

AS ROTAS MARÍTIMAS PORTUGUESAS NO ATLÂNTICO DE MEADOS DO SÉCULO XV AO PENÚLTIMO QUARTEL DO SÉCULO XVI

por A. Teixeira da Mota

1. Raízes atlânticas da expansão portuguesa

Abortada a fugaz tentativa de povos do Mediterrâneo (genoveses e catalães) em se expandirem para sul no Atlântico, no século xiv, foram afinal as gentes do Atlântico que deram forma continuada a tal expansão. Aos normandos de João de Bethencourt, seguiram-se, nas Canárias, os castelhanos e os portugueses, e estes últimos rapidamente se encaminharam para outras áreas, adiantando-se aos castelhanos.

Nas múltiplas e complexas causas da expansão portuguesa, e nos meios ao serviço dela, os factores atlânticos foram bem mais importantes que os mediterrânicos, e é aí precisamente que reside a sua principal originalidade. Não parece necessário insistir muito nesta matéria, depois do que escreveu V. Magalhães Godinho acerca das raízes eminentemente atlânticas da expansão ibérica, e em particular portuguesa ⁽¹⁾, apenas bastará tocar num ou dois pontos.

Primeiramente, o navio dos descobrimentos portugueses, a caravela de pano latino. Foi o produto de uma evolução obscura, talvez a partir do *cárazo* dos mouros. Se o cárazo veio do Mediterrâneo, foi da sua margem islâmica, não da cristã e muito menos italiana, e foi muito provavelmente

(1) Nomeadamente em *A economia dos descobrimentos henriquinos*, Lisboa, 1962.

trazido, com a vela latina, do Mar Vermelho ou do Índico. Mas os mouros não souberam utilizar o câravo para explorar o Atlântico para sul; nas duas ou três viagens em que se julga terem ultrapassado, nos séculos XIII e XIV, o Cabo Bojador, só foram capazes de voltar a Marrocos por terra⁽¹⁾. A vela latina foi, é certo, utilizada nalgumas galés dos cristãos; mas o navio em que foi implantada era completamente inadequado para as viagens no Atlântico, sobretudo nas costas saarianas. Quanto ao navio de carga, exclusivamente de vela, do Mediterrâneo, apenas utilizava pano redondo e não servia para o descobrimento atlântico; só poderia vir a ser utilizado quando a exploração feita pelas caravelas permitiu conhecer a regularidade dos alisados, e a partir daí traçar uma viagem de retorno pelo largo com o vento pelo través até à zona dos ventos do oeste nas latitudes mais elevadas. E o leme de porta, que permitiu melhorar substancialmente as formas dos navios e aumentar o volume, constitui invenção atlântica.

A contribuição importante do Mediterrâneo foi o emprego da bússola e da consequente carta-portulano. Mas, só por si, sem a caravela, navio atlântico, isso não teria permitido os descobrimentos. Aliás, a bússola e a carta-portulano depressa se revelaram insuficientes, e 20 a 40 anos após a passagem do cabo Bojador tiveram os portugueses de começar a medir alturas de astros para corrigirem a navegação no sentido norte-sul, e pouco depois, à volta de 1485, passaram à fase de determinação absoluta da latitude pela Polar e pelo Sol. Isto, ao contrário do que se afirmou⁽²⁾, é já navegação astronómica, e dizer que a determinação da latitude no mar não tinha interesse é uma distorsão que talvez só se consiga compreender por uma obcecação da «carreira das Índias» dos espanhóis, a viagem para as Antilhas feita no sentido predominante da longitude. Mesmo nesta viagem, a determinação da latitude permitia bastante mais rigor na navegação, e se muitos pilotos portugueses foram empregados nela foi, em

(1) Raymond Mauny, *Les navigations médiévales sur les côtes sahariennes antérieures à la découverte portugaise*, Lisboa, 1960.

(2) Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, Tome VIII, (Structures), p. 75, Paris 1959.

grande parte, pela sua melhor preparação na navegação astronómica, conclusão que se extrai facilmente do estudo da controvérsia sobre as cartas de dupla graduação de latitudes de Diego Gutierrez, analisada por D. Gernez e acerca da qual Pulido Rubio publicou numerosos documentos muito significativos⁽¹⁾.

A possibilidade de determinar latitudes no mar foi essencial para os portugueses, que de Lisboa ao Cabo da Boa Esperança tinham de vencer 75° em latitude, enquanto as quatro viagens de Colombo se fazem numa faixa que não tem mais de 30° no mesmo sentido, utilizando os alisados do NE à ida e os ventos variáveis com predomínio do oeste, no regresso, em latitudes mais elevadas. Esta elipse é, afinal, o alongamento, muito para oeste, da tradicional rota de ida e regresso da Guiné dos portugueses, bem conhecida de Colombo. Mas não era só o facto de as viagens portuguesas se fazerem no sentido predominante norte-sul que conferia tanta importância à determinação da latitude durante elas. No Atlântico Sul, ventos e correntes opõem-se a uma progressão para o meio-dia ao longo da costa, e se Diogo Cão e Bartolomeu Dias a puderam explorar desde o equador ao Cabo foi porque utilizaram caravelas, mas o último teve já de levar um navio-apoio destinado a carregar mantimentos e sobressalentes e a ser destruído depois de esvaziado. A navegação para o Índico, pelo longo tempo requerido, pelo volume da especiaria a carregar e pelas necessidades logísticas e militares, tinha de ser feita predominantemente com naus, o que era impossível em viagem ao longo da costa. E é com naus que Vasco da Gama chega à Índia, inaugurando a rota adequada e a utilização desse tipo de navio, o que depois todos seguirão normalmente. Mas para o fazer, teve de navegar três meses no mar alto, desde as ilhas de Cabo Verde às proximidades do Cabo de Boa Esperança, seguindo uma derrota em arco que o fez aproximar do Brasil, primeiro para sul ou sueste, depois para

(1) D. Gernez, «Les cartes avec échelle de latitudes auxiliaire pour la région de Terre-Neuve», in *Communications de l'Académie de Marine de Belgique*, Anvers, T. VI, 1952, pp. 93-117; J. Pulido Rubio, *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla*, Sevilha 1950.

sudoeste, depois para sul e finalmente para leste, vencendo assim as duas barreiras da zona das calmas e da zona dos alisados de sueste do hemisfério sul, até chegar à zona dos ventos favoráveis do oeste. Foi sempre esta a fase mais difícil da longa «carreira da Índia» dos portugueses, em que se gastava cerca de meio ano desde Lisboa ao Malabar. E nos diários de navegação quinhentistas que nos chegaram pode seguir-se o grande receio dos pilotos em não «dobrarem o Brasil», isto é, em serem ensacados na costa norte do Brasil, ao passarem a zona entre os alisados do hemisfério norte e os do hemisfério sul, no gargalo entre os salientes africano e americano. A genial antecipação de Colombo apenas fez adiantar de alguns anos o achado do Novo Mundo, que tinha de se verificar a curto prazo uma vez descoberta a rota das naus para o Índico. Em 1500, tocou no Brasil Pedro Álvares Cabral, acidentalmente como querem muitos, intencionalmente como querem outros; e em 1506 a armada de Tristão da Cunha, apesar de levar como piloto o hábil João de Lisboa, foi ensacada na costa norte do Brasil e teve de voltar à Guiné para daí, em novo bordo, conseguir finalmente montar o Cabo de Santo Agostinho e avançar para a Índia. Na «Carreira da Índia» as armadas chegavam por vezes aos 40° e 45° de latitude sul, e frequentemente não avistavam qualquer terra entre as Canárias e a Ilha de Moçambique, num percurso de 3 a 5 meses. É por demais evidente que, sem o recurso à determinação de latitudes no alto mar, tais viagens teriam sido impossíveis ou extremamente problemáticas, pois, só com o uso da bússola, a acumulação de erros de estima durante tão longo período seria inoportável (estamos muito além dos 30 dias de travessia entre as Canárias e as Antilhas). É difícil ver em tudo isto uma origem mediterrânica. O descobrimento do Atlântico, mais que no descobrimento de novas costas, residiu essencialmente no descobrimento dos seus regimes de ventos e correntes e na forma de os aproveitar para traçar as rotas possíveis e adequadas. Isto é completamente novo e diferente da cabotagem e estima do Mediterrâneo.

Se hoje em qualquer história do Atlântico, incluindo o descobrimento, é corrente começar por destacar a influência do condicionalismo dos agentes físicos no traçado das rotas

marítimas, isso é sobretudo uma conquista da historiografia portuguesa, principalmente devida a Jaime Cortesão e Gago Coutinho. No entanto, certa historiografia, embora servindo-se das suas contribuições nesse campo, não só o não confessa como apenas sabe comentar nas suas obras, os aspectos, porventura excessivos, ligados às hipóteses de descobrimentos precolombinos da América e precabralinos do Brasil. Esquecem-se facilmente todas as lendas anteriores, a cuja destruição se votaram alguns historiadores portugueses, desde o Visconde de Santarém e passando por Luciano Cordeiro e Joaquim Bensaúde: as lendas francesas das viagens dos normandos à Guiné no século xiv e do predescobrimento do Brasil e do Indico, a lenda da origem alemã da navegação astronómica, as lendas de Colombo e de Vespúcio como iniciadores da navegação oceânica, lendas essas que duraram séculos e que a pouco mais que nada reduziram o papel dos portugueses no descobrimento do Atlântico. Apesar do que alguns consideram excessos — e quem mais lúcidamente que o português Duarte Leite soube combater as ideias de descobrimentos precolombinos e precabralinos? — a escola historiográfica portuguesa se devem contribuições decisivas para o verdadeiro conhecimento do descobrimento do Atlântico⁽¹⁾.

Também no campo económico (quer nos agentes, quer nos produtos), é exagero evidente querer ver na expansão atlântica portuguesa um simples prolongamento da vida económica mediterrânica. No Mediterrâneo, os cristãos compravam os produtos da África Negra ao intermediário norte-africano, nomeadamente o ouro, a malagueta e os escravos. Os portugueses foram buscá-los directamente às costas da Guiné; as rotas da Guiné não são um prolongamento de qualquer rota mediterrânica, são rotas paralelas e concorrentes das rotas de

(1) Um exemplo recente de silêncio sobre esta contribuição acompanhado de referência contundente à ideia do descobrimento precolombino e precabralino, no que respeita à obra de Jaime Cortesão, é dado por P. Chaunu, *ob cit.* pp. 48 e 53. Já que propõe um exame «sociológico» à «história da sensibilidade portuguesa», porque não o aproveita para o propor também a propósito da «história» multi-secular da historiografia francesa no que respeita ao «nacionalismo» das lendas normandas?

caravanas do «Mediterrâneo saariano». O trigo e o açúcar cultivaram-se nas ilhas, porque aí havia condições para o fazer, sem que tenha de se ver nisso um traço de acção ou influência mediterrânica. E quanto ao papel de Cadamosto, Antoniotto Usodimare e Antonio de Noli, basta remeter para a lúcida análise feita por Jaime Cortesão, não esquecendo que Noli, em 1478, se colocou sob a suzerania de Castela (1). Como então o povo claramente exprobo em Cortes, os estrangeiros, principalmente italianos, não vieram senão tardiamente para se aproveitarem materialmente do esforço anterior e revelarem os segredos da Guiné lá fora.

2. Rotas

Só com muito boa vontade e grande desejo de simplificação se pode falar, para o Atlântico dos portugueses, de rotas das ilhas, rota da Guiné e rota do Brasil. Há apenas uma rota bem definida e relativamente estável, que aliás só surge no fim do século xv e termina noutra oceano; é a «carreira da Índia». Tudo o resto é imensamente mais complexo, nas suas flutuações, diversificações e complementaridades.

Sobre a «carreira da Índia» pouco mais há a acrescentar além do que se disse. Após a escala da ilha de Santiago na 1.^a viagem de Vasco da Gama, praticou-se na maior parte das viagens seguintes uma escala em Bezeguiche, na angra logo ao sul da península de Cabo Verde, prática que se abandonou ainda na primeira década do século xvi. A escala no Brasil foi rara, e ocasional a escala na costa a leste do Cabo da Boa Esperança (2).

Nos seus quase permanentes traçado e periodicidade anual, a «Carreira da Índia» é uma excepção. As restantes rotas portuguesas do Atlântico constituem um emaranhado de

(1) Jaime Cortesão, «*Os descobrimentos portugueses*», Lisboa, Vol. I [1960], pp. 344-60, 468-77.

(2) Pode ver-se um pequeno, mas excelente, estudo da «Carreira da Índia» em C. R. Boxer, «*The tragic history of the Sea*», Hakluyt Society, London 1959.

consideráveis variações e flutuações, ao longo do tempo. As ilhas, por um lado, e alguns pontos costeiros continentais, pelo outro, são os vértices dessa rede de rotas. Não apenas as situações geográficas desses vértices, mas também as complementaridades económicas e as formas de exploração comercial (viagens directas da Coroa, viagens de arrendatários, liberdades comerciais concedidas aos povoadores das ilhas) explicam a multiplicidade das rotas e a sua variação no tempo. De norte para sul, passemos rapidamente em revista as rotas principais ligando esses vértices.

Há uma rota directa entre Lisboa (e outros portos do continente) e os Açores, exportando estes trigo, pastel, gado, um pouco de açúcar no começo, etc. Mas os Açores, devido à imposição do regime de ventos, em breve se tornam — ainda antes de Colombo — na grande escala de retorno da Guiné, da Mina e de S. Tomé, e, logo a seguir, do Brasil, da Índia e da América espanhola. Aí se puderam reabastecer e reparar muitos navios de portugueses e de espanhóis, e por outro lado as suas águas foram uma das zonas preferidas pelos piratas e corsários estrangeiros.

Na Madeira, aos breves ciclos da madeira e do trigo segue-se o do açúcar, já exportado em quantidades apreciáveis, no fim do século xv para o norte da Europa e Mediterrâneo, além de Portugal; e há algumas ligações marítimas com Marrocos, ilhas de Cabo Verde e Guiné para a obtenção de escravos. A Madeira está perto das rotas para o sul, e por isso foi útil escala em casos de dificuldades.

As praças de Marrocos têm as maiores ligações marítimas com o Algarve, Lisboa e outros portos de Portugal, mas também com a Madeira, Canárias e Andaluzia, visto que é mais o trigo da Europa e das ilhas que vai para lá do que o que se exporta de lá.

Os produtos de Marrocos — sobretudo trigo, lã e outros tecidos e peças de vestuário — são a base do comércio na feitoria de Arguim, mas não sabemos se iam para lá directamente das feitorias de Marrocos ou através de Lisboa, sendo esta última hipótese a mais provável. Em troca, obtinham-se sobretudo escravos, e algum ouro e goma, o que, juntamente com pescado, ia para Lisboa. O comércio de Arguim foi, nuns

períodos, feito directamente pela Coroa (através da Casa da Guiné e Mina), e noutros por arrendatários. Nos começos do século xvi havia lá um ou dois caravelões (pequenas caravelas) que faziam o resgate em vários pontos do litoral até às proximidades do Senegal, sobretudo na Ponta de Tofia. Foi uma zona de forte intrusão castelhana, sobretudo a partir das Canárias. Arguim, numa ilha junto do litoral e com os seus caravelões comerciando pela Mauritânia, presagia, em escala modesta, o sistema comercial-marítimo dos arquipélagos de Cabo Verde e do Golfo da Guiné. Mas vejamos antes os «tratos da Guiné».

Os «tratos da Guiné» distribuem-se por três zonas — a Costa do Jalofo (do Rio Senegal ao Rio Berbecim), os Rios de Guiné (daí ao Cabo Sagres) e a Serra Leoa, que pelo sul confina com a Costa da Malagueta (a qual vai até ao Cabo das Palmas). Comerciava-se com os negros em numerosos pontos; em 1581, Francisco de Andrade indica dez «tratos» principais, que são, de norte para sul, Bezeguiche (angra de Cabo Verde), Porto d'Ale e Joala (na Costa do Jalofo), Rio Berbecim, Rio Gâmbia, Rio de S. Domingos com o Rio Casamansa, Rio Grande, I. Bijagós e Rio Nuno (nos Rios de Guiné) e a Serra Leoa (com vários locais)⁽¹⁾; o Rio Senegal, onde de começo houve um bom comércio, já está abandonado aos franceses. Obtêm-se escravos (por toda a parte, mas sobretudo nos tratos do Rio S. Domingos e Rio Grande), ouro (sobretudo no Câm-bia e Serra Leoa), marfim, cera, além de mantimentos (arroz, milho), ferro, panos e anil, usados estes últimos noutros locais da mesma área. Os vários «tratos» podem ser explorados directamente pela Coroa ou através de diferentes arrendatários, o que significa uma multiplicidade de rotas marítimas na ligação com Lisboa. Sobre estas rotas cruzam-se, para os mesmos «tratos», as rotas dos colonos das ilhas de Cabo Verde, autorizados desde 1466 a comerciar com os produtos das ilhas, essencialmente o algodão e cavalos, mas iludindo largamente tal regra e introduzindo outros produtos, em concorrência portanto com a Coroa ou os arrendatários da metrópole. As

(1) Relação publicada in A. Brásio, *Monumenta Missionaria Africana*, II.^a série, Vol. III, pp. 97-107, Lisboa 1964.

ilhas povoadas até fim do século xvi são praticamente só Santiago e Fogo, e nas restantes, de que apenas poucas têm raros colonos, caça-se o gado bravo para exportar chacinhas e couros. A grande cultura é o algodão, e também alguma cana de açúcar e milhos. Há também uma rota marítima com a metrópole, e os navios de Sevilha e das Canárias (e às vezes da Madeira) vão lá, levando sobretudo mantimentos e manufacturas e trazendo principalmente escravos. Através das ilhas de Cabo Verde, cedo deve ter começado um tráfico de negros para as Antilhas, mas as origens, evolução e volume são mal conhecidos, tendo crescido substancialmente durante a segunda metade do século xvi, intervindo nele navios portugueses e navios espanhóis.

Embora sem regularidade, as ilhas de Cabo Verde foram útil escala nas rotas para o Atlântico Sul e Índico, quando houve necessidades de abastecimento ou de reparações. Ao contrário do que se tem julgado frequentemente, a documentação conhecida não revela ligações com o Brasil neste período, antes com as Antilhas.

O trato na Costa da Malagueta faz-se em vários locais, principalmente no Rio dos Cestos; malagueta sobretudo, mas também alguns escravos. Uma vez é explorado directamente pela Coroa, outras vezes está arrendado, em rota marítima ligando a Lisboa e sem imbricações com as rotas referidas anteriormente. As vicissitudes e evolução desta rota são as mais obscuras de toda a África Ocidental, por escassez de documentação. A Costa da Malagueta foi por vezes escala na rota para a Costa da Mina e S. Tomé.

No Golfo da Guiné, duas bases principais, S. Jorge da Mina e a ilha de S. Tomé, que convém ver separadamente. S. Jorge da Mina é, durante todo o período, a principal fortaleza portuguesa na África Ocidental. A pequena fortaleza de Axem, mais para oeste, erigida nos começos do século xvi, está na sua dependência, bem como a feitoria de Shama e, para leste, a mal conhecida e efémera fortaleza de Cará (Accra). Em princípio, doze caravelas por ano, além de um pequeno número de naus e galeões, fazem a ligação com Lisboa. Levam mantimentos para as guarnições, e, para o comércio, tecidos e vestuário (oriundos do Magreb, sobretudo

lambéis, e de Portugal e outros países europeus), cobre e manufacturas de latão (importados da Alemanha pela feitoria da Flandres), vinho, conchas das Canárias. Em troca, adquire-se praticamente só ouro, como o testemunha o minucioso diário do feitor de 1528-1531, único que chegou até hoje. Superando as rotas da Guiné mais a norte (principalmente as de Arguim, Câmnia e Serra Leoa) a rota da Mina é a principal rota concorrente das rotas das caravanas saarianas, no que respeita ao ouro. Além dos produtos vindos de Lisboa (e que só em parte mínima são oriundos de Portugal), os escravos e os *Goris* (cuja natureza tanto se discute ainda, não devendo ser confundidos com os *cauris*, a que os portugueses chamaram *búzios da Índia*) são trazidos dos rios de Benim para o comércio de permuta em S. Jorge da Mina. De S. Jorge há rotas de caravelões para Axém e para Benim.

E há também uma rota marítima entre a ilha de S. Tomé e S. Jorge da Mina, transportando-se escravos e produtos da ilha e do continente fronteiro. Os povoadores da ilha têm privilégio análogo ao das ilhas de Cabo Verde, podendo comerciar os seus produtos na costa desde o Benim ao Congo, e que significa mais um leque de rotas marítimas. Mas a ilha, dadas as suas excepcionais condições naturais, presta-se admiravelmente à cultura da cana do açúcar, no que em breve concorrerá com a madeira, embora o seu açúcar seja de qualidade inferior. Esse açúcar é exportado sobretudo para países europeus que não Portugal, havendo para isso uma rota marítima directa com a Flandres, além da rota para Portugal. Nestas rotas os navios podem tocar ocasionalmente nas escalas portuguesas do Atlântico Norte. Desde cedo, mas em condições ainda mal conhecidas, há uma rota de tráfico negreiro para as Antilhas, a qual se avolumará ao longo do século xvi. Na Ilha do Príncipe, mais pequena, também se cultiva açúcar, e os povoadores gozam de análogo privilégio quanto ao comércio na costa africana, o que significa mais um leque de rotas marítimas.

Outra rota liga Portugal ao Congo, de onde vêm sobretudo escravos. Angola antes de Paulo Dias de Novais pouco conta, mas os navios de S. Tomé já lá vão ocasionalmente.

Depois do descobrimento de Cabral, uma nova rota liga Portugal ao Brasil. De começo, o comércio, marítimo é entregue a arrendatários (que, novidade, têm aqui a obrigação de erguer feitorias fortificadas), e D. Manuel, em 1516, estabelece o sistema de capitanias do mar e da terra, mas é a expedição de Martim Afonso de Sousa (1530-1533) que prepara o advento do regime de capitanias (1534), a que se segue a instituição do governo geral (1549), multiplicando-se as povoações do litoral desde Olinda a S. Vicente, portanto as escalas na importante rota marítima Portugal-Brasil. É então, sobretudo, o comércio do pau-brasil, e também de papagaios, bugios, algodão. No terceiro quartel do século xvi verifica-se o desenvolvimento da cultura da cana do açúcar e o consequente incremento de introdução de escravos negros. Estamos, porém, muito mal informados quanto à origem destes, mas é de crer que proviessem sobretudo de S. Tomé, Congo e Angola, o que significa o início das depois importantes rotas entre o Brasil e as regiões desde o Benim a Angola.

A todas estas rotas no novo Atlântico (além, portanto das anteriores rotas para o Mediterrâneo e, sobretudo, países do norte, principalmente a Flandres), há a acrescentar as rotas dos pescadores, de cujos pormenores estamos mal informados. Neste capítulo, há sobretudo a considerar as rotas para os pescadores de Marrocos até Arguim (em que predominam os pescadores do Algarve) e as rotas para os bancos da Terra Nova, a partir dos Açores (de onde também se esboçaram rotas de colonizadores, J. A. Fagundes e outros) e de vários portos de Portugal; estas últimas já de interesse bastante em 1506 para que D. Manuel ordenasse a cobrança de respectivo imposto.

Na grande base do comércio marítimo português, Lisboa, os órgãos fundamentais são os armazéns da Guiné e Índia, encarregados da preparação dos navios e recrutamento das tripulações, e cujo regimento não é infelizmente conhecido, e as Casas da Mina (ou Guiné) e Índia, organismos económicos distintos mas dirigidos por um só feitor, e acerca dos quais se conhecem os preciosos e minuciosos regimentos de 1509 (1).

(1) Publicados por Damião Peres, *Regimento das Casas das Índias e Mina*, Lisboa 1947.

A Casa da Mina centraliza o comércio dos produtos importados da África Ocidental e outras áreas do Atlântico, à excepção da malagueta (a carga da Índia), e bem assim o comércio dos artigos a exportar para todo o Ultramar. Junto deste complexo funciona um importante arsenal, a Ribeira das Naus.

Sobre as quantidades e valores de alguns dos produtos transportados em rotas portuguesas sabe-se o que respeita ao açúcar da Madeira, e, mais recentemente, ao ouro, malagueta e escravos da África Ocidental (v. Magalhães Godinho)⁽¹⁾. Também, pelos registos da Casa da Moeda de Lisboa, se conhece aproximadamente, para muitos anos do século xvi, o número de navios que trouxeram ouro dessa área, sobretudo de S. Jorge da Mina⁽²⁾.

Quanto a outros produtos, frequência de viagens nas várias rotas, aprovisionamento, escalas, etc., estamos muito mal informados, dado que os grandes fundos documentais que permitiriam sabê-lo foram destruídos, em condições bem conhecidas. Restam, apesar de tudo, alguns fragmentos deles, e numerosos documentos de outras proveniências ou séries. O seu inventário sistemático e transcrição total no que respeita ao comércio com a África Ocidental, estão em curso, e é de esperar que, dentro de pouco tempo, a paciente análise comparativa dessa poeira de elementos fragmentários permita avançar consideravelmente o nosso conhecimento.

Entretanto, uma brevíssima análise de alguns documentos já conhecidos ou agora revelados oferece algum interesse, pelos flagrantes que fornecem, permitindo algumas ideias de conjunto.

Livro da nau «Brotoa» — Já bem conhecido⁽³⁾, regista o itinerário e resgates da nau no Brasil em 1511. Contém o

(1) Sobretudo em *Os descobrimentos e a economia mundial*, em publicação.

(2) *Ob. cit.*

(3) Publicado in *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, Vol. II, pp. 343-7, Porto 1923.

treslado do regimento do capitão, com instruções sobre o percurso, normas para o trato, procedimento da tripulação, etc. Partiram de Lisboa a 22 de Fevereiro, a 28 avistaram as Canárias, a 2 de Março atingiram a «pescaria» (certamente na costa da Mauritânia) onde o regimento estabelecia que se provessem de peixe (pelo século xvi fora verifica-se esta prática noutras rotas para o sul). A 6 de Abril viram o Rio de S. Francisco, e de 17 de Abril a 12 de Maio estiveram na Baía de Todos os Santos, chegando ao Cabo Frio a 26 de Maio, de onde partiram, de regresso, em 27 de Julho, avistando o Senegal a 8 de Setembro e a ilha do Pico a 7 de Outubro, e entrando na barra do Tejo a 22 de Outubro, ao fim de 9 meses exactos. Na feitoria do Cabo Frio, carregaram 5008 paus de brasil, 35 escravos, papagaios e saguins.

Livro das rendas das ilhas de Cabo Verde (de São João de 1513 a São João de 1516) — Este volumoso livro é um rico manancial de informações sobre a economia e comércio marítimo das ilhas, nele se registando as quartos e vintenhas das armações feitas nas ilhas para a Guiné, outras rendas das ilhas de Santiago, Fogo e Maio, etc. Regista a entrada de 7 navios castelhanos, que descarregaram mantimentos, panos e manufacturas várias, e carregaram coiros e 299 escravos de castelhanos e 214 passageiros portugueses. Também regista um navio da Grã Canária e outro dos Açores, e fornece indicações comprovativas de que os navios portugueses e castelhanos de regresso à Europa deixavam por vezes escravos nas Canárias, o que confirma o que escreveu P. Chaunu quanto à antiguidade do tráfico negreiro entre os arquipélagos das Canárias e de Cabo Verde⁽¹⁾.

Livro de armação da caravela «Santiago» (1526) — De cerca de uma dúzia de «livros de armação» quinhentistas que conhecemos, este é o único que se refere a uma viagem entre Portugal e a Guiné. Tem, no começo, os treslados dos regi-

(1) *Ob. cit.*, p. 378.

mentos do escrivão e do capitão, distintos. A parte inicial do regimento do capitão tem semelhança com a correspondente do regimento do capitão da nau «Bretoa», incluindo a via das Canárias, a pescaria subsequente e a proibição de molestar os nativos e de lhes vender armas. Segue-se a relação das «taxas», isto é, dos valores de cada um dos tipos de mercadorias em escravos e dobras, (panos, alaquecas, mantas do Alentejo, manilhas de latão, bacias, e estanho). Partiram de Lisboa a 20 de Janeiro, escalaram a ilha de Santiago de 2 a 8 de Fevereiro (para descarregarem mercadorias), estiveram no resgate d'Anque (na Serra Leoa) de 20 de Fevereiro a 15 de Maio, chegaram ao Rio de S. Domingos a 15 de Maio e aí estiveram até 15 de Julho, chegaram à ilha de Santiago a 2 de Agosto aí metendo lenha e água, daí prosseguiram para a ilha Terceira (onde estiveram de 20 a 22 de Setembro metendo mantimentos, água e lenha) e chegaram finalmente a Lisboa a 3 de Outubro. Foi uma viagem bem longa, pois demoraram 7 meses e 10 dias. No resgate da Serra Leoa, depois da entrega de dádivas, iniciou-se o trato. Com pano vermelho e amarelo e alaquecas adquiriram 70 escravos, e com alaquecas e lenço adquiriram 20 quintais de marfim. Dada a escassez de escravos, por terem vindo recentemente muitos navios, decidiram adquirir ferro, para com ele irem ao Rio de S. Domingos resgatar mais escravos. Assim, adquiriram 1925 ferros, por troca com manilhas, pano, cristalino, matamungo, bacias, pichéis, cascaveis e mantas do Alentejo. Também adquiriram aí 3 moios de arroz, por troca com manilhas, e embarcaram um «lançado» com 49 escravos seus, metade dos quais teve de entregar para El-Rei, conforme as ordenações. No Rio de S. Domingos, depois da oferta de dádivas aos chefes, utilizaram os ferros da Serra Leoa para adquirirem 31 escravos, 25 quintais de marfim, 12,5 moios de milho e 4 moios de arroz, e com cristalino adquiriram azeite (de palma) e esteiras para os escravos; certamente o arroz e milho adquiridos também se destinavam a estes. Aqui, fugiram dois marinheiros, «lançando-se» entre os negros, o que era frequente, apesar das severas penas das ordenações régias. Na demorada viagem de regresso a Portugal, morreram 15 dos escravos, do total de 155 d'el-Rei, ou seja 12%.

Livro de armação do navio «Santa Maria da Conceição» (1522)⁽¹⁾ — Relativo a uma viagem da ilha de S. Tomé ao rio dos Forcados em 1 de Abril, de onde partiram, após concluído o resgate, em 22 de Junho. Devido a um temporal, que provocou água aberta, arribaram ao rio Formoso, vindo depois a passar a carga para o navio «São Miguel». Levaram, para o resgate, cauris, manilhas de cobre, cristalino, lenço e barretes vermelhos. Depois das dádivas aos chefes locais, adquiriram, com aqueles artigos, 3 quintais de marfim, 137 escravos, cerca de 4000 coris e algum inhame e azeite de palma para sustentação dos escravos. Conhecem-se mais alguns «livros de armação» desta rota e da rota S. Tomé — S. Jorge da Mina.

3. Concorrência de outros povos, corso e pirataria

A guerra entre D. Afonso V e os Reis Católicos, iniciada em 1475, terminou com o Tratado de Alcáçovas (1479), o qual veio pôr cobro ao litígio ultramarino, deixando as Canárias a Castela e a Guiné a Portugal. Ao novo litígio provocado pela primeira viagem de Colombo pôs termo o Tratado de Tordesilhas (1494), estabelecendo a divisão do Atlântico por um meridiano a 370 léguas a oeste das ilhas de Cabo Verde. Daí para diante, os interesses dos dois países são normalmente solidários, principalmente em face de terceiros.

Estes terceiros, no período que nos interessa, foram sobretudo franceses. Os reis portugueses sustentaram o princípio que se tem dito coincidir com o do *mare clausum*, mas que era mais propriamente o do monopólio comercial nas novas áreas. A concorrência francesa manifestou-se no duplo aspecto do corso (e pirataria) e de comércio directo no ultramar. O corso e pirataria (relacionados com o ultramar) começaram ainda no século XV (roubo de uma caravela vinda

(1) Publicado em tradução inglesa, por A. F. C. Ryder, «An early portuguese trading voyage to the Forcados River», in *Journal of the Historical Society of Nigeria*, Vol. I, n.º 4, Dec. 1959, pp. 294-321; e em português por A. Brásio, «Um extraordinário documento quinhentista», in *Studia*, Lisboa n.º 15, Maio 1965, pp. 155-74.

da Mina, em 1495), e logo nos começos do século XVI há navios franceses a traficar no Brasil. Apesar do muito que se tem escrito, ainda se está longe de conhecer apropriadamente a actividade francesa naqueles dois aspectos. Os casos do Brasil e da carta de marca de Jean Ango têm sido os mais debatidos, mas tem-se descurado, por exemplo, o que se passou na África Ocidental⁽¹⁾. Seria ilusório tentar esboçar aqui qualquer síntese nesta matéria, pelo que se focam apenas dois ou três pontos.

A grande área de actuação do corso e pirataria franceses (sem contar o canal da Mancha) foi o triângulo entre as Canárias, os Açores e o sudoeste da península ibérica, dado tratar-se de uma zona focal da navegação, obrigada a passar por aí à ida e no regresso. Outra zona focal de navegação onde também actuaram os franceses com intensidade foi o triângulo ilhas de Cabo Verde-Cabo Verde-Cabo das Palmas, dado que por aí tinham de passar os navios a caminho da Guiné, Golfo da Guiné, Brasil e Índia na ida, e uma boa parte deles também no regresso. Compreende-se, assim, que D. João III, na quarta década do século XVI, tenha tentado, debalde aliás, fortificar a Costa da Malagueta, por duas vezes pelo menos. A defesa contra os franceses levou a organizar sistemas de comboios e a reforçar consideravelmente as armadas de protecção operando em áreas focais de navegação: costa de Portugal, Açores, Costa da Malagueta, Costa da Mina, Brasil. Facto significativo, a armada dos Açores deslocava-se frequentemente à Costa da Malagueta. O custo destas armadas veio onerar consideravelmente o comércio marítimo português, que, em parte (para certas áreas e em relação a certos produtos), era feito directamente pela Coroa. Este facto, somado ao desvio, por comércio local de franceses e ingleses, de parte do ouro da Mina, fez com que a exploração deste se tornasse deficitária, pelo que passou a ser arrendada a particulares, no tempo de D. Sebastião. O comércio africano e o corso e pirataria de ingleses só começaram a ser significativos em meados do século XVI.

(1) A melhor síntese que conhecemos sobre esta área ainda é a de J. W. Blake, *European beginnings in West Africa, 1451-1578*, Londres, 1937.

Foi a actividade dupla dos franceses que apressou o início da colonização sistemática do Brasil, com a expedição de Martim Afonso de Sousa e estabelecimento do regime de capitanias. D. João III compreendeu que exclusivamente com forças navais não era possível manter o monopólio português, e que a ocupação era factor essencial de defesa da navegação, pela multiplicação de pontos de apoio navais. É nesta mesma tendência que se devem incluir as tentativas de fortificação da Costa da Malagueta.

Na África, porém, as coisas processaram-se muito mais lentamente. Desde D. Afonso V seguira-se sistematicamente a política de proibir a fixação de portugueses no continente negro, estabelecendo-se e renovando-se frequentemente pesadas penas para os «lançados» que infringiam tal disposição. Em Arguim e nas fortalezas da Costa da Mina, não viviam talvez, no total, mais de 100 portugueses. O resultado foi que os «lançados» acabaram por auxiliar os franceses no seu comércio com o Senegal. A colonização das ilhas não bastava para defender o monopólio marítimo, e no tempo de D. Sebastião dá-se a grande viragem na política em relação à África Negra. A expedição ao Monomotapa e, sobretudo, a fundação de Luanda e conquista do Quanza, por Paulo Dias de Novais, assinalam essa viragem decisiva. Surgem então os projectos e tentativas para a colonização da Mina e da Serra Leoa, que se apontam como futuros Brasis. Mas os cabo-verdeanos não foram autorizados a ir colonizar a Serra Leoa, porque houve o receio de que desamparassem as ilhas e os holandeses ou outros as tomassem facilmente. A necessidade estratégica de manter a posse desse arquipélago-chave e a falta de meios navais para proteger o seu comércio iam provocar a ruína e miséria do que havia sido uma próspera comunidade.

Exercidos em tempo de paz sob os mais variados pretextos, e beneficiando deles os reis, ministros, almirantes, armadores e tripulações, o corso e a pirataria dos franceses, em todas as áreas onde se processaram, provocaram imensos prejuízos ao comércio marítimo português, tornaram difícil a desejada neutralidade portuguesa nos conflitos franco-espanhóis e facilitaram afinal o advento de supremacia naval

holandesa e desenvolvimento da pirataria berberesca. Os prejuízos sofridos por Portugal foram certamente muito superiores aos benefícios colhidos pela França. Impõe-se o estudo adequado do roubo marítimo francês, para além dos aspectos particulares que até aqui têm prendido a atenção, a fim de poder avaliar o montante desses prejuízos, por um lado, e para melhor conhecer o comércio marítimo português, pelo outro. Visto terem-se perdido as grandes séries documentais (sobretudo dos Armazéns e Casa da Mina e das Alfândegas), a considerável documentação ainda existente relativa às presas dos franceses é uma das principais fontes, senão a principal, para o estudo das rotas marítimas portuguesas durante considerável período do século XVI. Com esses dois objectivos em mente, está-se procedendo à sistemática inventariação dessa documentação, de que se dão dois exemplos bem elucidativos do seu interesse, e mais outro relativo à pirataria inglesa:

Roubo de franceses em navios portugueses junto da ilha do Corisco (1533). — Nas paragens da ilha do Corisco duas naus francesas tomaram os navios «Santa Catarina» (que tinha feito armação no rio Ajaia) e «Corpo Santo» (que tinha feito armação na costa dos Ambos), ambos d'el-Rei e enviados pelo feitor de S. Tome. Ao primeiro, roubaram panos de Benim, marfim, duas âncoras, uma bombarda com as suas câmaras, pelouros, várias ferramentas, manilhas, caldeirões e documentos, levando também agulhas de marear, cartas de marear e astrolábios; ficaram os homens da tripulação nus dentro de um casco esvasiado. Ao «Corpo Santo» roubaram coris, panos de Benim, manilhas, cauris, 2 âncoras, várias ferramentas, 3 escravos, 4 marinheiros e grumetes, remos, a cevadeira, os mantimentos e água; depois de espancarem os portugueses deixaram-nos também nus no casco esvasiado metódicamente. Os dois navios assim roubados conseguiram, apesar de tudo, voltar a S. Tomé. As referidas náus francesas deram caça, nas mesmas paragens, ao navio «Santo António», vindo da Mina, mas este conseguiu fugir-lhes e refugiar-se na ilha do Príncipe, sofrendo um atraso de dois meses no regresso a S. Tomé. Julgamos que o aparecimento de navios

franceses tanto a sul nesta data ainda não fora registado, embora se saiba que um navio francês foi tomado em 1525 no Congo. Note-se o roubo sistemático, não só das mercadorias mas dos apetrechos náuticos e roupa das tripulações, procedimento frequente com franceses.

Roubos de franceses em navios de Afonso de Torres, arrendatário dos tratos da Guiné (1537-1538)—Neste período os tratos da Guiné estavam arrendados ao rico mercador castelhano (naturalizado) Afonso de Torres, que se sabe ter desempenhado na época importante papel no comércio de Cabo Verde, Guiné e S. Tomé. No ano de 1537 foram-lhe roubadas, nas águas da Guiné e Açores, por franceses cargas dos seguintes navios: «Santo António», vindo de Cantor (Gambia) (roubaram a artilharia, coiros e marfim); nau «Misericórdia», vinda da Guiné (roubaram cera, marfim e couros, deixando os escravos); caravela «Santa Catarina», também vinda da Guiné (roubaram marfim, coiros, cera, arroz e gergelim); «Anunciada», da Guiné (roubaram a mercadoria e a própria água, o que provocou a morte de escravos); uma nau vinda de S. Tomé com açúcar. Ao todo, 6 ou 7 navios do arrendatário, em parte já roubados, tiveram de ficar refugiados nos Açores perto de 2 meses, enquanto não chegou a armada real para os comboiar, e as perdas sofridas excederam 5.000 cruzados. O mestre e um marinheiro da «Misericórdia» foram levados para Diephe, onde os submeteram a tormentos para que declarassem que a mercadoria roubada era de castelhanos. No ano seguinte, 1538, uma ou duas naus com uma zabra, franceses, fizeram os seguintes estragos aos navios do mesmo Afonso de Torres na Guiné: obrigaram 4 navios a refugiarem-se por longo tempo no Rio dos Barbacins, impedindo-os de comerciar; obrigaram a encalhar em Bezeguiche, destruindo-lhe depois a mastreação, uma nau, roubando-lhe toda a mercadoria, tendo a tripulação e os escravos (já tinham concluído a armação) de se refugiar entre os negros; roubaram a «Anunciada» (que já havia sido roubada no ano anterior), vinda com armação do Rio Grande, levando-lhe marfim, coiros, cera, panos, manilhas e margari-deta, deixando os escravos. No mesmo ano de 1538, João Afonso Francês, comandando 3 galeões franceses, roubou e

avariou, ao largo do Cabo Roxo, a «S. Sebastião», vinda de Portugal pela ilha de Santiago, onde metera algodão para ir comerciar no Rio de S. Domingos. Os prejuizos causados em 1538 excederam 10.000 cruzados. É de notar, neste mesmo ano, que pilotam ou comandam os franceses dois pilotos portugueses, um deles o afamado Jean Alphonse Santongeois, o que pode explicar a facilidade com que localisaram os navios em resgate ou no caminho. Muitos dos navios que regressavam a França proclamando trazerem produtos comerciados directamente no ultramar, carregavam afinal bens roubados aos portugueses.

Roubos dos ingleses na Guiné, Serra Leoa e ilhas de Cabo Verde (1562-8) — As vítimas principais foram António Gonçalves de Gusmão e Duarte Leão, que eram então os contratadores da Guiné. Trata-se das bem conhecidas viagens de John Hawkins e John Lowell, do ciclo inglês das chamadas «viagens triangulares». Nestas viagens não há propriamente gastos feitos na Inglaterra para comércio na Guiné; mais realisticamente, o dinheiro era dispendido em fortes e bem artilhados navios (alguns eram mesmo da Rainha) e em aguerridas tripulações, que se iam encher de glória em roubar desarmados e desprevenidos navios dos «aliados» portugueses espalhados pela Guiné em pacíficas fainas de comércio. Depois de esvaziados das cargas, ou eram levados, para engrossar a bélica armada a caminho da América, ou eram destruídos em parte, e as tripulações, depois de maltratadas, eram largadas em terra. Antes disso, porém sob a ameaça de torturas, tinham de assinar declarações em que afirmavam que tinham vendido os bens na realidade roubados (esta prática também surge com frequência em documentos relativos a roubos de franceses). Chegou-nos o processo organizado pelo juiz da Guiné e Índia, relativo aos roubos feitos na Guiné neste período por quatro armadas inglesas, e dele respigamos os seguintes elementos:

a) John Hawkins, 1562-1563: roubados 1 navio no Rio das Pedras, 2 no Rio Caces e 3 no Rio Mitombo (Serra-Leoa), no valor total de 62.000 ducados.

b) John Hawkins, 1565-1566: roubados 11 navios no Rio Mitombo e Rio Caces, no valor total de 53.000 ducados. Um dos navios capturados no Rio Caces estava carregado de cola; é a mais antiga referência conhecida ao comércio marítimo de cola entre a Serra Leoa e os rios do norte (Cambia ao Grande), importante rota marítima que «dobrava uma antiga e importante rota terrestre, e cujo segredo e exclusivo os portugueses conseguiram guardar por muito tempo.

c) John Lovell, 1566-1267: além de roubar um navio junto da península de Cabo Verde, roubou 4 nas águas do arquipélago de Cabo Verde (um deles na Iha de Maio, carregado de sal), no valor de 28.000 ducados.

d) John Hawkins, 1567-1568: roubados 6 navios dentro do Rio S. Domingos e assaltada a povoação de Cacheu (ficamos a saber que já aí havia uma feitoria em terra). Total dos prejuízos: 57.000 ducados. Roubados 3 navios na Serra Leoa, no valor de 24.000 ducados, além de feitos assaltos em terra.

Os principais artigos roubados eram escravos, cera e marfim. Os escravos eram levados para a América Central, a fim de os espanhóis os trocarem, a bem ou a mal, pelos seus produtos (*).

(*) Os documentos inéditos referidos ou utilizados neste trabalho serão, juntamente com muitos outros, publicados brevemente, em edição anotada, por A. T. M.