

O autor agradece ao historiador José Manuel Garcia por se ter disponibilizado a efetuar a revisão da edição portuguesa deste livro.

FICHA TÉCNICA

Título original: *Conquerors*

How Portugal Seized the Indian Ocean and Forged the First Global Empire

Autor: *Roger Crowley*

Copyright © Roger Crowley, 2015

Tradução © Editorial Presença, Lisboa, 2016

Tradução: *Jorge Freire*

Revisão técnica: *Dr. José Manuel Garcia*

Mapas: *András Bereznay*

Imagens da capa: © *Getty Images/Kharbine Tapabor/Fotobanco*

Capa: *Sofia Ramos/Editorial Presença*

Composição, impressão e acabamento: *Multitipo — Artes Gráficas, Lda.*

1.ª edição, Lisboa, março, 2016

Depósito legal n.º 404 656/16

Reservados todos os direitos

para Portugal à

EDITORIAL PRESENÇA

Estrada das Palmeiras, 59

Queluz de Baixo

2730-132 Barcarena

info@presenca.pt

www.presenca.pt

Índice

Mapas	11
-------------	----

PRÓLOGO: A proa da Europa

PARTE I

Reconhecimento: a rota marítima para as Índias

1. O plano da Índia	25
2. A corrida	36
3. Vasco da Gama	48
4. «Al diablo que te doo»	64
5. O samorim	76

PARTE II

Disputa: monopólios e guerra santa

6. Cabral	91
7. O destino do <i>Miri</i>	103
8. Fúria e vingança	111
9. Posto avançado	118
10. O reino da Índia	130
11. A grande meretriz da Babilónia	141
12. «O Terrível»	151
13. Três dias em Chaul	162
14. «A ira dos frangues»	174
15. Diu	180

Parte III

Conquista: o Leão dos Mares

16. As portas do samorim	193
17. «Os portugueses nunca perderão o que uma vez ganharam»	202
18. Prisioneiros da chuva	212
19. Os usos do terror	220
20. O Olho do Sol	225
21. A bala de cera	238
22. «Toda a riqueza do mundo nas mãos»	250
23. A última viagem	261
Epílogo: «Nunca param quietos num sítio»	274
Bibliografia	280
Notas	285
Agradecimentos	303

PRÓLOGO

A proa da Europa

A 20 de setembro de 1414, a primeira girafa alguma vez vista na China aproximava-se do palácio imperial, em Pequim. A multidão olhava, esticando a cabeça para poder ver aquele animal estranho «com o corpo de um veado e a cauda de um boi, e um corno carnudo e sem osso, com pintas luminosas como uma nuvem vermelha ou uma névoa roxa», segundo o relato fascinado de Shen Du, o poeta da corte. Aparentemente, o animal era inofensivo: «Os cascos não pisam criaturas vivas... olha constantemente em redor. Estamos satisfeitos.» A girafa era conduzida por uma trela pelo tratador, um bengali. Fora um presente do sultão da distante Melinde, localizada na costa da África Oriental.

O animal inofensivo, representado num quadro da época, era o troféu exótico de uma das expedições mais estranhas e espetaculares da história marítima. Durante trinta anos, no início do século xv, o imperador Yongle, da recém-estabelecida dinastia Ming, enviara uma série de armadas pelos mares ocidentais para afirmar o poderio chinês.

As frotas eram numerosas. A primeira, em 1405, era composta por duzentos e cinquenta navios que transportavam vinte e oito mil homens. No centro da armada estavam os navios que transportavam os tesouros: juncos com vários conveses, nove mastros e mais de cento e trinta e quatro metros de comprimento, com compartimentos inovadores e impermeáveis e lemes imensos, com quarenta e um metros quadrados. Eram acompanhados por uma comitiva de navios de apoio: transporte de cavalos, navios de transporte de mantimentos, soldados, navios de guerra e barcos-cisterna que transportavam água com os quais comunicavam usando bandeiras, lanternas e tambores. Além de navegadores, marinheiros, soldados e pessoal auxiliar, transportavam tradutores para comunicar com os povos bárbaros do Ocidente e cronistas que mantinham registos das viagens. As frotas transportavam alimentos suficientes para um ano, pois os chineses não queriam ter obrigações junto de quem quer que fosse, e navegavam pelo centro do oceano Índico, da Malásia ao Sri Lanka, usando bússolas e placas com representações astronómicas feitas em ébano. Os navios que transportavam o tesouro eram

conhecidos como «jangadas estelares» e eram considerados suficientemente poderosos para viajarem até à Via Láctea. «As nossas velas», registou-se, «foram desfraldadas majestosamente como nuvens, o dia e a noite alternaram como sempre, os navios prosseguindo o seu rumo, rápidos como estrelas, atravessando as ondas selvagens». O almirante era um muçulmano chamado Zheng He e o seu avô fora a Meca em peregrinação; tinha o glorioso título de «Eunuco de Três Joias».

Estas expedições — seis, durante a vida de Yongle, e sete entre 1431 e 1433 — foram feitos épicos de navegação. Cada uma delas durou entre dois a três anos e percorreu a extensão do oceano Índico, do Bornéu a Zanzibar. Apesar de serem amplamente capazes de subjugar piratas, depor monarcas e transportar bens que comerciavam, estas expedições não eram empreendimentos primariamente militares ou económicos, mas sim demonstrações cuidadosamente coreografadas de poder brando. As viagens das jangadas estelares eram uma técnica não violenta de projetar a magnificência da China aos estados costeiros da Índia e da África Oriental. Não houve tentativas de ocupação militar, nem foram levantados impedimentos ao sistema de comércio livre estabelecido. Operando num sistema de lógica invertida, tinham vindo demonstrar que a China queria apenas dar e não tomar: «vai aos países [bárbaros]», diz uma inscrição de então, «e presenteia-os para os transformar pela demonstração do nosso poder». Os embaixadores dos povos periféricos do oceano Índico, aterrados, voltaram com a frota para prestar tributo a Yongle, admirando e reconhecendo a China como o centro do mundo. As joias, as pérolas, o ouro, o marfim e os animais exóticos que pousaram diante do imperador eram pouco mais do que o reconhecimento simbólico da superioridade chinesa. «Os países para além do horizonte e nos confins da terra tornaram-se todos súbditos», foi registado. Os chineses referiam-se ao mundo do oceano Índico, apesar de saberem o que existia para além deste. Enquanto a Europa imaginava e estudava o que existia para além do Mediterrâneo, a forma como os mares estavam ligados e a forma possível de África, os chineses pareciam já sabê-lo. No século XIV, criaram um mapa que representava África como um continente triangular, com ângulos agudos, e um lago no centro e rios que corriam para norte.

Um ano depois de a girafa chegar a Pequim e a vinte e uma mil milhas, um tipo diferente de poder era projetado nas costas de África. Em agosto de 1415, uma frota portuguesa atravessou o Estreito de Gibraltar e atacou o porto muçulmano de Ceuta, em Marrocos, um dos pontos mais fortificados e estratégicos de todo o Mediterrâneo. A tomada de Ceuta surpreendeu a Europa. No início do século XV, a população de Portugal não era superior a um milhão de habitantes. Os reis eram demasiado pobres para cunhar as suas próprias moedas de ouro. A pesca e a agricultura de subsistência eram os pilares da economia, mas só a ambição igualava o nível de pobreza do país. D. João I, ou *o Bastardo*, o fundador da casa de Avis, que regia, tomara a coroa em 1385 e afirmara a independência em relação a Castela, o país vizinho.

O ataque a Ceuta fora planeado para absorver a energia inquieta da nobreza; fora uma campanha que combinara o espírito medieval da cavalaria com a paixão pelas cruzadas. Os portugueses queriam lavar as mãos no sangue infiel e cumpriram o prometido à letra. Três dias de saques e massacres transformaram um sítio outrora descrito como «a flor de todas as cidades de África... [a sua] porta e chave». Este golpe surpreendente avisou os rivais europeus que este reino pequeno era autoconfiante, energético... e estava pronto para a ação. Os três filhos de D. João I, Duarte, Pedro e Henrique, ganharam as esporas em Ceuta, num dia marcado por batalhas furiosas. A 24 de agosto, na mesquita da cidade, que fora limpa ritualmente com sal e a que fora dado o nome de Nossa Senhora de África, foram armados cavaleiros pelo pai. Para os jovens príncipes foi um momento que assinalou o seu destino. Em Ceuta, os portugueses vislumbraram, pela primeira vez, a riqueza de África e do Oriente. A cidade era o ponto de chegada das caravanas que traziam ouro pelo deserto do Sara, do rio Senegal e dos entrepostos mais a ocidente do comércio islâmico de especiarias com a Índia. Aqui, escreveu o cronista português [Zurara], vêm todos os mercadores do mundo, da «Etiópia, e da Alexandria, e de terra de Síria, e de Barbaria, e de terra da Assíria assim como os outros do Oriente que vivem no outro lado do rio Eufrates, e das Índias e de muitas terras que são além do eixo que está ante os nossos olhos». Os conquistadores cristãos viram, com os seus próprios olhos, pimenta, cravo-da-índia e canela abundantes e destruíram-nos injustificadamente, procurando tesouros enterrados. Saquearam as bancas de vinte e quatro mil comerciantes, abrindo caminho devastadoramente até às casas ricamente decoradas dos mercadores, cobertas por tapetes ornados e aos aljibes subterrâneos e ogivados. «As nossas pobres casas parecem pocilgas comparadas com as de Ceuta», escreveu uma testemunha. Foi aqui que D. Henrique, em particular, se apercebeu pela primeira vez do que se poderia alcançar «além do eixo», se a barreira islâmica pudesse ser flanqueada contornando a costa africana. Ceuta foi o início da expansão portuguesa, o limiar de um mundo novo.

O destino e a sorte de Portugal foram não ter acesso ao Mediterrâneo, a arena movimentada do comércio e troca de ideias. Na orla da Europa e periféricos ao Renascimento, os portugueses podiam apenas olhar invejosamente para a riqueza de cidades como Veneza e Génova, que tinham assumido posições dominantes no mercado dos bens de luxo vindos do Oriente: especiarias, seda e pérolas, comerciando com as cidades islâmicas de Alexandria e Damasco e vendendo os produtos a preços monopolistas. Portugal, porém, estava virado para o mar.

A cerca de trinta e dois quilómetros do porto marítimo de Lagos, a costa portuguesa terminava num promontório rochoso e virado para o Atlântico: o Cabo de São Vicente. Este é a proa da Europa, o porto mais a sudoeste. Na Idade Média, as certezas acerca do mundo terminavam aqui. Dos penhascos vislumbra-se uma massa extensa de água e sente-se o fustigar do vento. O horizonte curva a oeste, desaparecendo onde o Sol se afunda na noite desconhecida. Durante milhares de anos, os habitantes da Península Ibérica

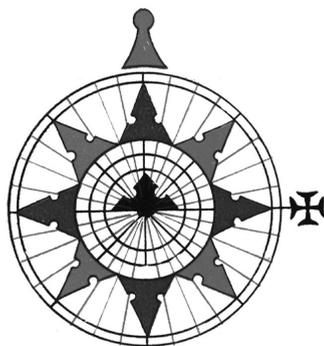
tinham fitado o vazio desta costa. Quando está mau tempo, as vagas desfazem-se nos penhascos com uma ferocidade aterradora e o cume das ondas recua e afunda-se ao ritmo extenso de um mar vasto. Os árabes, cujo conhecimento geográfico abrangia pouco mais do que o Estreito de Gibraltar, chamavam-lhe o «Mar Verde da Escuridão»: misterioso, aterrorizador, potencialmente infinito. Fora tema de especulação desde tempos idos. Os romanos sabiam da existência das Canárias, rochedos espalhados a cem milhas náuticas a sudoeste, às quais chamaram «Ilhas Afortunadas», e que usavam para medir a longitude: todos os pontos a leste. A sul, a África estava envolta em lendas, a sua extensão e fim eram desconhecidos. Nos mapas da Antiguidade e da Idade Média, pintados em tiras de papiro ou velino, o mundo era, normalmente, um prato circular, rodeado pelo mar, a América não fora inventada, as extremidades da Terra separadas por barreiras intransponíveis de água escura. O geógrafo grego Ptolomeu, cujas teorias tinham sido profundamente influentes na Idade Média, acreditara que o oceano Índico era fechado e impossível de aceder navegando. Porém, para os portugueses, o panorama e a promessa que o Cabo de São Vicente oferecia eram uma oportunidade. Foi ao longo desta costa, depois de longos anos de pesca e em viagens, que aprenderam as artes necessárias à navegação no mar alto e os segredos dos ventos atlânticos que lhes dariam uma mestria ímpar. Após Ceuta, começaram a usar este conhecimento para viajar ao longo da costa africana, viagens que se transformariam em tentativas de chegar à Ásia e à América pelo mar.

As cruzadas contra os muçulmanos no Norte de África associar-se-iam profundamente à aventura marítima portuguesa. Num arco simétrico, a casa real de Avis começou a sua ascensão em Ceuta em 1415 e foi destruída cerca de cento e sessenta e três anos depois. Nos anos que durou, os portugueses desbravaram mais caminho e mais rapidamente do que qualquer outro povo. Do seu ponto de partida, avançaram para baixo, pela costa ocidental de África, contornaram o Cabo e chegaram à Índia em 1498, acostaram no Brasil em 1500, chegaram à China em 1513 e ao Japão provavelmente em 1543. Foi um navegador português, Fernão de Magalhães, que permitiu aos espanhóis circum-navegar a Terra nos anos que se seguiram a 1519. A campanha de Ceuta foi o início destes projetos; foi concebida em segredo para canalizar paixões religiosas, comerciais e nacionalistas e alimentada por um ódio profundo ao mundo islâmico. Nas «cruzadas» ao Norte de África, várias gerações de conquistadores portugueses tiveram o seu batismo de sangue. Desenvolveram lá o apetite marcial e o reflexo violento que traumatizariam os povos do oceano Índico e permitiriam uma capacidade de ação enorme a um número pequeno de invasores. No século xv, a população de Portugal era pouco maior do que a da cidade chinesa de Nanquim, mas os seus navios exerciam um poder mais assustador do que o das armadas de Zheng He.

As frotas tributárias e surpreendentes da dinastia Ming foram tão avançadas e tão dispendiosas como as viagens à Lua, cada uma destas custando

metade das receitas fiscais anuais do país, e deixaram tão pouco como as pegadas na superfície lunar. Em 1433, durante a sétima expedição, Zheng He morreu, talvez em Calecute, na costa indiana. Provavelmente foi sepultado no mar. Depois da sua morte, as jangadas estelares não voltaram a navegar. A corrente política mudara na China: os imperadores fortaleceram a Grande Muralha e isolaram-se. As viagens marítimas foram banidas e os registos destas destruídos. Em 1500, construir um navio com mais de dois mastros tornou-se um crime punível com a morte; cinquenta anos depois, até lançar-se ao mar num navio foi criminalizado. A tecnologia das jangadas estelares desapareceu com o cadáver de Zheng He, que foi lançado às águas do oceano Índico, deixando um vazio de poder que poderia ser preenchido. Quando Vasco da Gama chegou à costa da Índia em 1498, os habitantes locais puderam apenas partilhar relatos confusos acerca de visitantes misteriosos com barbas estranhas e navios incríveis que outrora acostaram nos seus portos. Zheng He deixou simplesmente um monumento significativo das suas viagens: uma placa com escritos em chinês, tâmil e árabe, dando graças a Buda, Xiva e Alá, respetivamente: «Enviámos missões para anunciar os nossos mandatos às nações estrangeiras e durante as viagens pelo oceano fomos abençoados pela Vossa proteção benéfica. Evitaram os desastres do infortúnio e viajaram em segurança para lá e para cá.» Foi um gesto desarmado de tolerância religiosa, erigido perto de Gale, no extremo sudoeste do Ceilão (atual Sri Lanka), onde as frotas contornaram a costa ocidental da Índia, chegando ao mar da Arábia.

Os portugueses não vieram com as mesmas bênçãos e magnificência. Os navios minúsculos de Gama, com cerca de cento e cinquenta homens, caberiam num dos juncos de Zheng He. Os presentes que ofereceram a um rei hindu foram tão miseráveis que este se recusou a inspecioná-los, mas declararam as suas intenções com cruces vermelhas pintadas nas velas e canhões de bronze. Ao contrário dos chineses, disparavam primeiro e já não se iam embora. A conquista era um projeto nacional contínuo e, ano após ano, fixavam-se mais profundamente até ser impossível expulsá-los.



O monumento de Gale ainda existe. É ornado por dois dragões chineses que disputam o domínio do mundo, mas foram marinheiros portugueses vindos da Europa os primeiros a unir os mares e a lançar os alicerces da economia mundial. Os seus feitos têm sido ignorados. Foi um épico de navegação, comércio e tecnologia, dinheiro e cruzadas, diplomacia política e espionagem, batalhas navais e naufrágios, resistência, coragem... e violência extrema. No âmago deste épico esteve o ímpeto dos primeiros trinta anos, que é o tema deste livro, quando alguns portugueses, liderados por um grupo de construtores de impérios, tentaram destruir o islão e controlar todo o oceano Índico e o comércio mundial. Ao tentá-lo, lançaram os alicerces de um império marítimo de alcance planetário e iniciaram a grande era dos descobrimentos europeus. A era histórica de Vasco da Gama deu início a quinhentos anos de expansão ocidental e às forças da globalização que ainda hoje definem o mundo.

PARTE I

Reconhecimento: a rota marítima para as Índias

1483-1499



O plano da Índia

1483-1486

13° 25' 7" S, 12° 32' 0" E

Em agosto de 1483, um grupo de marinheiros fustigado pelo mau tempo arrastava um padrão de pedra, levantando-o num promontório, na costa da atual Angola. O padrão tinha perto de um metro e sessenta e oito e, no topo, uma cruz de ferro, fixada no encaixe com chumbo derretido. No topo de uma coluna cilíndrica fora colocado um capitel, cujas faces tinham um brasão gravado e uma inscrição em português.

Era da criação do mundo de 6681, ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de 1482 anos, o mui alto, mui excelente e poderoso príncipe el-rei Dom João Segundo de Portugal, mandou descobrir esta terra e pôr estes padrões por Diogo Cão, escudeiro de sua Casa.

Este monumento é um alfinete minúsculo no arcabouço enorme de África, mas marcava o ponto mais a sul da expansão europeia além das costas do Mediterrâneo. Era tanto um ato imodesto de posse como um testemunho levado para sul, promontório a promontório, descendo a costa ocidental de África na procura do caminho marítimo para a Índia. Proclamava as suas próprias mitologias sobre o tempo, a identidade e a missão religiosa. Diogo Cão afixou vários destes monumentos de pedra, ao velejar para sul, seguindo ordens reais. Foram esculpidos provavelmente no ano anterior, o que explicaria a diferença das datas, nos montes verdejantes de Sintra, perto de Lisboa, e transportados quatro mil milhas marítimas numa caravela oscilante. Foram atos que exprimiram uma intenção profunda, como a bandeira americana levada numa nave espacial, na expectativa da aterragem na Lua. Quando Cão olhou para sul, perto do padrão, a costa pareceu curvar para leste. Parece ter pensado que estava perto do fim do continente africano. Que o caminho marítimo para a Índia estava prestes a ser descoberto.



Padrão de Diogo Cão

Tal como no caso do projeto espacial Apollo, este momento exigiu anos, décadas de esforço. Nos anos que se seguiram a Ceuta, o Infante D. Henrique, que ficou nos anais da História como *o Navegador*, começou a patrocinar expedições que desceram a costa africana à procura de escravos, ouro e especiarias. Ano após ano, promontório após promontório, os navios portugueses desceram custosamente a protuberante costa sudoeste de África, medindo cautelosamente o avanço, sondando os mares, sempre atentos a baixios e recifes onde as ondas embatiam e se desfaziam pesadamente. Ao fazê-lo, começaram a delinear a forma de um continente: a costa desértica da Mauritânia, a costa tropical da região à qual chamaram Guiné, a terra dos Negros, e os rios vastos da África equatorial: o Senegal, o Gâmbia e o Rio Grande. Sob a direção de Henrique, a exploração, a pilhagem e o comércio progrediram de mãos dadas com a curiosidade etnográfica e

o mapeamento. Cada cabo e baía descobertos eram afixados a um mapa e batizados com o nome de um santo cristão, um marco paisagístico visível ou um acontecimento.

Estas expedições eram modestas; dois ou três barcos, sob a direção de um fidalgo da casa do Infante Henrique, apesar de a responsabilidade da navegação e chefia do navio pertencer a um piloto experiente e, normalmente, anónimo. Cada navio transportava alguns soldados, que armavam as bestas ao aproximar-se da costa. As caravelas tinham sido desenvolvidas pelos portugueses e eram, provavelmente, de origem árabe. As velas latinas triangulares permitiam a navegação rente ao vento, o que era essencial às viagens difíceis de regresso da costa da Guiné, e o calado raso era ideal para subir estuários. Eram excelentes para exploração, apesar de o tamanho reduzido — cerca de vinte e cinco metros de comprimento e seis de largura — limitar o espaço para transportar mantimentos e dificultar as viagens marítimas prolongadas.

Os motivos do Infante D. Henrique eram complexos. Portugal era um país pequeno e empobrecido, periférico aos assuntos europeus e isolado por Castela, o seu vizinho poderoso. Em Ceuta, tinham vislumbrado um mundo novo. D. Henrique e o seu sucessor esperavam aceder às fontes do ouro africano, capturar escravos e pilhar especiarias. O Infante fora influenciado por mapas medievais criados em Maiorca por cartógrafos judeus que representavam rios reluzentes, permitindo o acesso ao reino do lendário Mansa Musa, «rei dos reis», governante do reino de Mali no início do século XIV e que controlara as míticas minas de ouro do rio Senegal. Os mapas sugeriam que alguns rios atravessavam todo o continente e se ligavam ao Nilo. Alimentavam a esperança de que África pudesse ser atravessada por vias fluviais internas.

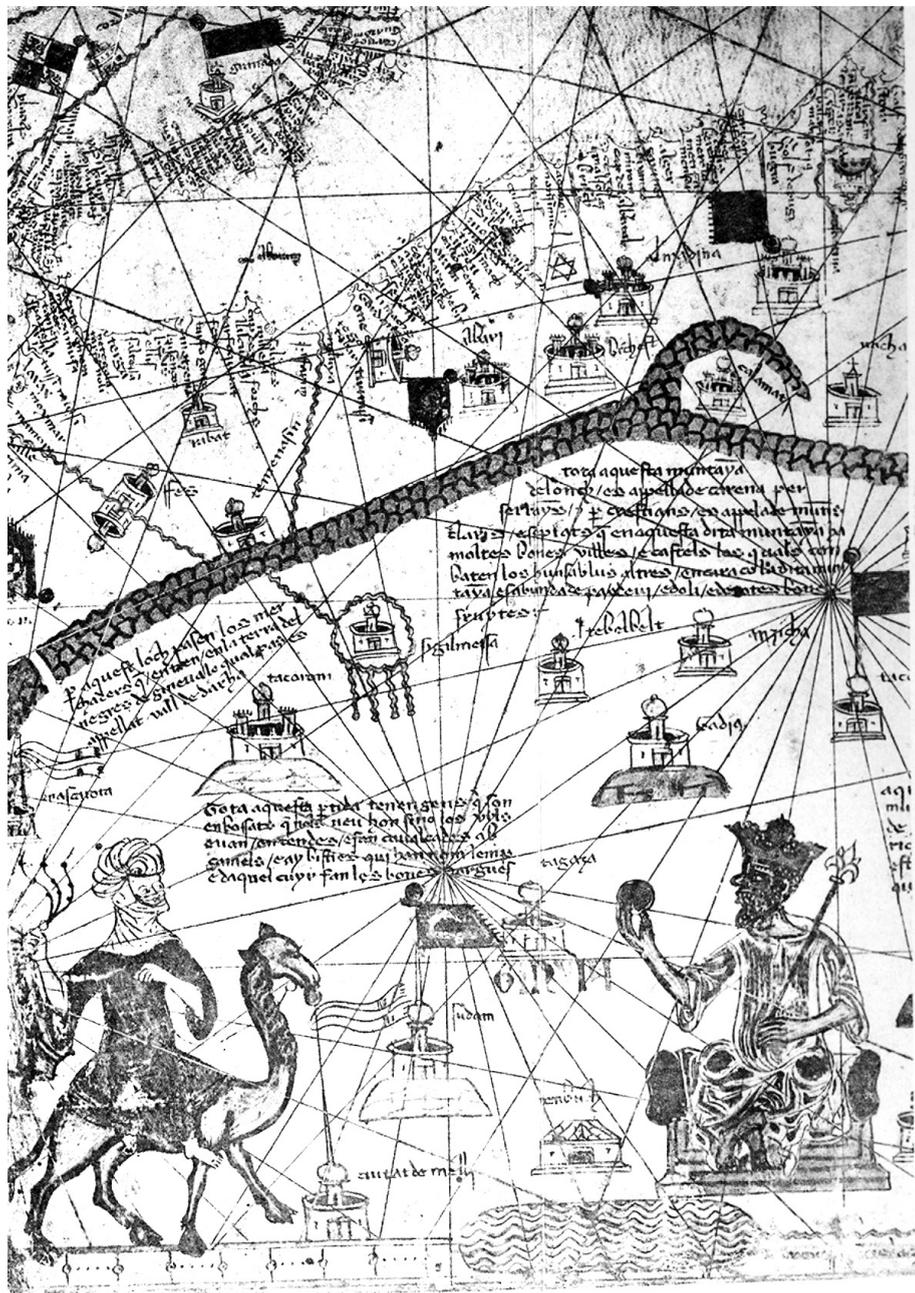
A casa real apresentou estas viagens ao Papa como cruzadas, uma continuação da guerra contra o islão. Os portugueses tinham expulsado os mouros dos seus territórios muito mais cedo do que os vizinhos de Castela e estabelecido um sentido precoce de identidade nacional, mas o apetite pela guerra santa não diminuía, pois os monarcas católicos da casa real de Avis procuravam legitimidade e paridade no palco europeu como guerreiros de Cristo. Como a Europa se sentia cada vez mais ameaçada pelo avançar militar do islão, particularmente após a queda de Constantinopla em 1453, obtiveram concessões espirituais e financeiras do Papa e direitos territoriais sobre as terras exploradas em nome de Cristo. As ordens de cruzada enviadas por Roma declaravam que se devia «invadir, procurar, capturar, derrotar e subjugar todos os sarracenos e pagãos e outros inimigos de Cristo... e reduzi-los a escravatura perpétua».

Eram também impelidos por um desejo de realizar grandes feitos. D. Henrique e os irmãos eram meio ingleses, por parte da mãe, Filipa de Lencastre, neta de Eduardo III; eram primos de Henrique V, o vencedor em Azincourt. Uma atmosfera imbuída de valores da cavalaria medieval e alimentada pela sua origem anglo-normanda e romances medievais prevalecia

pesadamente na corte e incitava a nobreza inquieta a agir com uma mistura forte de orgulho suscetível, coragem imprudente e um desejo de glória, associados à febre das cruzadas. Este grupo de nobres, *fidalgos*, ou seja, literalmente «filhos de alguém», viviam, lutavam e morriam segundo um código de honra que acompanharia os portugueses pelo mundo fora.

Subjacente à iniciativa africana estava o sonho muito antigo de uma cristandade militante: flanquear o islão, que bloqueava o acesso a Jerusalém e à riqueza do Oriente. Alguns dos mapas representavam uma figura real vestida com uma capa vermelha e uma mitra de bispo, o seu trono brilhante com ouro lustroso. Era o lendário rei cristão Preste João. O mito de Preste João remontava à Idade Média. Consistia na crença da existência de um monarca cristão poderoso que vivia algures além da barreira do mundo islâmico e ao qual os reinos ocidentais cristãos poderiam unir-se para destruir os infiéis. Fora criado com base em histórias de viajantes, invenções literárias — sob a forma de uma carta famosa que alegadamente fora enviada pelo grandioso rei no século XII — e um conhecimento difuso de que existiam comunidades cristãs verdadeiras para além da Europa: nestorianos na Ásia Central, seguidores de São Tomé no Oriente e um reino cristão antigo nas terras altas da Etiópia. Cria-se que Preste João possuía exércitos numerosos e que era imensamente rico: «mais poderoso do que qualquer outro homem do mundo e mais rico que qualquer um em ouro e em prata e em pedras preciosas», segundo uma fonte do século XIV. Os telhados e o interior das casas no país deste monarca eram cobertos de ouro e as armas do seu exército forjadas com este metal. No século XV, a figura de Preste João fora amalgamada à dos verdadeiros reis cristãos da Etiópia e os mapas sugeriam que era possível chegar ao seu reino atravessando rios que corriam pelo coração de África. Esta miragem fascinante cativaria profundamente a imaginação e a estratégia dos portugueses.

Os mapas, as histórias dos viajantes, as imagens confusas de rios vastos que penetravam o coração de África, os rumores fabulosos da existência de ouro, a crença em regentes cristãos poderosos com os quais se poderia forjar uma aliança contra o mundo islâmico: a mescla de meias-verdades, desejos e erros cartográficos afixaram-se na mundivisão dos portugueses. Foi o que os atraiu a viajar mais para sul, descendo a costa africana, a procurar o Rio do Ouro, ou o rio que os levaria ao Preste João. Cada golfo, cada foz pareciam prometedores aos navios curiosos, mas a descida da costa foi custosa. As vagas fortes nas praias faziam aportar um processo traiçoeiro; eram sempre recebidos de forma tensa pela população local. Encontraram lagoas vastas e mangues pantanosos nas nascentes dos rios, nevoeiros cerrados e calmarias e trovoadas equatoriais violentas. As febres assolaram os marinheiros. No Golfo da Guiné, os ventos contraditórios da região e a corrente forte de leste para oeste impediam o avanço, mas os navios eram impelidos durante bastante tempo pelo contorno oriental da costa. Lentamente, começaram a acreditar que avançavam em direção ao extremo sul de África e que a riqueza da Índia poderia ser alcançada por mar, e não por rio, mas a forma e tamanho



Pormenor do Atlas Catalão, de 1375, produzido em Maiorca, onde se vê Mansa Musa com uma pepita de ouro na mão. A norte, o mítico Rio do Ouro e a costa do Norte de África.

imenso do continente, cinquenta vezes maior do que a Península Ibérica, confundiria e desorientaria as noções preconcebidas dos portugueses durante quase oitenta anos.

A noção de flanquear o cerco islâmico da Europa era económica e ideológica. Comerciar diretamente com os povos da África subsaariana, a fonte do ouro e possivelmente de especiarias — a imagem da pepita de ouro na mão do rei maliano — era uma atração incrivelmente poderosa; aliar-se a Preste João e ao seu exército mítico e atacar o islão pela retaguarda era igualmente convincente. Após a morte do Infante D. Henrique, a iniciativa perdeu ímpeto, até ser retomada na década de 70 do século XV pelo seu sobrinho-neto, D. João II. Foi quando D. João II se tornou rei, em 1481, que o projeto africano ganharia um novo ímpeto.

Barba negra, rosto comprido e escurito, com uma expressão um tanto melancólica e «um ar de tal seriedade e autoridade que todos o reconheciam como rei», João era «um homem que comandava outros e não era comandado por ninguém». Foi talvez o monarca europeu mais notável do início



Retrato de D. João II em iluminura do chamado *Livro dos Copos da Ordem de Santiago*, ca. 1485 (Oronoz/Fotobanco).

da era moderna. Para os portugueses, ficaria para a História como *o Príncipe Perfeito*. A sua rival Isabel I de Castela, mais tarde rainha de uma Espanha unificada, fez-lhe o derradeiro elogio. Referia-se simplesmente a ele como «O Homem». D. João II preocupava-se com «o desejo profundo de fazer coisas grandiosas» e a primeira dessas coisas grandiosas à qual se dedicou foi a exploração de África. Ao tomar posse, iniciou um período intenso que duraria cinco anos, durante o qual patrocinou a exploração com dois objetivos: descobrir o caminho marítimo para a Índia e chegar ao mítico reino de Preste João. Atribuía a Diogo Cão, que erigira padrões ao longo da costa ocidental de África, esta tarefa.

Porém, na década de 80 do século xv, circulavam ideias diferentes no porto de Lisboa acerca da chegada por mar às Índias. A cidade estava na vanguarda da exploração, sendo um laboratório para testar ideias acerca do mundo. Por toda a Europa, astrónomos, cientistas, cartógrafos e mercadores olhavam para Portugal para obter a informação mais recente acerca da forma do continente africano. Matemáticos judeus, mercadores genoveses e cartógrafos alemães eram atraídos para o reboliço das ruas deste país, com o seu horizonte marítimo infindável além da foz do Tejo, ao qual voltavam as caravelas portuguesas carregadas de escravos negros, papagaios de cores berrantes, pimenta e mapas desenhados à mão. O interesse de D. João II pela navegação levava à criação de uma junta científica que utilizava estes recursos intelectuais. Desta junta fazia parte José Vizinho, aluno do maior astrónomo e matemático judeu da época, Abraão Zacuto, e o alemão Martin Behaim, que mais tarde criaria o protótipo do globo terrestre. Ambos viajaram em navios portugueses, em nome da Ciência, para efetuar observações solares.

Enquanto Cão avançava lentamente pela costa no verão de 1483, o aventureiro genovês Cristoforo Colombo — Cristóbal Colón para os espanhóis, Christopher Columbus para os ingleses e Cristóvão Colombo para os portugueses — estava na corte, em Lisboa, a apresentar a sua estratégia para chegar às Índias. D. João II já a conhecia. Uma década antes, encomendara um mapa e uma carta ao afamado matemático e cosmógrafo florentino Paolo Toscanelli. Toscanelli sugerira «uma rota marítima daqui para a Índia». Segundo este, como o mundo era esférico, era possível chegar às Índias navegando ora para leste, ora para oeste, e que a viagem seria mais curta para oeste. Além de não contar com a barreira então invisível das Américas, Toscanelli cometera um erro fundamental: errara ao calcular a circunferência da Terra. Mas a carta e o mapa estavam destinados a tornar-se num ingrediente potente na corrida cada vez mais rápida pelo domínio do mundo que tomara conta da Península Ibérica nas últimas décadas do século. Colombo sabia do conteúdo e tinha até uma cópia da carta de Toscanelli, tendo abordado corajosamente D. João II, pedindo recursos para tentar fazer a viagem. O rei estava disposto a manter o espírito aberto. Passou a proposta de Colombo, homem formidavelmente autoconfiante, à junta de sábios e matemáticos, para que deliberassem, e esperou pelo regresso de Diogo Cão.

Diogo Cão voltou a Lisboa no início de abril do ano seguinte, 1484, trazendo relatos da inclinação para leste da costa africana. João interrogou minuciosamente o explorador e ficou suficientemente convencido pelos resultados deste para lhe atribuir uma pensão anual avultada e o elevar a nobre, atribuindo-lhe um brasão. Cão escolheu um brasão com dois padrões com cruces no topo. Para D. João II, as Índias eram ao virar da esquina. Pareceu-lhe que bastava apenas mais uma expedição para lá chegar.

O relatório de Cão deitou por terra qualquer esperança que Colombo acaalentasse. Tanto a educação como a matemática do genovês foram consideradas insuficientes. A junta de D. João II concluiu que Colombo agravara o erro de Toscanelli acerca do tamanho do mundo: encolhera o tamanho do globo em vinte e cinco por cento, ao estimar a distância das Índias e a certeza com que se exprimiu foi considerada insultuosa, assim como certamente o foi o que provavelmente exigiu como recompensa. «El-rei porque via este Cristóvão Colombo homem falador e glorioso em mostrar suas habilidades, e mais fantástico e de imaginação com sua ilha Cipango, que certo no que dizia: dava-lhe pouco crédito», escreveu João de Barros, o historiador português, «e com este desengano despedido del-rei se foi pera Castela, onde também andam labrando este requerimento». Lá chegado, tentou persuadir Isabel I e Fernando de Aragão, aproveitando-se da rivalidade entre os dois reinos para levar o seu projeto avante.

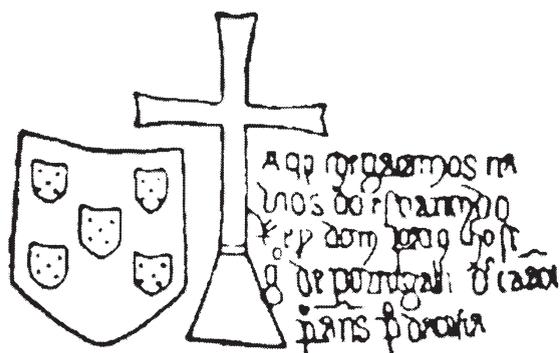
D. João II estava confiante no sucesso da iniciativa. Em maio ou junho de 1485, Cão, acompanhado por Martin Behaim, foi novamente enviado com mais padrões que deveria afixar no extremo de África. Alguns meses depois, o rei português anunciava ao mundo com pompa e circunstância que o seu navegador estava prestes a ultrapassar a última barreira. Em novembro, o seu orador, Vasco Fernandes de Lucena, apelava ao papa Inocêncio VIII em tons claros de relações públicas patrióticas e de guerra santa. Falou de Preste João e de:

a bem fundada esperança de explorar o mar da Arábia onde os reinos e nações dos que vivem na Ásia, que só conhecemos obscuramente, praticam com grande devoção a fé sagrada do nosso salvador, em relação a quem, se é verdade o que os geógrafos doutos defendem, a navegação portuguesa está a dias de chegar. Na verdade, tendo explorado grande parte da costa africana, os nossos homens estiveram perto do Promontório *Prassus* [o fim de África] no ano passado, onde o mar da Arábia começa; tendo explorado os rios e portos a mais de 4500 milhas de Lisboa, com as mais rigorosas observações do mar, da terra e das estrelas. Depois de explorar esta região, veremos uma acumulação enorme de riqueza e honra para todos os povos cristãos e especialmente para vós, Santo Padre.

Lucena citou o Salmo 72: «Ele terá súbditos de mar a mar, / E desde o rio até aos confins da Terra.» O rio era o Jordão, mas poderia ser o Tejo, na visão cada vez mais global de D. João II.

Porém, enquanto Lucena discursava, a esperança do rei voltava a ser frustrada. A milhares de milhas, Cão descobrira que o contorno progressivamente para leste do continente africano era ilusório e não passava de uma baía grande que voltava a virar para sul e a fazer parte de uma costa aparentemente interminável. Nesse outono, colocou mais um padrão num promontório a cento e sessenta milhas a sul. A costa pendia gradualmente da floresta equatorial para montes baixos, arenosos e agrestes, pouca vegetação e uma área semidesértica. Cão chegou ao limite máximo da sua resistência em janeiro de 1486, num sítio chamado Cape Cross, na atual Namíbia, onde afixou o último padrão, por entre uma colónia de focas deitadas ao sol em rochas escuras. África parecia estender-se infinitamente e Cão desapareceu dos registos históricos a partir deste ponto. Ou faleceu no regresso ou chegou a Lisboa e D. João II, furioso e envergonhado pelo falhanço da missão tão publicitada, condenou-o à desonra e obscuridade.

Apesar do seu destino desconhecido, Diogo Cão acrescentou mais mil quatrocentas e cinquenta milhas de costa ao léxico dos cartógrafos. Os portugueses pareciam ser infatigáveis na sua tenacidade e na vontade de ir além da orla do mundo conhecido, navegando por mares picados nas suas caravelas ágeis ou explorando os enormes rios da África Ocidental, procurando o reino esquivo de Preste João e uma rota terrestre para o Nilo. Muitos faleceram ao tentar fazê-lo. Morreram em navios que naufragaram ou de malária e flechas envenenadas e isolados, deixando pequenas marcas como talismãs contra o esquecimento eterno.



A inscrição gravada nas rochas das Cataratas de Ielala.

Não há monumento mais tocante das tentativas feitas por Cão do que o das Cataratas de Ielala, no rio Congo. Quem lá esteve velejou ou viajou em barcos a remo durante cem milhas, contra a corrente vinda do mar, passando por mangues e margens cobertas por floresta densa. Ao avançar, a corrente aumentou até ser feroz, perto de um desfiladeiro rochoso e de uma cascata ameaçadora e ensurdecidora, uma torrente colossal de água que jorra do

coração de África. Quando não puderam avançar com os barcos, abandonaram-nos e caminharam a custo dezasseis quilómetros por entre rochas, na esperança de encontrar um curso de água navegável a montante, mas os rápidos sucessivos derrotaram-nos. Na borda de um penhasco que pende acima da torrente poderosa, gravaram uma mensagem, um monumento diferente. O brasão de D. João II, uma cruz e algumas palavras: «Aqui chegaram os navios do esclarecido rei Dom João o Segundo de Portugal, Diogo Cão, Pedro Anes, Pedro da Costa, Álvaro Pires, Pêro Escolar A.» No canto inferior direito, e noutra caligrafia, mais nomes: «João de Samtyago, Diogo Pinheiro, Gonçalo Alvares... Alvares»; noutro sítio, apenas um nome de batismo: «Antam».

Estas inscrições estão fragmentadas e as circunstâncias da sua criação são tão ambíguas como a última entrada num diário de um explorador polar. Revelam-nos os nomes dos homens que capitanearam os navios: Diogo Cão e os restantes, gravados perto da cruz, mas os comandantes provavelmente não estiveram presentes. É provável que Cão tivesse ordenado que se fizesse uma viagem de exploração paralela à principal, para testar a navegabilidade do Congo, efetuada pelos homens do segundo grupo de nomes. Ambos os conjuntos de inscrições estão incompletos, como se tivessem sido interrompidos na mesma altura. Os homens estavam muito provavelmente doentes, ou tinham morrido, talvez de malária. Terão ficado demasiado fracos para continuar? Foram surpreendidos ou atacados enquanto gravavam os nomes nas rochas? Ao contrário do que é habitual, não gravaram datas e não há registos da altura desta viagem exploratória, que só foi descoberta quando exploradores europeus a encontraram por acaso, em 1911.

A ideia portuguesa da existência de uma rota fluvial ou terrestre que atravessava o continente africano, alimentada pelas suposições dos geógrafos da Antiguidade e pelas páginas douradas dos mapas desenhados por cartógrafos medievais, morreu completamente. A crença de que os rios vastos da África Ocidental corriam para o Nilo, de que o reino de Preste João estava próximo, do outro lado de um continente cuja largura tinham calculado erroneamente, condenou os portugueses a passar décadas em esforços contínuos e confusos. D. João II ordenou várias missões por terra na busca de informação, ouro e prestígio. A exploração do rio Congo foi repetida vezes sem conta. As caravelas velejaram quinhentas milhas a montante pelo rio Senegal, mas o percurso foi interrompido pelos rápidos de Felu. Quando uma expedição semelhante foi interrompida na catarata de Barracona, no rio Gâmbia, D. João II enviou engenheiros, ordenando que partissem as pedras no leito do rio, mas a complexidade da missão derrotou-os. Entretanto, servos e fidalgos da casa real viajaram a pé para o interior. Pequenos grupos de homens atravessaram o deserto da Mauritània até chegarem a Ouadane e a Tombuctu; aos reinos de Jalofe e Tukurol; ao rei dos Mandingas, que conheciam por Mansa Musa, a montante do Níger. Alguns destes voltaram com relatos de reinos e rotas comerciais, outros desapareceram.

Mas D. João II não se deixou desencorajar pelos rápidos inflexíveis do Gâmbia e do Congo, ou pela costa africana que perpetuamente recuava, ou pela localização incerta do rei cristão quase mítico. A envergadura, a coerência e a persistência do seu projeto indiano foram impressionantes. Em 1486, com a sua junta de geógrafos, em Lisboa, a estudar afincadamente mapas imperfeitos do mundo e Colombo a peticionar os monarcas espanhóis para que patrocinassem a sua viagem para ocidente, o rei limitou-se a intensificar os seus esforços. Nesse mesmo ano, o termo *descobrimento* foi escrito em português pela primeira vez.