiro tempo de partir como com muitas experiencias provar se podia, e os mais frescos e modernos são o de Marfim Afonso de Sousa que partindo da India em dezassete de Dezembro entrou neste porto a vinte e hum de Majo e os de Dom Luis dathaide (1) e de Diogo Lopes de Sousa (2) que partindo da India em sete deste mesmo mes de Dezembro vierão aquy em nove de Junho e com taes tempos que nunca se apartou huma nao da outra nem matarão hum carneiro que não deitassem ... que se fora (?) nem tiverão mais que hum soo dia de paio porque vierão pello Cabo em Fevereiro e jsto não foy maravilha mas sera geral por ser então aly de verão e andar o sol a dose e a quinze de Fevereiro oito graos da linha para a parte do sul pouco mais ou menos que a esta conta sera 26 ou 27 graos do Cabo e assy em Mayo devem de vir aquy todas as que na entrada de Dezembro da India partirem e vira esta viagem a ser de desoito meses ou 19 gastados na maneira seguinte a saber seis na jda, e seis na vinda tres na escala, e quatro na carga e desta feição ou modo jnvernando todas não jnverna nenhuma porque se não gasta mais tempo na viagem de jda e vinda, que o gastão e poem as naos que não jnvernão em Mocambique nestoutra monção de Março e jsto sem se acrescentar mais de despesa que o mantimento de dous ou tres meses, o qual pago a cruzado por mes emquanto estiverem no porto da escala montão em huma armada de mil homens atee tres mil cruzados e assy segundo ella for maior ou menor e não deve de parecer estranho esperar onde diguo dous ou tres meses pella conjunção do Abril das barras da India (não avendo urgente necessidade de hir laa jnvernar como atras diguo) pois esta claro que he assy muito melhor que andar esse tempo espancando o mar e digo isto porque pois nesta navegação as naos não porão mais meses na viagem do que poem nestoutra que agora fazem, estando tãobem quatro meses na India como agora, estão parece claro que os dous ou tres que nesta monção gastarão na escala gastão as que na monção de Março partem no mar em pairos e trabalhos e tãobem não deve parecer jsto mal, pois vemos que toda a India se navegua com monções e cada hum vay esperar a sua honde lhe he mais necessario como fazem os de Malaca e doutras partes e pois isto assy he mais

(1) Dom Luis de Ataíde 3.º conde de Atouguia da Baleia, desempenhou por duas vezes o cargo de vice-rei da Índia a primeira de 1568 a 1571 e a segunda a partir de 1578 tendo falecido em Goa em Março de 1581 (*Dicionário de História de Portugal*, vol. I, p. 246).

(2) Foi à Índia em 1534, 1537 e 1551.

conforme a rezão parece jrem as naos esperar pella monção que quererem os homens que espere a monção por elles pois que com todo o tempo que aly gastão não passara a viagem por esta navegação de dezoito atee vinte meses de jda e vinda.

E quanto a dezerem que as naos da Carreira da Jndia são grandes (1) e os ventos serão fracos na parage do Cabo em Janeiro e Fevereiro por ser então aly verão digo que isto sera inconveniente para os que andarem ao longuo da costa de Guiné ou do Cabo das Palmas mas o que das jlhas do Cabo Verde fizerem loguo seu caminho por mea boroa ate se porem em 37 graos e dahy demandarem o Cabo de Boa Esperança de mar em fora sempre acharão ventos frescos que as naos que achão calmarias na Costa de Guiné na monção de Março he por rasão que se acaroão com a terra atee o Cabo das Palmas, para daly com as ventanias de Mayo que são Lestes, lessuestes, irem na volta do mar ao sudoeste ate cobrarem, ou se porem a balravento dos baixos de Abrolho, para daly com os ventos e mares que aquella Costa de sy lanca jrem na volta do Cabo de Boa Esperança e as veses as ventanias que digo despois de as naos serem naquella parage do Cabo das Palmas tardão hum mes e dous e todo este tempo andão em calmaria porque ainda que se digua ventanias de Mayo nem por isso deixão algumas veses de discrepar e virem mais sedo ou mais tarde, mas chamãoosse de Majo porque o mais geral he comecarem a curcar naquelle tempo e neste caso e em outros muitos outros a' major parte fas pello todo; e as que nesta tal conjunção asertão de hir mais ao peguo, levão ventos com que fazem viagens, donde procede que algumas veses as que daquy partem mais tarde passam o Cabo de Boa Esperança primeiro que as que daquy mais sedo partirão como muitas viagens acontece e por causa das ventanias que digo não vão todas as Naos para esta parage de mea boroa. Na monção de Março, porque são escacas para o caminho que lhes he necessario fazer e tomandoas tão perto da costa do Brasil carregalas hia o vento que he escasso tanto a terra que não podessem dobrar o Cabo das Baixas, e por isso como digo vão demandar o Cabo das Palmas para lhe ficarem os tempos mais largos e porque destes ventos que ventão em Mayo não deve daver que temer em Novembro ou Dezembro digo que devem de hir as que partirem nesta monção doutubro por meia boroa onde sempre acharão ventos frescos e favoraveis quanto mais que são tantos os que já passarão e dobrarão o Cabo de Boa Esperança a jda e a vinda em Janeiro e Fevereiro e acharão muito bons tempos para grandes naos e navios que parece desnecessário dar resão a isto e assy deve ser geralmente porque o sol neste tempo anda (pouco mais ou menos) 24 ou 25 graos do Cabo que he bastante distancia para se crer que avera ventos frescos, (pois vemos que não faltão aos que o tem sobre seu Zenith) principalmente em parte e terra que esta tão emgolfada dambas as partes que as naos não participão della nem na tocão senão em chegando e partindo della, isto é fazendo a navegação e caminho

(1) A tonelagem mais corrente em meio do século xvi é de 600 toneis, segundo MAGALHÃES GODINHO, *Rota do Cabo* in *Dicionário de História de Portugal*, vol. III, p. 676.

por fora da jlha de São Lourenço quanto mais que meses mortos são nesta costa (*sic*) de Portugal Setembro e Outubro e quatorze e quinze graos anda de nos o sol em Junho que he bem verão nesta terra mas não deixão por isso de navegar urcas e carracas, quanto mais Naos de 400-500 tonéis pois se isto he assy nesta costa direita quem negara aver daver no Cabo ventos assas galernos para navegarem, pois esta quasy em tanta altura como este Reino e mais empeguado que esta a Costa e ajnda que não seião ventos para mais que para quinze legoas de sangradura a saber da linha atte a escala, sera viagem de quatro meses, ou mais meio mes daquy ao Cabo ou atte a tomar porque quasy tudo são levantes que servem a seu caminho, e ajnda que fora de sinco meses, por mais segura averia esta navegação estes vagares que a de Março com suas preças porque pollas dillações desta de Outubro não se perde viage porque as que se fazem são a conta do tempo que ando estar na escala, e não ha conta do que hão mister para a viage, como na de março que qualquer dilação lhes he, não soamente perjudicial mas muito perigosa mas para mais satisfação a esta duvida diguo que ninguem pode negar serem milhores para a carreira da India naos de quatrocentos e quinhentos toneis que de oito centos e novecentos como se agora usão assy porque quanto as despesas vem quasy tudo a huma conta, como porque são mais leves deparelhar e de servir navegão com menos vento são mais marinheiros (*sic*) assy com temporal como com bonanca, podem çe melhor remediar se as desaparelha huma tormenta ou lhe quebra huma arvore demandão menos agoa e menos fundo pello que podem entrar nas barras jnvernarem vararemce na India o que não podem fazer as de novecentos e se se perde huma nao não se perde a metade do que se perde em huma das grandes assy de gente como de fazenda e sabido esta que nenhuma nao se salva de nenhum perigo por grande e que algumas se salvam dalgumas (*sic*) por pequenas e por todas as rasões que alegadas tenho e exemplo de Martim correa da Silva que apontey não veio nenhuma para me dissoadir de me parecer melhor esta navegação e monção de Outubro que a de Março o que confeço que não sera assy se não tiverem a escala para as naos na parage que diguo em a qual jnvernem se forem tarde e fação aguada se forem cedo porque não na tendo, gastarão muito tempo em a hir fazer a Mocambique, e adoecerlheá e morrerlheha naquela Costa (que he muito doentia) e onde jnvernarem muita gente e se quizerem cometer a hir no Março seguinte a India ficahes de Moçambique o tempo curto e os ventos muito escaços porque ventão em Março e Abril as mais das ventagens naquelle golfão, lestes, lesnordestes, os quais jndo por fora lhe servem como nordeste e quarta de leste e parte e lesnordeste quanto mais que jndo por fora, e atravessando o golfão, todos em hum tempo e com hum vento, quem mais tem por onde correr, melhor navegação faz, principalmente que aos que saem de Moçambique são os ventos aly mais punteiros, porque vão inflados por entre ambas as terras da costa e das ilhas afora as calmarias que os que por dentro vão, estão avinturadas e se as achão chegão ja a Jndia em tempo de carrações assy que no mar e na terra jnda por certo tem os perigos quasy sertos como vão tarde e jnvernando na outra costa, a perda de gente muito

mais certa pello que me parece muy necessário a escalla no lugar que diguo e o que melhor me pareceo della e da navegação de que trato he (como já tenho dito não poder jnvernar nenhuma das naos que vem para este Reino nem se poder nunca perder viage por partir tarde daquy porque não pode ser que em todo outubro ou parte de Novembro não aja hum tempo feito com que possão sair deste porto e pooremçe em boa navegação e ajnda que o não aja senão a muitos dias de Novembro não se pode nisso nada, porque os dias que aquy se despenderem esperando por tempo são dos que se avião de gastar na auguada esperando por conjunção do abrir das barras e verão da India para chegar como diguo no fim de Julho ou entrada de Agosto, e não do que hão mister para a viagem e nestoutra monção de Março muitas veses aconteçe estando as Naos prestes não lhes dar o tempo lugar a partir senão tarde pella qual rasão não passão a jndia passando sobrisso muitos perigos e trabalhos e outras vezes partindo daquy em Março e com bons tempos jnvernão aribão e se perdem algumas porque como demandão o Cabo em Mayo a Junho que o sol como ja disse anda delle cincoenta e oito graos ou pouco menos achão tormentas e tempos que os poem em todos os trabalhos e riscos que passão assy que partindo tarde levão o perigo certo; e partindo cedo, quer tarde não passara a viagem de jda e vinda de dezoito atee vinte meses ora invernem na escala que diguo, ora na jndia.

E se ouver alguém que digua que a navegação de Março esta bem aser tada porque então curção ventos que servem para a viagem ou reprovarem estoutra de Setembro Outubro ou Novembro com deserem que então curção tempos contrarios a seu caminho eu lhe provarey por rasões que a esperiencia tem mostradas que daquy ate muito pouco menos da jlha de São Lourenço não curção nunca tempos certos nem ha sarta monção pello caminho que as naos fazem mas que curção ora huns e ora outros como nesta costa, mas não nenhum em certo tempo, senão como acaso se acerta excepto as ventanias de Mayo e fazem contra a monção de Março.

E não sera novidade da pimenta recolhida ao tempo que digo que as naos ande partir da jndia para este Reino tellohia por jnconveniente, se a terra não desse cadanno mais que a cada viage para esta se tras mas sabido esta que se colhem na costa do Malavar cento ou cento e vinte mil quintaes de pimenta cada anno; e que não na tirando para fora e querendo ter o peso e a pagua atee Abril e Mayo que sempre terão que fazer e que pesar e tendo nas feitorias huma cargua adiantada não perderão nunca as naus viagem por acodirem os mercadores tarde com a pimenta nem os reis do Malavar que a tem não farião tantas cachas como fazem cadanno com ella comfrealoshia muito ver que a necessidade que della temos vem daly a hum anno, e que a que elles tem da nossa amizade e de vender a sua novidade lhes esta batendo à porta e aos outros reis e gentes da India emfrearia isto tão bem porque as mais das veses que se movem he a instancia solicitacão e persuacão dalguns destes do Malavar.

E se disserem que descobrindosse aquella costa, se facilitara este caminho da India aos estrangeiros digo, que não esta ella em estado nem pode nunca

a viagem ser tão facil, que com causa se possa dalguem temer, por este mar ociano enquanto a hirem algumas naos tratar naquella costa duas cousas são para poderar em tal caso a primeira qual he maior deservico a saber o que V. A. receberia nisto ou o que cadanno recebe nas naos da carreira em se não facilitar e a segunda se avera naquella costa portos em que possam tratar e ter comercio, e na terra mercadorias que convidem a hir de tão longe a ella soo pello jnteresse do comercio e respondendo a primeira digo que pois esta sabido não ter aquella terra drogas nem especiarias, e terem as nações estrangeiras aquy mais perto e a porta ouro e malagueta de huma parte e pimenta longua ou de rabo e brasil da outra e tudo em terras quentes e temperadas, não tem que hir buscar aquella tão longe e tão fria e em que nenhuma destas cousas ha e ajnda que as ouvesse se a maior duvida que se pode pôr a este negocio de que trato assy da escala como da navegação doutubro he duvidar de se achar naquella costa hum porto com aquellas partes e qualidades que se requerem como se ha de crer que avera tantos outros que possam os estrangeiros escondidamente hir a elles sem se saber e sem lhe defenderem sabendosse e diguo sem se saber porque sendo sabido muy facil seria tolher lho tendo V. A. tão valerosos capitães e esforcados soldados naquellas partes da India.

Pellas razões que já tenho ditas me afirmo que sendo a aguada e escala no lugar que diguo as naos que partirem daquy em Setembro hirão a India antes do jverno e de sse serrarem as barras e as que partirem por todo Outubro ou parte de Novembro serão la no fim de Julho ou na entrada de Agosto e partindo dela em Dezembro na entrada delle virão aquy em Mayo e nem a jda nem a vinda jnvernarão nenhuma, porque a viage da jda e vinda com totalas demoras não passara de dezoito até vinte meses nem terão nunca grandes temporais nem contrastes perigosos e ajnda que V. A. não aprove esta monção ou se não use, atee não ter della mais experiencia digo que para a de Março he muito necessaria cousa a escala no lugar sobredito assy para não jnvernar nenhuma das naos que vem para o Reino como para jnvernarem nella as que vão para a India e que não poderem passar porque o mayor trabalho que a gente passe nesta viage e o mor periguo que as naos correm he em hir do Cabo a Mocambique porque he ja com ventos por proa e se têm ponemtes dous dias tem oito de levantes nos quais tornam muitas vezes a desfazer e abater o caminho que tinham andado e com estes trabalhos e outros passam o Cabo das Correntes e depois ajnda que o vento lhe fica alguma cousa mais largado, todavia lhes he necessario como chegam as jlhas primeiras hir per antre ellas ora surgindo e ora dando vella com tanto periguo como a experiencia das que se ja aly perderão tem mostrado e todos estes e outros se escusarião tendo onde jnvernar na parage que digo e todas estas cousas podem ser vistas e examinadas e se em alguma dellas alguma duvida se achar, mostrarey as rasões e a experiencia sobre que as fundey.

E por que não pareça que jnconçideradamente trato desta navegação de Setembro Outubro e Novembro e que o caminho que já está aberto de partirem daquy nesse tempo algumas armadas, me deu argumento e espirito

a dizer que he boa digo que não terem bem sucedido algumas destas viagens me devera disso dessuadir, se com ter a escala na parage que diguo, não ficara muito manifesto facilitar-çe esta viagem e segurarse ou evitaremse os periguos della tanto quanto em resão natural e possibilidade dos homens he possivel segurarsse alguma cousa e para mostrar a muita consideração e ponderação que nesta materia tive e tenho, decorrerey brevemente pellos mais ordinarios e acostumados efeitos de todos os meses do anno não tirando a deus o poder doutra maneira dispor como fas quando lhe apras e he sua vontade pello que digo que de Março Abril e Mayo ja temos visto os bons e maos sucessos que de partir em tal tempo resultão e daquy fica claro que os de Junho e Julho muito piores serão partir em Agosto he desnecessario porque para esperar nagoada ou escala ate Junho em que amde partir para Jndia seria fazer a viagem mais comprida tres meses e para hir ou chegar o Março seguinte a India avendo disso necessidade basta partir em Setembro porque querendo hir para fora, sete meses que he de Setembro e Março e Abril he sobejo tempo por a sua viagem, pois que o mais caminho que se anda em hir demandar a moncão de Malaca, ao golfão de seilão ou perto das jlhas de Nicobar se guanha nos ventos mais rijos e frescos que se por aquella parage achão com os quais huma não faz em huma singradura mais que em duas pella acostumada derota de Setembro Outubro Novembro ja tenho dito o que creio e entendo e anticipar a viagem de Março a Janeiro não no tenho por bom, primeiramente porque se se reprovar a partida de Março daquy por ser o tempo em que as naos chegão ao Cabo da Boa Esperança o mais tempestuoso e jnverno do anno jndo ellas ja então mais bojantes e arumadas no compaço que cada huma demanda como ha de parecer bem partindo daquy em Janeiro que he a força do jverno desta costa na qual qualquer tormenta he mais perigosa que no golfão, porque como dizem para o navio o mar he colchão e partindo então daquy as naos sobrecarregadas, muito abalumadas e descompassadas como he forçado que partão, pois os homens não vão nellas por bem parecer nem por passa tempo se não para fazerem fazenda e ajnda que se não percão como vemos cada dia que se perdem aribão dellas somente o aribarem e correrem a Galisa seria cousa muito prejudicial porque não ficaria fato nem cousa alguma aos pobres homens que lhe não alojem e deitem ao mar, como ajnda na viagem de Março as vezes se fas e aribando não averia homem darmas que quizesse tornar a embarcar outra ves e jsto de se perderem e aribarem vemos as mais das vezes que daquy partem navios em tal tempo porque ajnda que comumente se diga Janeiro geoso e o sejão alguns nem por isso fica esta regra tão geral que não veiamos os mais dos annos a experiencia em contrario e cousa em que tanto vai como em huma armada da India não se deve deitar fora do porto tão ariscada como isto; a segunda resão he que para daquy partirem com a primeira refegua de bom tempo, irão aventuradas a acharem ajnda fora os outros ventos que dantes curcavão e aguardando antes que partão que segure alguns dias como quer que então he natural curcarem tempos morreiros quando ellas forem de fora podera ja vir outro tempo feito que lhes dee mil emfadamentos e isto acontece as vezes em Março quanto mais

em Janeiro; a terceira he que partindo em Janeiro e levando boa viagem chegarão por todo Abril a Moçambique e ahy hão forcadamente destar case ate fim de Junho para chegarem a India na entrada de Agosto e desta maneira com bons tempos não ganhão nada pois não emcurtão a viage e com maos aventurão tanto que o não sey dizer assy que verdadeiramente eu não acho nenhuma boa parte a partir daquy em Janeiro porque se he para se livrarem dos temporaes do Cabo de Boa Esperanca piores e mais perigosos são os que neste tempo ha neste mar e costa e se he para chegar a India mais sedo isto não pode ser porque no mar ou em Moçambique hão de esperar a conjunção do abrir das barras e verão pois que chegar lá antes do inverno he impossivel e de Dezembro e Fevereiro não ha que tratar porque iguaes ou peores ajnda serão os efeitos delles porque comumente nestes dous meses ventão ventos mareiros e ha nelles bravas tormentas em cada hum de sua maneira a saber em Dezembro tempestades e carracões gerais e em Fevereiro chuveiros e ventos de pancadas e de lufadas muy rijos os quais são muito mais perigosos que os jguaes (*sic*) e por isso mal por mal antes em Janeiro que em nenhum destes dous meses se podia esperar huma boa conjunção de Lua para partirem porque as veses acertão de curcar nelle ventos da terra, mas a mim não me parece bem em casos tão graves estar pindurado de tal aventura pois em Setembro Outubro e Novembro estão mais sertos os tempos para daquy se poerem em boa navegação e este tempo me parece sobre minha consciencia o melhor e mais serto de todo o anno para daquy partirem mediante a ajuda e favor de nosso Senhor a quem peço por sua bondade e clemencia jnspire em Vossa Altesa o que mais for seu santo serviço, proveito e bem universal destes reinos e estados em Lisboa aos 15 de Outubro de 1556.

Biblioteca da Ajuda

52-VIII-58 (24), fols 85-101v

51-VI-54 1-64 (cota recente).

APÊNDICE DOCUMENTAL

DOCUMENTO N.º 1

Eu ell Rey faço saber a quantos este meu allvara virem que avendo eu respeito aos serviços que Johão pereira damtas fidallgo de minha casa que ora esta por meu embaixador em frança tem feitos na guerra contra os mouros nas partes da India ouve por bem o anno passado de mil b^e LX de o prover todo o dito anno de huma comenda da ordem de nosso senhor Jesus xpo que vallese para elle cento e cinquenta mil reais cada ano e não o provendo da dita comenda fazer-lhe merce de cento e cinquenta mil reais, de tença do primeiro de Janeiro que pasou deste anno para de mil b^e LXj em diante da qual merce se não tirou provisão porquanto te ora o não provi da dita comenda. ey por bem e me praz por lhe fazer merce que elle tenha e aja de my os ditos cento e cinquenta mil reais cada anno enquanto o não prover da dita comenda porque quando o della prover me alargará os ditos CL reais os quais começará a vencer do dito primeiro dia de Janeiro deste anno presente de mil b^e LXj diante serlheão pagos no meu tesoureiro mor ou quem seu carrego servir com certidão dandre Soares fidalgo de minha casa e escrivão de minha fazenda de como não he provido da dita comenda E portanto o notificco asj aos vedores de minha fazenda e Mando lhes que lhe fação assentar os ditos CL reais no livro della e llevar cada anno na folha do asentamento do dito tesoureiro mor e quero e me pras que este valha tenha força e vigor como se fose carta feyta em meu nome e asellada do meu sello pemente sem embargo da ordenação do 2.º livro Tº XX que diz que as cousas cujo efeito ouver de durar mais de hum anno passem por cartas e passando por allvara não valhão adriao Luçio o fez em Lisboa a Xbj dabril de mill bc LXj andre soares o fez escrever diz por antre linha / anno e não o provendo da dita comenda fazer lhe merce de çento e cinquenta mil reais.

Comcertado
Joan (?) da Costa

Comcertado
Antonio daguiar

A.N.T.T.

CHANC. DE D. SEBASTIÃO, Livro 8, fol. 239

DOCUMENTO N.º 2

João Pereira carta do conselho

Dom Sebastião etc. A quantos esta minha carta virem faço saber que avendo Respeito aos serviços e merecimentos de João pereira dantas fidallgo de minha casa e meu embaixador em corte de França pellos quais e pellas calljdades de sua pessoa he Razão que Reçeba de my hõRa e merce e acrescentamento e confiando delle e de sua bondade e saber que me sabera bem acõselhar e dar cõselho verdadeiro fiel e tall como devo por esta presente carta tenho por bem e o faço do meu cõselho e quero e mando que daquy em diante goze e use

de todas as honras graças merçes privilegios lyberdades e franquezas que hão e de que gozão e usão os de meu cõselho e asy mando que em todo lhe seja compydo e guardado e elle jurará por chancelaria que me dará cõselho fiel e tal como deve quando lho pidir e por firmeza dello lhe mandey dar esta carta por my asinada sellada do meu sello e passada pela dita chancelarya dada na cidade de Lisboa a XXj doutubro Pantalljão Rebello a fez anno do naçimento de nosso senhor Jhesus Christo de mil b^e LXj Ey por bem que esta carta passe polla chancelarya sem embargo de ser passado o tempo em que por ella ouuera de passar e pagará chancelarya direta somente e porquanto o dito João pereira dantas não pode por agora por sj jurar como se nella contem por Resjdir na corte de França por meu embaxador ey por bem que posto que não juro se passe pella chancelaria a dita carta e o dito João pereira será obrigado a tanto que vier a estes Rejnos jr jurar na dita chancelarya como se contem nesta carta pantalljão Rebello a fez em Lisboa a XXIIX de Janeiro de j b. LXiij diz so

concertada
Joan (?) da Costa

concertada
Antonio daguiar

A.N.T.T.
CHANC. D. SEBASTIÃO, Livro 12, fol 104v

DOCUMENTO N.º 3

SENHORA

Como a fortuna ha muito tẽpo que me persegue este ano me chegou tanto ao cabo que estive muy perto de perder a vida cõ as novas da morte do Ifante que era muito meu senhor e asy co as da maa desposição del rrey nosso senhor. E cõ não ser a nao Santa Cruz nesse reyno em que em que (sic) hya meu irmão Belchior de Sousa por capitão, que de seis que eramos os cinco acabarão nesta carreya e as bombardadas em serviço de Sua Alteza e de todos elles não ha ia outro senão eu. Parece me que não tenho necessidade de lembrar a Vosa Alteza ho negocio do moesteiro das orfãs sobre que lhescrevy o ano passado porque como a obra he de Deus e a mais necessaria que nuqua se fez nesta terra nosso senhor spritara em Vosa Alteza que a mande fazer, que sem sua vontade nada se faz.

De mÿ dou conta a Vosa Alteza que estando muito pobre cõ dez filhos e filhas me mandou ho governador Frãcisco Barreto chamar que compria a serviço de Sua Alteza hir descobrir a Ilha de São Lourenco pella banda de fora e que busquasẽ nella a melhor baya e porto que ouvesse pera se fazer hua fortalleza em que as naos que viessem desse reyno e fossem desta terra podessem invernar; eu lhe dixi que oulhase a neçessidade que tinha e a orfindade que fiquaria de dez filhos e filhas e molher nesta terra, respondeo me que el rrey nosso senhor teria cuydado de tudo isto fazendo Deus de my algũa cousa. E porque eu nõqua duvidey poer minha pessoa a grandes periguos por serviço de Sua Alteza acytey a viagem cõ tencão de não deyxar esta cõquista emquanto viver se el rrey nosso senhor e Vosa Alteza o ouverem por seu serviço que eu espero em Deus e na Conceyção de Nossa Senhora que hey de trazer muy cedo esta ilha a seu serviço e se ha de fazer muita cristandade nella e a primeyra igreja que se fizer e se edificar sera da Conceyção de Nossa Senhora e far me ha Vosa Alteza muy grã merçe em me mãdar hũ retavollo da mesma invocação pera ella pera que em seu nome se começe esta casa. O governador me deu a fortalleza que se lla fizesse em nome del rey nosso senhor por seis anos cõ o ordenado das da Índia lla mando a carta: e parece que pois me eu ponho a tanto risquo cõ determinação de çimar esta obra que começo que me deuia Sua Alteza fazer merçe della de iuro cõ titollo de capitão

gerall de toda a Ilha de São Lourenço e que das rendas que na terra ouuer dauere mordene aquella parte que elle ouuer por seu serviço E asy mando pedir a el rrey noso senhor as ilhas que estiverem trinta ou quarenta legoas ao redor desta de iuro pera as mandar descobrir e pauoar por meus filhos e parentes e amigos, que he razão que tenha onde os agasalhar e também lhe mando pedir dadiuas que ouuer dauere nesta ilha que eu as possa dar aos homẽs que me forem ajudar a descobrir e pauoar tendo sempre muy grã resguardo no que compre a serviço de Sua Alteza e as cõfirmações lhe fiquarão pera que as não cõfirme se as eu der mall porque he muy necessario que quẽ vay descobrir e pauoar terras novas leue grandes poderes do seu rey pera fauorecer em seu nome a gente que leuar em sua companhia. e asy mando pedir a el rrey noso senhor o descobrimento dos portos que iazem do Cabo de Boa Esperança ate o Cabo das Correntes porque eu espero em Nosso Senhor de descobrir cousa por onde se não perqua nenhũa nao e Vossas Altezas tenham grandes rendas e proueytos destes meus trabalhos. E eu tenho muita confiãça na muy excellente uirtude del rey noso senhor que tera lembrança de minha molher e filhos pera lhe fazer merce. E sendo caso que eu falleça sem esta obra vir a efeyto lhe mando pedir me faça merce de hũ cargo que esta nesta cidade em vida de meu filho mais velho pera sustentar sua mãy e irmaãs e irmãos que he juiz da alfandegua de Goa, o quall posto que este prouido Sua Alteza mande aos seus governadores que dem satisfação aos prouidos e metão de posse a minha molher e filhos pera remedio de sua uida isto não peço mais a Vosa Alteza porque por muy certo tenho fazer me merce, porque hũ homẽ que ha tanto tempo que serue e agora nouamente sarrisqua he cousa muy deuída que se tenha conta (se morrer) cõ sua molher e filhos, os quais não tem outro remedio senão o que lhes Vosas Altezas derem.

pera esta cõquista me derão tres navios, em hun uay Eytor Martinz de Goes filho de Fruyos Goes omẽ de muyto seruico nesta terra e uindo elle agora do Estreyto muito cansado se offereceo a ir iornada por lhe dizerem que era serviço de Sua Alteza no outro vay Pero Rodrigues BARRIGUA hũ cauleyro velho criado del rrey noso senhor que andou sempre nesse reyno por capitão de navios da Mina e o foy ia de soldade en Africa, trouxe o Dõ Pero Mascarenhas cõsiguo e he homẽ de muito respeyto. Este ira prazendo a Deus o ano que vem pera esse rejno cõ as nouas do que achey e do que deixo feyto. Eu leuo dous padres de São Francisco pera atentar loguo a cristandade porque me dizem que a gente da terra deseia muito ser christaã prazera a Nosso Senhor que muy cedo se fara muita e se edificarão igreias. E diguo a Vosa Alteza que uindo hũu agressão um dia (o que Deus não mande) que de nenhuã parte se pode melhor socorrer que da Ilha de São Lourenço por que ha nella muito ferro madejra e breu e muitos mantimentos e gente pera remeyros. E espero em Nosso Senhor que se hã de achar nesta ilha grandes cousas pero proveyto de Vosas Altezas e que o nome do Senhor sera nella louuado e adorado. O que particularmente peço a Vosa Alteza he que me fauoreça cõ el rrey noso senhor que me faça aquellas merces e honrras que tamanhos trabalhos e riscos merecem. O pilloto que leuo não foy nũqua a ilha porque hũ que tinha lla ido duas vezes derão no a Bastião de Saa pera Moçãbique onde qualquer pilloto vay aos olhos sarrados mas eu cõfio em Deus que quanto mais aventurado for maior merce me ha Deus de fazer, perdoe me Vosa Alteza fazer tamanha leytura porque muito não se pode escrever em pouquo. Deus acreçente a uida e saude estado de Vosa Alteza por longuos anos de goa oje dez de Dezembro de 1556.

(ass.) Baltasar Lobo de Sousa

A rainha nossa senhora

DOCUMENTO N.º 4

Regimento que se fez por ordem do snor' Visorrej Matias Dalbuquerque (1) tirado do Roteiro da viagem que fez por terra da cafraria a gente da Nao Santo alberto (2) governada por Nuno velho pereira (3).

Porque como algumas vezes aconteseo pode algua nao vir com trabalhos de agoas que abrise tamanho que lhe seja forçado jr buscar a terra pera nella saluarem as vidas querendo prover que os vasalos de S. Magestade senão perquão E periguem despois de ser nella por desordem e como algũas vezes aconteseo. Ordenou o snor visorrey matias dalbuquerque fazerse este Regimento pera andar nas naos da carreira como cousa tão necessária pera nãa dezaventura destas se saberem governar, Reger, e ordenar mostrandolhe ao olho? o de que tem nessidade pera caminhar por terra, a ordem que ande levar, os Rumos e balizas que ande seguir que clarissimamente aque se lhe apomtão por se aver que a jornada que fêz a gente da nao Santo alberto e de cujo Roteiro este Regimento se tirou, governada por Nuno Velho pereira foi a mais asertada que a que fez manoe de sousa de sepulveda e Dom paulo de lima en que tantas dezaventuras acontecerão porque nesta jornada de sento e vinte homêz, digo de sento e vinte cinco homêz portuguezes polas entranhas da cafraria que se salvarão en caminho de quatro mezes forão tão conservados vindos e ben governados que sos oito chegarão menos ao Rio de Lourenço marquez onde estava o galioto do trato que morrerão de suas enfermidades pelo que este Regimento se guardara, e seguira en tudo muy jnteiramente.

Primeiramente sendo caso que algua nao que va demandar o Cabo de boa esperanza (por ser velha e quererem (*sic*) sofrer muitos pairos) abra tanta agoa a que as bombas não possão valler, e que por conselho dos officiais se emtenda, que não tem outra salvação que varar em terra, como fez a nao santo alberto, seguramente pode pemandar toda a costa que jaz de trinta e hũ grao ate o cabo das agulhas porque dando a nao samto alberto em trinta e dous graos e meo notou o piloto Rodrigo migueis ser toda aquella costa limpa, e não chegarem a ela com mais de quatro legoas os ponentes, posto que seião muito grossos porque en todo o tempo que ahĩ estiverão antes De caminhar, quer ventasse ponente, quer levante, sempre de longo da costa ouue terenhos, e virações no mez de Março e na entrada do abril, e asentarão os officiais de nao Santo alberto, que podía hũa nao surgir, en doze, quinze braças como mea legoa da terra, e aly comsertar mastros, e verguas, leme, ou qualquer outra couza de que tenha nesecidade e posto que lhe falte vento: correm as agoas tanto do longo da costa pera o cabo, que elas bastão pera o levarem a elle porque correndo por aqui a nao santo alberto, pera terra vento em popa, de 32 graos se achou en trinta e dous e meo omde vararão (4).

(1) Matias de Albuquerque foi vice-rei da Índia em 1591-1597.

(2) A nau «Santo Alberto» naufragou no penedo das Fontes, na viagem de volta ao Reino, no ano de 1593.

(3) Nuno Velho Pereira distinguiu-se na defesa de Chaul (1570) e em 1577 obteve a capitania de Moçambique e de Sofala como recompensa dos seus serviços. Comandou a armada do Malabar em 1591. Em 1594 regressou ao reino na carraca «Cinco Chagas» que foi atacada pelos ingleses. Nuno Velho foi feito prisioneiro, mas conseguiu regressar a Portugal.

(4) A nau «Santo Alberto» varou no penedo das Fontes. G. M. Theal (*Beginning of South African History*, 296) identifica o Penedo das Fontes com dois proeminentes rochedos conhecidos por Hole-in-the-Wall, situados na entrada do Rio Mapaka na lat. 32º 02' S, long. 29º 07' E.

Indo demandar a terra com nesidade para varar nella, ordenarão que os mantimentos; e espinguardas; lanças; espadas; (que para bem partindo de Coçhim devem trazer em cabidos e prestes debaixo da tolda) e asin baris de polvora, munições, e todos os banbus grosos, que sera muito bon andaren sempre nestas naos. pera estes (*sic*) e outras neseçidades; todo cobre, latão; Ouro, prata, brinquos de cristal; Rosairos; sinetes; pedras de leite; corais que são cousas de escritorio. E iso mesmo guindes, brinquos de porsolanas da china, que os negros todos estimarão muito passando por aqui Nuno Velho o que tudo se ajuntara, e pora nos castelos de poupa e proa; E iso mesmo os homes todos leados e amarados, se deixe nelles estar ao emqualhar da nao que os mesmos castellos os levarã a terra ou tée os officiais ordenarem o modo como se salvarão por serem espirimentados nestas cousas, e não se lance ninguem ao mar, ao encalhar da nao porque as mesmas cousas della, mastros, verguas, paos, os farão em pedaços como fizeram a vinte oito homens, da nao Santo alberto que se a elle lançarão, e trinta e sinquo escravos porque todos os que desta maneira asima ficarão na nao, se salvarão.

Postos em terra elegêrão por capitão fidalguo velho, e de esperiência a que todos tenham amor, e temor, a quem darão juramento do mesmo cargo, e iso mesmo todos, lhe jurarão obediencia, de que se fara termo em que todos Asinnarão. O qual capitão ordenará hũ provedor, e hũ tesoureiro, a que se entregarão todas as cousas que se salvaren pera o Resgate do caminho que asim apomtej; que se lhe deixão por receita e dos banbus, se farão canudos encourados, em que se guarde polvora pera as espinguardas, por amor da chuiva. E se farão muitos pelouros, das formas de todos, que tudo se entregara a hũ almoxarife por reseita, pera os ir repartindo.

Farseão muitos alforges, acomodados pera levaren os homens seu mantimento, que se repartira por todos Jrmanmente, e todos os caldeirões e mais cousas de cobre, e latão, se farão em pedasos grandes, e pequenos, que o maior não passe do tamanho de hua mão os quais com as comtas, e brinquos de Cristal, pregos, tachas de bomba, guindes brinquos de porsolana se repartira por todos, e se entregarão a cada pessoa por rol, para dar conta de tudo ao provedor que ade ir corendo com resgate, e mais despezas do arraial.

farsea alardo da gente, e ordenarseão capitães de quartos, dandolhe por Rol a cada hũ, os soldados que lhe couberen, e aos cafres, e mosos emtregarão abagazen e tendas que se farão de culunias pera defença do sol do caminho pera os lugares em que descansaren.

A ordem que ande ter no caminhar, era ir diamte o piloto com o guia da terra, e algũs homens despinguardas, mostrando caminho e logo toda a mais gente, que ouver com toda a mais bagazem no meio e na retaguarda pessoas de recado.

Tratarão por todo este caminho que he fertelissimo de gado e das mais cousas necessarias resguatar, todas as vaquas que puderen e ordenarão, hũa certa contia como ate sinquoenta que sempre vão vivas e em se matando hũas pera comer, nas povoações que acharem tornalas a perfazer porque tem por esta paragen por onde estes caminharão doze dias de despoovado, como a diante severa, em que ande ser neseçarias. Repartindo, as que se mataren por ordem do provedor asy com os purtugueses, como com os escravos, o qual guado ira no luguar da bagazem, em meio, e de noite sevigia por homens de recados.

Não se comsentira, agravar cafre algũ, nem obrigarão por força, amostrar os caminhos antes lhe farão mimos, e gasalhados, e lhes pagarão bem que conqualquer couza se contentão, pregos ou qualquer pedaso de cobre, e aos senhores das aldeas a que chamão Amquoses, receberão humanamente dandolhe brinquos de cristal, que elles estimã muito e resgatarão, tudo o que ouveren mister, a vontade de seus donos, por não ficarem escandelizados, pera quando acomteser, outra semelhante dezaventura a não pagarem outros.

En nenhũa forma, caminharão pela praia, porque por ella se perderão todos os que os que (*sic*) a seguirão. amtes tomarão o caminho do sertão te se meterem nelle como trinta legoas, porque todo he prospero daldeas, de guados, mantimentos, Rios, arvores, omde se agazalhem. E partindo da praia, farão o caminho de nornordeste, te trinta graos. E dahĩ por diante, caminharão a nordeste, como melhor severa adiante, na baliza que lhe irej apontando, pera atinar o caminho.

As balizas mais esttas, que irei pomdo, a modo do Roteiro, domde este Regimento

se tirou sera dos nomes dos amquoses (1) que são senhores das aldeas. (E os mais de suas terras), porque sendo ja mortos, os que por aqui encontrarão, os da nao santo alberto, pelos mais sinais, que se aqui verão posão atinar o caminho, e en cada aldea dum anquose tomarão guias, que os levem te as outras do outro amquose, ate chegarem ao despovoado que os não amde querer acompanhar, como fizerão a Nuno velho, e caminharão polo rumo que adiante se vera.

Não porei aqui particularmente, o que resguatavão, e o que custava hũa vaqua, carneiro e mais cousas, porque isto não he mais, que hũ Roteiro, por onde amde caminhar, mas sumariamente diguo, que hũa vaqua custava hũ pedaço de cobre, do tamanho de hũa mão a mais cara, que em partes a acompanhavão seis pelo menos preso e por hũas comtas de cristal, e cabasos de leite e milho, por pregos taças de bomba, e pedaçinhos de cobre.

O primeiro amquose que acharão, en trinta dous graos e meio, omde varou a nao santo alberto, se chama Luspamse (2), e a terra Duhombe. Daqui forão a nornordeste, matendose no sertão, caminharão sinquo dias, dormindo sempre en ribeiras dagoa dosse, te altura de trinta e dous graos, que chegrão (*sic*) as aldeas dum amquose, que se chamava, Ubabo (3) por todo este caminho, acharão perdizes, codornises, pombas, garças, pardais, corvos, e ervas da nossa terra, agrioes, bredos, alecrim, losna, fedeguosa, mentrastos, amoras de silva, fetos, eruababosa.

Daqui das terras de Ubabo, com guias que deu en seis dias forão ter as aldeas do outro amquose, chamado O lobo, passando todos elles, por povoado, e resgatando, en abastança o de que tinhão nesicidade dando sempre a estes amquoses comtas de cristal e outros brinquês. [papel colado sobre a escrita].

Daqui com guias que levarão, caminharão tres dias, no cabo dos quais derão num povoado, que durou outros dous, jndo sempre com elles os guias deste povoado, acharão sempre ribeiras dagoa, e tomarão o sol e acharão en trinta e hũ grao. (daqui ao outro dia forão à aldea dũ acose chamado inha Cunha por aqui acharão cravos tão bons como de portugal.)

Ao outro dia paçarão por huas aldeas dous cafres amulatados, não tão pretos como todos os atras.

Daqui caminharão dous dias, e o segundo dia forão dar nũas aldeas grandes omde avia hũa serra grande que se chamava, na lingoa dos cafres dumuxão gala (4) o amquose daqui se chamava matines.

Saindo destas aldeas grandes, irão hũ dia de caminho com resguardo porque amde achar algũs cafres velhaquos, que os desta, não acharão que andarão por furtar alguma cousa. A outro dia, entrarão em despovoado, comesando a caminhar ao nordeste não levando guias, porque lhe fugirão durou este despovoado doze dias, sobindo, e desendo, muitas serras achando sempre Ribeiras dagoa muj boa, comendo das vaquas que levavão, e dalgũa cousa dos alforges que nas aldeas proverão por onde nas vaquas se ade fazer fundamento, que iso lhe deu vida, aos desta nao, aos quatro dias deste despovoado, tomarão o sol, acharão trinta graos menos sete minutos, aoutro dia foi guinando o piloto a lesnordeste, porque asim lhe dixee a gemte da terra, que fose para o sol que irião dar em povoado, aqui polo estimativa, se fez o piloto vinte sinquo legoas, afastados da praia, aoutro dia, acharão hua ribeira grã com agoa pelos peitos. E tem pedras en baixo que escorregam muito.

Aoutro dia acharão hũs negros caçadores, que vivem naquele despovoado, que de noite fugirão, pera o mato por não acompanhar os nosos.

Dahi a dous dias, forão dar en povoado, duas aldeas dum amquose, que se chamava

(1) In Lavanha (João Baptista), *Naufragio da nao Santo Alberto, e Itenerário da gente que se salvou*, Lisboa, 1597, em vez de «amquoses» lê-se «Ancosses».

(2) *Ibidem*, em vez de «Luspamse» lê-se «Lspace».

(3) *Ibidem*, em vez de «Uabbo» lê-se «Ubabú».

(4) *Ibidem* em vez de «dumuxão gala», lê-se «Moxangala». Theal, *op. cit.*, identifica esta serra com a serra Ingele na borda do Pondoland e no Este de Griqualand.

manobombusobelo (1) onde resgatarão muitas vaquas, e tão baratas. que seis dellas custarão, hũ pedaso de cobre que valerá hũ cruzado, aqui tomarão o sol. acharão vintanove graos e tres quartos, nestas aldeas acharão alguns cafres vistidos de palha como tabua, que erão circunçidados que forão os primeiros de que tal ouj nesta cafraria a estas aldeas num valle omde os desta nao sapuzentarão, polo muito gazalhado e mantimentos que acharão, saindo do despovoado, lhe puzerão nome, o valle das misericordias en toda esta terra, não virão pesenhento algum somente acharão cobras pequenas, como dagoa, lagartixas, carochas e daqui por diante nada disto.

Com guias que nestas aldeas tomarão forão ter em tres dias as aldeas dum amquose chamado Mocongolo (2) pasando antes de chegar a ele hua ribeira que per festa lhe poserão nome Ribeira verde (3) e os cafres lhe chamão matügabello (4).

A outro dia a outras doutro chamado o Imbobum (5).

E outro dia a outro anquose chamado, gogabaoposo (6) estes negros tinham outra deferença da falla per que Saudavão os nossos dizendo alala, alala, toda esta terra té qui he a pedra como de moó de barbeiro, alua e boa.

A outro dia que daqui partirão, forão a hũas aldeas, doutro amquose chamado Zimbacurabuça (7), daqui te outro amquose, acharam muitas maçans danafega.

Daqui en dous dias, chegarão a terras, dũ parente dũ Rej, que alj veio ver nuno velho, que se chamava cucubala, que andava desterado, por lhe tomar o Inhaqua (8) seu Reino.

Daqui caminharão sinquo dias, ao mesmo rumo, o primeiro por povoado e os quatro por despovoado, pelo qual sempre acharão, muitas ribeiras dagoa, e arvoredos.

Paçando este despovoado, acharão sete pouoaçõis, dum amquose chamado, Inhanchene (9) a que nuno velho deu, hu guimde de porsolana, da china, que estimava muito, e asi parese, se estimarão, cada vez que por aqj os levaren.

Os dous dias seguintes, forão os caminhos darvoredos espinhosos cujos espinhos, lhes deu mau trato. E chegarão a hũa ribeira, que pasarão com agoa pelos peitos, com ajuda dos cafres da terra, a qual ia tão teza que trez vezes levou o gado, pela agoa abaixo, aqui. acharão, muitas oliveiras, tão grandes e fermosas, como as de nosa terra, com fruto jnda verde, e zambugeiros, da outra banda, avia huas aldeas, cujo amquose se çhamava Viçhagal (10).

Daqui forão tres dias por hũ despovoado, mas acharão gente de aldeas, que ficavão desuiadas pera o norte.

Aoutro dia forão ter a huas aldeas dũ amquose que se chamava Masipapishumula (11).

Daqui caminharão dous dias, ao mesmo rumo, dellesnordeste subindo, desendo, algũs outeiros, por onde acharão hũa serra muj alta que ensima tñhão hũa chãa que hia dar nua ribeira que da outra banda tinha montes altos, e chãos e nas chãs tinha dezasete povoações. E esta ribeira, se pasou a agoa pela sinta o amquose destas povoações se chamava panjana omde os nosos resgatarão algumas cousas, e lhe derão hũ frasquo de vidro que elle pidio

(1) *Ibidem*, em vez de «manobombusobelo», lê-se «Mabomborucastobelo».

(2) Segundo A. Junod *Condition of the natives* este clã foi destruido nas razias de Chaka de 1812-20.

(3) *Ibidem*, em vez de «Ribeira verde», lê-se «Ribeyra ... Flores formosas».

(4) *Ibidem*, em vez de «matügabello» lê-se «Mutangalo». Segundo Theal, *ob. cit.*, 299, chama-se actualmente Umzimkulu.

(5) *Ibidem*, não se encontra referido este amquose.

(6) *Ibidem*, em vez de «gogabaoposo» lê-se «gogambampolo».

(7) *Ibidem*, em vez de «Zimbacurabuça» lê-se «Gimbacucuba».

(8) *Ibidem*, em vez de «Inhaqua» lê-se «Unhaca».

(9) *Ibidem*, em vez de «Inhanchene» lê-se «Uquine Inhana».

(10) *Ibidem*, não é referido este nome.

(11) *Ibidem*, não é referido este nome.

que estimou muito, que punha nos olhos no corpo dizendo que aquilo dava saúde, deu por ele uma vacua, e outras cousas e dera quanto pidirão. Daqui forão caminhando por hua chã quanto os olhos abrangião por derrador muitos montes escavados, polo qual caminho ao norte ficavão duas aldeas, dũ amquose chamado chayamalaga (1) que veio ao caminho com vaquas e outras couzas que lhe os nossos resgatarão.

A outro dia forão por hũa campina, levando diante dos olhos hũa serra grande de muito longe que demoravão (*sic*) ao nordeste.

A outro dia forão pelo mesmo caminho chã, levando sempre a serra diante dos olhos neste caminho acharão, algũs negros darquos e frechas que naquelles matos andavão a roubar, com que não [se] entenderão. o bom he passar por aqui sobre aviso.

A outro dia forão guinando aeste pera se irem chegando a praia aonde encontrarão os mesmos ladrõis, que deixarão aas armas e vinhão aos nossos e por hũs pedaços de cobre que lhe derão, forão dous delles, mostrando o caminho.

Daqui caminharão dous dias, e o derradeiro dia, tomarão o sol e acharão vinte sete graos e meo escasos a este caminho vierão algũas cafras, com alcofas de milho a resguatar.

Daqui caminharão tres dias, por amtre povoações te chegarem as aldeas dũ amquose chamado Gama bela: onde nuno Velho deixou hũa crus grande de paõ para depõr à sua pórtã.

Desta aldea caminharão tres dias, achando por todo caminho erva babosa, algũs arvores espinhosos e o derradeiro dia dormirão nũa ribeira, en que andavão muitas vaquas bravas, bufaros, veados.

A outro dia hindo a lesnordeste, por todo caminho acharão papagaios verdes, alifantes, porquos espinhos, bugios, patos, groos, cavalos marinhos, adãs, perdizes, tordos.

Daqui por diante te o Rio de santa luzia (2), caminharão por brejos dagoa, que lhe deu trabalho ao passar, principalmente o gado. E entrarão nas terras do amquose, que se chamava O Vambe (3) vassalo do Inhaqua, e pasado o Rio de santa luzia pela praia forão demandar o Rio demadão (4) (*sic*) douro, omde tomarão o sol, e acharão vinte seis graos e hũ terço.

Daqui forão a povoação do Inhaqua e dahi ao Rio de Lourenço Marques omde vai o galiota do trato resguata-lo marfin he caminho muy serto e seguido e de gente com quem comerçiamos e tratamos.

E porque pode acontecer chegarão (*sic*) algua aldea sem lingoa que logo posa fallar porej aqui as couzas mais uzadas e de que tem, mais nesidades os que por aqui pasarem pela lingoa dos cafres pera en as nomeando entenderem o que lhe pede que são as seguintes: (5)

galinhas	— cuço
vacas	— ã couo
carneiros	— unuo
milho	— masimba
amexocira	— mabere
leite	— amasi
bolos darros	— sunqua
panellas	— ambiza
manteiga	— mafuta
ferro	— itute
agoa	— maxa

(1) *Ibidem*, em vez de «Chayamlaga» lê-se «Malangana».

(2) *Ibidem*, em vez de «Santa Luzia» lê-se «Santa Lucia».

(3) *Ibidem*, em vez de «Vambe» lê-se «Bambe».

(4) *Ibidem*, em vez de «demandão douro», lê-se «medãos do oyro». É a costa entre a Baía de Santa Lucia e a Baía Kosi.

(5) Este vocabulário não se encontra na *ob. cit.* de João Baptista Lavanha.

cobre	— simba
saqua	— muqua
caminho	— zilla
fogo	— morino
amdar	— fudula
asentar	— opomura
gergelim	— unhoua
feijões	— unheua
ao mar	— munho

Copia da perdição de Nuno Velho Pereira

Biblioteca da Ajuda
52-VIII-58, fol. 117-120v [1593-1597]
51-VI-54 1-64 (cota recente).

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES

a) FONTES MANUSCRITAS

Biblioteca da Ajuda:

52-VIII-58, fol. 85-101v
 52-VIII-58, fol. 104-116
 52-VIII-58, fol. 117-120v

Arquivo Nacional da Torre do Tombo:

Chanc. de D. Sebastião, Livro 8, fol. 239
Chanc. de D. Sebastião, Livro 12, fol. 104v
Chanc. de D. Sebastião, Livro 13, fol. 333
Corpo Cronológico I-100-11

FONTES IMPRESSAS

- As Famosas Armadas Portuguesas 1490-1650*, Rio de Janeiro, 1937
 BARROS (João de) *Década da Ásia de (...)*, Lisboa, 1752
 CASTANHEDA (Fernão Lopes de), *História do descobrimento & Conquista da Índia pelos portugueses*, Coimbra, 1924.
 CASTRO (D. João de), *Roteiro de Lisboa a Goa*, Lisboa, 1882.
 COUTO (Diogo do) *Décadas da Ásia de (...)*, Lisboa, 1878
Diário da navegação da nau S. Francisco de Goa para Lisboa em 1660-1601, publ. por Frazão de Vasconcelos, Lisboa, 1944
Diários da Navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 156, 1597, 1600, e 1603, publ. por Quirino da Fonseca, Lisboa, 1938
 FERNANDES (Bernardo), *Livro de Marinharia de...* Lisboa, 1940.
 FORD (J. D. M.), *Letters of John III King of Portugal, 1521-1557*, Cambridge, 1931.
 LAVANHA (João Baptista), *Naufregio da Nao Santo Alberto, E Itinerário da gente, que dele se salvou. Por ... Cosmografo mor de Sua Magestade dedicado ao Príncipe Dom Philippe nosso senhor.* Lisboa, 1597
 LISBOA (João de), *Livro de Marinharia, Tratado da agulha de marear de ... Roteiros, sondas e outros conhecimentos relativos à navegação*, copiado e coordenado por J. S. de Brito Rebello, Lisboa, 1903.
 MONTEIRO (Manuel), REIMÃO (Gaspar Ferreira), *Dois Roteiros do Séc. XVI de Manuel Monteiro e Gaspar Ferreira Reimão, atribuídos a João Baptista Lavanha*, Intr. Humberto Leitão, Lisboa, 1963.
 PERESTRELO (Manuel de Mesquita), *Roteiro da África do Sul e Sueste desde o cabo da Boa Esperança até ao das Correntes (1576)*, Lisboa, 1939, anotado por A. Fontoura da Costa, Ed. Agência Geral dos Colónias.
 REIMÃO (Gaspar Ferreira), *O Roteiro da navegação e carreira da Índia, com seus caminhos, derrotas, sinais, aguageis diferenças da agulha: tirado do que escreveu Vicente Rodrigues e Diogo Afonso, pilotos antigos. Agora novamente acrescentado a viagem de Goa por dentro de São Lourenço, & Gaspar Ferreira*

- Reimão cavaleiro do hábito de Santiago, & Piloto mór destes Reinos de Portugal, por el Rei nosso senhor*, Lisboa, 1612, 2.^a edição, 1339, pref. de A. Fontoura da Costa.
- Roteiros Portugueses inéditos da carreira da Índia do séc. XVI*, prefaciado por A. Fontoura da Costa, Lisboa, 1940.
- Roteiros Portugueses da viagem de Lisboa à Índia nos séculos XVI e XVII*, publ. por G. Pereira, Lisboa, 1898.
- SANCEAU (Elaine), *Cartas de D. João de Castro*, coligidas e anotadas por..., Lisboa, 1954.
- SANTARÉM (Visconde de), *Quadro Elementar das relações diplomáticas...*, Tomo 3.^o, Paris, 1843.
- SOSA (Frei Luís de), *Anais de D. João III*, pref. de M. Rodrigues Lapa, Lisboa, 2 vols., 1951, 1954.
- The Tragic History of the Sea 1589-1622*, ed. por C. R. Boxer, Cambridge, 1959.
- Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino (1608-1612)*, *Diários de navegação coligidos por D. António de Ataíde no séc. XVII*, ed. de Humberto Leitão, 3 vols., Lisboa, 1957.

BIBLIOGRAFIA

- AXELSON (Eric), *South-East Africa*, 1940
- BOXER (C. R.), *The Carreira da Índia. Ships, Men, Cargoes, Voyages*, in *O Centro de Estudos Históricos Ultramarinos e as Comemorações Henriquinas*, Lisboa, 1961.
- CARVALHO (A. Martins de), *Moçambique*, in *Dicionário de História de Portugal*, 3.^o vol., pp. 82 e segs..
- COUTINHO (Gago), *A náutica dos descobrimentos*, Lisboa, 1951.
- GODINHO (V. Magalhães), *Os descobrimentos e a economia mundial*, 1.^a parte, cap. IV, Lisboa, 1965.
- *Rota do Cabo* in *Dicionário de História de Portugal*, 3.^o vol. pp. 673 e segs., Lisboa, 1967.
- KAMMERER, *La découverte de Madagascar par les Portugais et la cartographie de l'île*, Lisboa, 1950.
- LOBATO (Alexandre), *A Expansão Portuguesa em Moçambique de 1498 a 1530*, Livro II *Política da capitania de Sofala e Moçambique de 1508 a 1530*, Lisboa, 1954.
- MONTES (Caetano), *Descobrimientos e Fundação de Lourenço Marques*, Lourenço Marques, 1948.
- PARR (Charles Mckew), *Jan van Linschoten: The Dutch Marco Polo*, New York, 1964.
- SANCEAU (Elaine), *D. João de Castro*, Porto, 1946.

DISCUSSÃO

A. TEIXEIRA DA MOTA. — É-nos grato saudar este primeiro trabalho da autora como colaboradora da Secção de Lisboa do Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, tratando-se para mais de bem elaborado estudo sobre um campo da náutica que tem sido pouco explorado. Abre também novas perspectivas para a melhor compreensão da figura de João Pereira Dantas, já que ficamos a saber que ele possuía apreciáveis conhecimentos náuticos antes de ir exercer em França importante acção diplomática, desenvolvida sobretudo nos intrincados domínios da rivalidade marítima luso-francesa.

O estudo elaborado por João Pereira Dantas em 1556, e que a autora descobriu e veio agora a lume, revela conhecimentos desenvolvidos sobre as condições meteorológicas e oceanográficas gerais no Atlântico e no Índico, particularmente nos aspectos que mais condicionavam as rotas dos navios de vela. O progresso dos conhecimentos nestes domínios foi sem dúvida uma das consequências mais importantes da revolução náutica operada do século xv para o século xvi, e o seu estudo impõe-se, em paralelo com o da evolução da literatura roteirística.

LUÍS DE ALBUQUERQUE. — Depois de cumprimentar a Autora pelo seu trabalho, salientou que a carreira da Índia foi objecto de estudo aturado, como este e outros documentos mostram. Assim, no primeiro quarto do século xvi, um marinheiro de nome Anes, escreveu ao rei uma carta propondo solução diferente da de Pereira Dantas para a carreira, mas tendo igualmente em atenção que a travessia habitual do Índico só podia ser feita em determinado período do ano. Nessa carta, que foi publicada no vol. II das *Cartas de Afonso de Albuquerque*, Anes propôs a decomposição da carreira da Índia em duas partes: uma, servida por uma armada, entre Lisboa e Moçambique; outra, percorrida por outras embarcações, ligava Moçambique com os postos do Indústão; Moçambique ficaria sendo um entreposto para a armazenagem de mercadorias e para a reparação dos navios. Não tenho porém, qualquer notícia de que esta proposta ao piloto tivesse sido estudada.

JORGE BORGES DE MACEDO. — A comunicação da autora revela um debate muito antigo e que põe sempre em discussão as rotas seguidas pelos navios portugueses, em especial, como é natural, a carreira da Índia. Levanto o problema de que os inconvenientes da saída das naus da Lisboa eram sanáveis, podendo as naus sair, com vantagem, em Setembro-Outubro. Porque não foram aceites as sugestões de José Pereira Dantas? É que, em meu entender, nesta data proposta por João Pereira Dantas (Setembro-Outubro) não entram só razões náuticas para a aceitar: em Setembro-Outubro num país mediterrâneo ou de pedaços mediterrânicos, os artigos indispensáveis às viagens (vinho, azeite, citrinos em especial) não estavam ainda à disposição no que se refere à produção do ano, e a produção do ano anterior estava esgotada. Por isso, a proposta de saída das naus em Setembro-Outubro não teria sido aceite só por razões náuticas mas sobretudo por razões de ordem económica e climática, não da rota mas da metrópole propriamente dita e das suas condições reais.

PIMENTEL BARATA. — Além dos factores apontados para a determinação da carreira da Índia (datas de partida, etc.) — factores técnicos relacionados com a anvegação, factores meteorológicos, factores económicos — parece ao interventor que haveria também factores sanitários, relacionados com a saúde das tripulações, gente de guerra, etc.. O próprio Dantas se refere à saúde da gente. Já o P. Fernando Oliveira no «Ares náutica» (1570) e na «Arte da guerra do Mar» (1555) escreve capítulos sobre a escolha do pessoal e sobre o aprovisionamento, e refere-se a condições sanitárias.

O interventor lembra a necessidade de se estudar o aspecto sanitário das viagens dos Portugueses, principalmente as da carreira da Índia.