



Uma editora com o nome Verso de Kapa não é um acaso.

Verso de Kapa é a porta de entrada para a descoberta de um novo mundo.

A partir daqui tudo pode acontecer!

É claro que gostamos que visite as livrarias e que veja as capas vistosas, os títulos sugestivos e os grandes nomes da literatura portuguesa ou estrangeira.

Mas queremos mais. Queremos que compre os nossos livros, mas sobretudo que os abra. E já agora que os leia. E que os leia até ao fim. E, sempre que abrir um livro da Verso de Kapa, estamos cá à sua espera, porque esta é a nossa casa e este é um convite a entrar para partilharmos consigo a alegria de termos editado este livro.



verso de kapa

**A VIDA E OS FEITOS  
DOS NAVEGADORES  
E DESCOBRIDORES  
AO SERVIÇO DE PORTUGAL**  
1419-1502

Título: A Vida e os Feitos dos Navegadores e Descobridores  
ao serviço de Portugal (1419-1502)

Autores: Diogo Ferreira e Paulo Dias

Editoras: Maria João Mergulhão / Maria da Graça Dimas

Revisão: José Eduardo Didier

Paginação: Helena Gama

Capa: Design Glow.com

Impressão e acabamentos: ACD Print

1.ª edição, abril de 2017

ISBN: 978-989-8816-52-8

Depósito legal n.º 423436/17

© 2017, Verso de Kapa, Diogo Ferreira e Paulo Dias

Todos os direitos reservados

Verso da Kapa • Edição de Livros, Lda.

Av.ª 24 de Julho

Mercado da Ribeira

Second Home Lisboa – 1.º andar

1200-479 Lisboa

info@versodekapa.pt

www.versodekapa.pt



**O QUE TODOS PRECISAMOS DE SABER**



**A VIDA E OS FEITOS  
DOS NAVEGADORES  
E DESCOBRIDORES**

**AO SERVIÇO DE PORTUGAL**

1419-1502

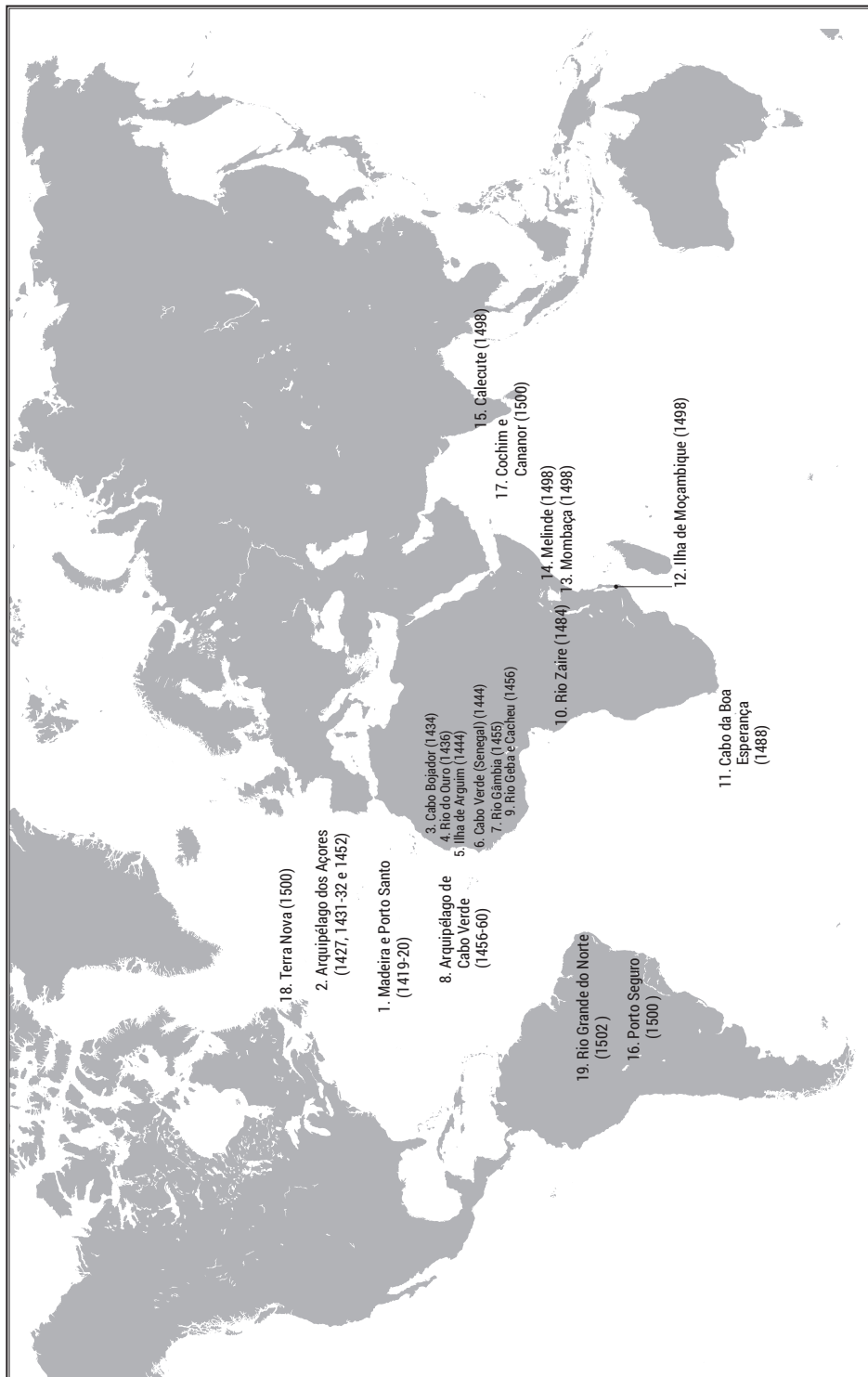
**Diogo Ferreira e Paulo Dias**



verso de kapa



## Mapa com os Locais Descobertos pelos Navegadores ao Serviço de Portugal





## Legenda do Mapa com os Locais Descobertos pelos Navegadores ao Serviço de Portugal

Referência no mapa	Descoberta/Conquista	Data da descoberta/conquista	Descobridor ou Navegador
1	Madeira e Porto Santo	1419-1420	João Gonçalves Zarco, Tristão Vaz Teixeira e Bartolomeu Perestrelo
2	Arquipélago dos Açores	1427, 1431-1432 e 1452	Diogo de Silves, Gonçalo Velho Cabral e Diogo de Teive
3	Cabo Bojador, atual Sara Ocidental	1434	Gil Eanes
4	Rio do Ouro, atual Sara Ocidental	1436	Afonso Gonçalves Baldaia
5	Ilha de Arguim, atual Mauritânia	1444	Nuno Tristão.
6	Cabo Verde, atual Senegal	1444	Dinis Dias
7	Rio Gâmbia, divisão entre os atuais Senegal e Gâmbia	1455	Alvise de Cadamosto/Diogo Gomes
8	Arquipélago de Cabo Verde	1456-1460	Alvise de Cadamosto, Diogo Gomes e António da Noli
9	Rios Geba e Cacheu, atual Guiné Bissau	1456	Alvise de Cadamosto
10	Rio Zaire, atual divisão entre o Congo e Angola	1484	Diogo Cão
11	Cabo da Boa Esperança, atual África do Sul	1488	Bartolomeu Dias
12	Ilha de Moçambique, atual Moçambique	1498	Vasco da Gama
13	Mombaça, atual Quênia	1498	Vasco da Gama
14	Melinde, atual Quênia	1498	Vasco da Gama
15	Calecute, atual Índia	1498	Vasco da Gama
16	Porto Seguro, atual Brasil	1500	Pedro Álvares Cabral
17	Cochim e Cananor, atual Índia	1500	Pedro Álvares Cabral
18	Terra Nova, atual Canadá	1500	Gaspar Corte-Real
19	Rio Grande do Norte, atual Brasil	1502	Gonçalo Coelho



## ÍNDICE

<b>Introdução</b>	15
<b>Os Descobrimentos Portugueses</b>	17
<b>Os Navegadores e Descobridores ao Serviço de Portugal</b>	23
<b>João Gonçalves Zarco</b> Rumo ao Funchal, vida e carreira de um capitão 1419-1420	25
<b>Tristão Vaz Teixeira</b> Nas ilhas ao serviço do Infante 1419-1420	29
<b>Bartolomeu Perestrelo</b> O povoador do Porto Santo 1420	33
<b>Diogo de Silves</b> O misterioso descobridor dos Açores 1427	35
<b>Gonçalo Velho Cabral</b> Dos castelos da Beira ao povoamento dos Açores 1431-1432	37
<b>Gil Eanes</b> Navegar além do medo e além do cabo Bojador 1434	41
<b>Afonso Gonçalves Baldaia</b> Rumo ao rio do Ouro 1435	47
<b>Antão Gonçalves</b> O comércio e os escravos 1441	51

<b>João Fernandes</b>	57
Um aventureiro português em solo africano 1444	
<b>Dinis Dias</b>	61
Um português por terras da Guiné 1444	
<b>Lançarote</b>	65
De Lagos ao «rio Nilo» 1444	
<b>Soeiro da Costa</b>	71
Um soldado veterano à conquista de África 1445	
<b>Diogo de Teive</b>	81
Ilhas das Flores e do Corvo perdidas no Atlântico 1452	
<b>Alvise de Cadamosto</b>	85
Um mercador de Veneza em terras da Guiné 1455-1456	
<b>Antoniotto Usodimare</b>	89
A busca das riquezas da costa africana 1455-1456	
<b>Diogo Gomes</b>	93
Um aventureiro nos rios da Guiné 1456-1460	
<b>António da Noli</b>	97
Um novo arquipélago, um novo capitão 1460	
<b>Diogo Cão</b>	101
Em busca do extremo sul de África 1482-1486	

<b>Bartolomeu Dias</b> Além da tormenta, o cabo da Boa Esperança 1487-1488	105
<b>Pêro de Alenquer</b> Um piloto veterano ao serviço da Coroa 1487-1488	113
<b>Vasco da Gama</b> Por terras da Índia em busca de cristãos e especiarias 1497-1499	117
<b>Pedro Álvares Cabral</b> Por terras do Brasil e da Índia 1500	145
<b>Gonçalo Coelho</b> Navegando por mares de Vera Cruz 1501-1502	155
<b>Gaspar Corte-Real</b> Enfrentando o Atlântico Norte 1501-1502	159
<b>Miguel Corte-Real</b> Um cortesão em busca da família 1502	163
<b>Cronologia da Expansão Marítima Portuguesa</b> 1419-1500	167
<b>Bibliografia</b>	173



## INTRODUÇÃO

A escrita e publicação deste livro tem como objetivo alimentar mais o gosto dos leitores portugueses pela sua História.

Assim sendo, procurámos criar um livro que fosse, em simultâneo, simples e conciso, mas também cientificamente correto, seguindo os parâmetros definidos para a escrita da História. Isto porque, como em tantas outras áreas, também a História tem uma maneira muito própria de ser escrita. No fundo, a História de Portugal é um edifício em permanente construção e, cada historiador, através do seu trabalho, tem como missão ajudar a solidificá-lo.

As biografias presentes neste livro correspondem a um processo consciente de escolha. Ou seja, de entre os muitos navegadores e descobridores da História portuguesa a seleção não foi simples, mas prendeu-se, sobretudo, com a inexistência de informação acessível sobre determinados indivíduos. Nalguns casos, a escolha foi condicionada pela absoluta incerteza de quem foi o navegador ou descobridor pioneiro em determinada área. É o que sucede, por exemplo, nos casos das ilhas de S. Tomé e Príncipe, na década de 1470, ou mesmo do Japão, na década de 1540. Esta dificuldade também nos levou a decidir limitar o alcance do livro em termos cronológicos.

Assim sendo, privilegiámos o estudo dos navegadores e descobridores que atuaram no período que vai desde as primeiras décadas do século XV ao dealbar do século XVI, ou seja, no período que medeia entre o início das primeiras viagens ao longo da costa ocidental africana até à chegada ao Brasil em 1500. Apesar da limitação temporal do livro, procurámos estudar navegadores que serviram Portugal, independentemente de serem ou não portugueses. Nesta lógica, nem todos puderam ser contemplados porque apesar de serem de nacionalidade portuguesa não serviram os interesses de Portugal. O

exemplo mais significativo é Fernão de Magalhães que, ainda que fosse português, alcançou o seu grande feito – a primeira viagem de circum-navegação do globo – ao serviço da Coroa de Castela.

Procurámos, acima de tudo, biografar navegadores e descobridores que nos pareceram igualmente representativos de muitos outros que com eles viajaram no século XV e no início do século XVI. Ao escrever estas biografias procurámos demonstrar que os navegadores e descobridores dos séculos XV e XVI eram homens do seu tempo, quer fossem navegadores ou guerreiros, mercadores ou exploradores. Com isto, queremos dizer que todos eles teriam os seus defeitos e as suas virtudes, mas, no essencial, procurámos revelar os homens de carne e osso por detrás de alguns dos feitos mais importantes da História portuguesa dos séculos XV e XVI. Não quisemos criar nem heróis nem vilões, apenas dar a conhecer homens – porque era isso que eles eram – que viviam, sem qualquer conflito, entre o comércio de escravos e a exploração de mares desconhecidos.

Para muitos destes navegadores, os escravos eram vistos apenas como um negócio, por sinal, bastante lucrativo. Atualmente, a escravatura é – e bem – considerada uma atividade desumana e que deve ser proibida a todos os níveis.

Contudo, nunca será demais alertar para o facto de não nos competir julgar o passado, mas antes procurar conhecê-lo e compreendê-lo.

Os navegadores e descobridores que se encontram neste livro constituem, pois, a síntese de um intenso trabalho de pesquisa e investigação que os historiadores têm feito na área dos Descobrimentos e da Expansão portuguesa ao longo dos últimos 40 anos. Sem o esforço e trabalho desses colegas, este livro nunca teria sido possível, pelo que lhes reservamos esta singela homenagem.

## Os Descobrimentos Portugueses

Boa parte da História de Portugal, mais concretamente o período denominado «Descobrimentos», continua a suscitar um certo fascínio, na medida em que Portugal, um país pequeno e pouco povoado, relativamente pobre e periférico foi, efetivamente, pioneiro no processo que viria a constituir a primeira fase da expansão europeia pelo mundo. Os Descobrimentos são ainda hoje considerados o período de maior apogeu da História portuguesa.

Mas por que razão foram os portugueses os primeiros a procurar mares desconhecidos? Por que não o fizeram outros povos, por exemplo, os castelhanos?

Em inícios do século XV, Portugal encontrava-se confinado ao seu exíguo território ibérico. A norte e a leste, Castela impossibilitava qualquer ideia de expansão e, a oeste e a sul, estava o oceano. O reino islâmico de Granada, a sudeste, não podia ser opção, pois, uma vez mais, Castela constituía um obstáculo. A Coroa castelhana considerava que era seu direito conquistar, eventualmente, o reino de Granada, pelo que não admitiria qualquer ingerência portuguesa naquela região.

Porém, a Coroa portuguesa sentia necessidade de expandir o reino. Por um lado, D. João I (r. 1385-1433) procurava um novo feito militar que pudesse ajudar a legitimar a nova dinastia de Avis. Por outro lado, era necessário o rei «ocupar» a nobreza, agora que a guerra contra Castela chegara ao fim, e a nobreza sentia que perdia o seu propósito. Os infantes D. Duarte, D. Pedro e D. Henrique representavam precisamente essa nobreza jovem que exigia poder participar em cercos e batalhas, tal como os seus pais tinham feito nas décadas de 1380 e 1390.

Por todas estas razões, D. João I acabou por se decidir pela conquista de Ceuta, cidade implantada na margem norte-africana do estreito de Gibraltar, o que veio a acontecer em 1415. Este

foi o primeiro momento de expansão portuguesa. Além disso, o saque daquela cidade terá certamente sido encarado como uma forma de ajudar à recuperação das finanças da Coroa, que, por aquela altura, se encontravam muito fragilizadas depois de décadas de guerra contra Castela.

O norte de África era então visto como um território natural para a expansão portuguesa, uma vez que nos inícios da Idade Média tinha estado sob o controlo da monarquia visigótica que também governara a Península Ibérica. Assim sendo, entendia-se que a Reconquista, que tinha levado à construção dos reinos ibéricos, podia e devia continuar, além do estreito de Gibraltar, em terras norte-africanas. Ao longo do século XV e das primeiras décadas do século XVI, a Coroa portuguesa iria então procurar expandir-se pelo norte de África, em território que nos nossos dias faz parte de Marrocos.

As viagens ao longo da costa ocidental africana e, mais tarde, o povoamento da Madeira e dos Açores, só foram possíveis porque, em primeiro lugar, se conquistou Ceuta. O primeiro momento de expansão abriu a porta aos restantes.

As motivações para o início destas viagens foram variadas: a vontade de conhecer terras novas e saber o que estava para além do conhecido, e também o desejo de obter novos produtos que trouxessem riqueza à Coroa portuguesa. A necessidade de saber até onde se estendia a influência islâmica em África e, em simultâneo, procurar combatê-la, encontrando eventuais aliados cristãos mais a sul, o que ajudaria a tornar mais sustentável a presença portuguesa em Ceuta.

Quanto a Castela, a Coroa daquele reino não sentia pressões semelhantes à sua congénere portuguesa. Havia espaço de sobra para Castela se expandir rumo a sul, pois o reino de Granada ainda não tinha sido conquistado e seria uma forma de manter a nobreza ocupada a combater. Por outro lado, não tardou até que Castela se dividisse em fações nobres opostas, pelo que boa parte do século XV foi passado em guerras civis. Castela

viria sobretudo a disputar – e com sucesso – a posse das ilhas Canárias. O interesse pela costa ocidental africana para os castelhanos só surgiu depois de os portugueses de lá terem trazido os primeiros produtos e escravos que garantiram à Coroa portuguesa grandes benefícios económicos.

Mais tarde, esse interesse iria surgir em força, mas a questão acabaria por ficar resolvida a favor dos portugueses, com os tratados das Alcáçovas-Toledo, de 1479-1480, e de Tordesilhas, de 1494.

Recuemos agora um pouco, por forma a compreender a forma como os Descobrimentos foram decorrendo ao longo do século XV. O infante D. Henrique, duque de Viseu, foi o primeiro impulsor das expedições ao longo da costa ocidental africana e, conseqüentemente, dos Descobrimentos. D. Henrique soube utilizar a sua posição privilegiada, enquanto filho do rei D. João I, irmão do rei D. Duarte (r. 1433-1438) e tio do rei D. Afonso V (r. 1438-1481), para obter o apoio da Coroa no que dizia respeito às navegações ao longo da costa ocidental africana e, mais tarde, à colonização dos arquipélagos da Madeira e dos Açores.

Conforme referimos, as primeiras viagens ocorreram em data incerta, mas pouco depois da conquista de Ceuta. Em 1434, Gil Eanes dobrou pela primeira vez o Bojador. Aquele cabo era, naquela altura, o limite do mundo conhecido. As navegações iriam prosseguir ao longo das décadas seguintes, registando-se alguns períodos de interrupção relacionados com as dificuldades de navegação encontradas, que obrigaram os navegadores a esperar por novos e mais sofisticados aparelhos de navegação, bem como alterações dos planos do infante, que decidiu conquistar, sem sucesso, a cidade norte-africana de Tânger, em 1437.

Durante os primeiros anos, as viagens de exploração promovidas pelo infante D. Henrique não geraram qualquer tipo de benefício económico. No entanto, o infante persistiu. Era um dos homens mais ricos e poderosos do seu tempo. Quando as viagens começaram a mostrar o seu potencial económico, em

inícios da década de 1440, não tardou até o infante procurar o apoio da Coroa para manter a sua primazia na região da costa ocidental africana. Assim, em 1443, o infante D. Pedro, que então era regente do reino em nome de D. Afonso V, concedeu ao seu irmão D. Henrique o exclusivo da navegação além do cabo Bojador.

Também no que diz respeito às ilhas atlânticas, o infante D. Henrique desempenhou um importante papel, uma vez que teve uma intervenção na redescoberta da Madeira, na descoberta dos Açores e no povoamento e desenvolvimento económico de ambos os arquipélagos.

D. Henrique foi o principal responsável pelo prosseguimento da exploração da costa ocidental africana até 1460, ano em que faleceu. Após a morte de D. Henrique, a Coroa tomou conta do exclusivo da navegação além-Bojador.

Entre 1468 e 1473, a exploração e comércio da costa da Guiné foi arrendada pela Coroa portuguesa a Fernão Gomes, um mercador lisboeta que mais tarde viria a ser armado cavaleiro. Foram os navegadores ao seu serviço que exploraram a costa africana até à região do atual Gabão. Por esta mesma altura, a Coroa portuguesa já apostava na concessão das novas ilhas que pudessem ser encontradas no Atlântico. A descoberta da Madeira, dos Açores e de Cabo Verde levava a crer que poderiam existir muitas mais ilhas ainda por descobrir no vasto oceano Atlântico.

Em 1474, D. Afonso V colocou o seu filho e herdeiro, o príncipe D. João, futuro rei D. João II, ao comando da administração dos negócios ultramarinos. Entre 1475 e 1479, Portugal e Castela envolveram-se numa guerra que, pela primeira vez na História, viria a ter ramificações em território ultramarino, mais concretamente na costa da Guiné. O tratado das Alcáçovas-Toledo, de 1479-1480, viria a cimentar a paz entre os dois reinos e a garantir o afastamento – pelo menos a nível oficial – da intervenção castelhana da costa ocidental africana para além do cabo Bojador.

Já no final do reinado de D. Afonso V, em 1481, uma armada portuguesa, comandada por Diogo de Azambuja, rumou à

costa do Ouro. Aí, na região do atual Gana, foi construída uma fortaleza a que se chamou São Jorge da Mina. A partir de então, aquela feitoria portuguesa passaria a escoar o ouro da região para Portugal.

Nesse mesmo ano, D. João II subiu ao trono de Portugal e a exploração da costa ocidental africana continuou, desde logo por intermédio das expedições do navegador Diogo Cão. O extremo do continente africano foi atingido em 1488, com uma armada comandada por Bartolomeu Dias que dobrou o cabo das Tormentas e entrou pela primeira vez no oceano Índico. Em 1490-1491, viriam a ser estabelecidos contactos diplomáticos com o reino do Congo, que D. João II procurou converter ao cristianismo.

No reinado de D. Manuel I (r. 1495-1521), os Descobrimentos tiveram um novo impulso. Em 1497, Vasco da Gama partiu rumo à Índia, onde chegou no ano seguinte. Esta longa viagem só terminou em 1499, com a chegada a Lisboa. Estava aberto, de vez, o caminho marítimo para o Oriente. Em 1500, Pedro Álvares Cabral partiu de Lisboa, também rumo à Índia. Pelo caminho, teve lugar o achamento do Brasil, um novo espaço onde a Coroa portuguesa podia intervir. Por forma a conhecer melhor aquelas novas terras, o rei ordenou a partida de Lisboa de Gonçalo Coelho que, logo em 1501, partiu rumo a Ocidente para explorar toda a costa do Brasil.

Ao mesmo tempo que a Coroa portuguesa se começava a instalar na Índia, após também ter descoberto as terras brasileiras, continuava à procura de novos territórios no Atlântico Norte. Exemplo disso mesmo foram as expedições de Gaspar Corte-Real em 1498-1499, 1500 e 1501 à Terra Nova (atual Canadá).

Com o final de 1500, encerrava-se um importante ciclo na História de Portugal. A partir de então, a Coroa portuguesa tinha as portas abertas ao Oriente e ao Ocidente.

E foram os navegadores e os descobridores que se encontram neste livro que contribuíram, de uma forma ou de outra, em

grande parte, para todo o processo dos Descobrimentos. Foram eles que, no terreno, lidaram com os riscos e enfrentaram difíceis desafios. E não eram poucos: o clima agreste e as tempestades, a escassez de comida ou água, as doenças, os nativos hostis ou simplesmente o medo do desconhecido e dos hipotéticos monstros marinhos. São vários os exemplos que ilustram todas estas situações: em 1500, uma forte tempestade, ao largo do cabo da Boa Esperança, afundou um dos navios da armada de Pedro Álvares Cabral, tendo falecido toda a tripulação e também o capitão do navio, o célebre Bartolomeu Dias; em 1445, uma armada comandada por Antão Gonçalves viu-se obrigada a regressar a Portugal, oriunda da região em torno do cabo Branco, na atual Mauritânia, por falta de mantimentos; na longa primeira viagem de Vasco da Gama à Índia, que decorreu entre 1497 e 1499, boa parte da tripulação das embarcações portuguesas morreu vítima de doença, muita dela provocada pela má alimentação; até ser contornado por Gil Eanes, em 1434, o cabo Bojador também era visto como um obstáculo temível, julgando-se que as águas em seu redor fervilhavam. Por outro lado, em muitos dos casos, apesar dos perigos que enfrentavam, quando regressavam a Portugal, recebiam ricas recompensas pelos serviços prestados ao infante D. Henrique ou à Coroa de Portugal.

Passemos então o testemunho a esses homens e vejamos quem foram, de facto, os navegadores e descobridores que durante este período serviram Portugal e contribuíram de forma significativa para a História portuguesa e mundial.



**OS NAVEGADORES  
E DESCOBRIDORES  
AO SERVIÇO DE PORTUGAL**





# João Gonçalves Zarco

Rumo ao Funchal, vida e carreira de um capitão

1419-1420

---

**Nome:** João Gonçalves Zarco ou João Gonçalves da Câmara de Lobos (a partir de 1460).

**Data de nascimento:** c. 1395.

**Local de nascimento:** Provavelmente, em Tomar.

**Data de morte:** 1467 ou 1472.

**Local de morte:** Provavelmente, no Funchal, na ilha da Madeira.

**Família:** Filho de Gonçalo Esteves Zarco e D. Brites. Neto de João Afonso, vedor da fazenda de D. João I. Marido de Constança Rodrigues. Pai de João Gonçalves da Câmara, Rui Gonçalves da Câmara, Helena Gonçalves da Câmara, Isabel Gonçalves da Câmara e Catarina Gonçalves da Câmara.

**Maior feito:** Redescoberta da ilha de Porto Santo (1419), reconhecimento e povoamento da ilha da Madeira enquanto capitão do Funchal.

---

## Vida e feitos

João Gonçalves Zarco terá nascido em Tomar, em 1395. Por esta altura, Portugal e Castela ainda se encontravam em guerra pelo trono português. Apenas 10 anos antes, em 1385, D. João I (r. 1385-1433) tinha sido aclamado rei pelas Cortes de Coimbra e, pouco depois, tinha vencido a batalha de Aljubarrota, não muito longe de Tomar. Oriundo da pequena nobreza, João Gonçalves Zarco era filho de Gonçalo Esteves Zarco e de D. Brites, filha de João Afonso, vedor da Fazenda<sup>1</sup> do rei D. João I.

---

<sup>1</sup> O vedor da Fazenda era um oficial ao serviço do rei que lidava com assuntos económicos e financeiros.

É possível que João Gonçalves Zarco tivesse alguns antepassados judaicos.

Em 1460, ao receber carta de armas<sup>2</sup> do rei D. Afonso V (1438-1481), João Gonçalves abandonou o apelido Zarco e adotou antes o apelido da Câmara de Lobos. Mais tarde, os seus descendentes viriam a ser conhecidos apenas como os Câmara e seriam uma das mais importantes linhagens nobres insulares. João Gonçalves Zarco casou, em data incerta, com Constança Rodrigues. Do seu casamento nasceram João Gonçalves da Câmara, que sucedeu ao pai enquanto capitão do Funchal, Rui Gonçalves da Câmara, Helena Gonçalves da Câmara, Isabel Gonçalves da Câmara e Catarina Gonçalves da Câmara.

João Gonçalves Zarco foi, nas primeiras décadas do século XV, escudeiro da Casa do infante D. Henrique. É mesmo possível que tenha acompanhado o infante na conquista de Ceuta, em 1415, mas só em 1437, na tentativa falhada de conquista de Tânger, viria a ser armado cavaleiro.

Após a conquista de Ceuta, terá atuado enquanto corsário ao serviço do infante D. Henrique, navegando as águas do estreito de Gibraltar em busca de embarcações norte-africanas. Em 1418 ou 1419, participou na armada de socorro a Ceuta, cercada por forças norte-africanas. De volta ao Algarve, João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira, outro escudeiro do infante D. Henrique, terão pedido autorização ao seu senhor para navegarem rumo a sul, ao longo da costa ocidental de África. Foi no decurso desta viagem, ocorrida em 1419, que o arquipélago da Madeira foi redescoberto pelas embarcações capitaneadas por João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira. As embarcações onde seguiam foram apanhadas por uma tempestade e desviadas do seu rumo. Acabaram por aportar na ilha do Porto Santo, que recebeu esse nome por lá terem

<sup>2</sup> A carta de armas era conferida pelo rei como forma de atribuir nobreza a determinado indivíduo. Por vezes, tal como neste caso, era utilizada como forma de confirmação oficial dessa nobreza de sangue.

chegado a 1 de novembro, dia de Todos os Santos. Pouco depois, regressaram a Portugal.

No ano seguinte, 1420, João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira, acompanhados por Bartolomeu Perestrelo, escudeiro do infante D. João, voltaram ao Porto Santo, onde terão permanecido cerca de um ano. Bartolomeu Perestrelo acabou por voltar a Portugal, enquanto João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira levaram a cabo o reconhecimento da ilha da Madeira.

Assim sendo, em 1419-1420, o arquipélago da Madeira foi redescoberto. Aquelas ilhas eram conhecidas dos navegadores desde pelo menos o século XIV, sendo que já nessa altura circulavam lendas sobre a sua descoberta, embora nunca tivessem sido reclamadas por nenhum reino. A redescoberta portuguesa foi diferente, na medida em que, num curto período de tempo, resultou numa efetiva colonização das ilhas. O povoamento, que interessava à Coroa portuguesa, terá sido iniciado por volta de 1425. João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira foram, desde o início, os responsáveis no terreno pelo avanço do povoamento e do aproveitamento económico da Madeira e do Porto Santo.

Em 1433, a Coroa entregou a ilha da Madeira ao infante D. Henrique, que a partir de então se tornou responsável pelo seu povoamento e aproveitamento económico. João Gonçalves Zarco foi, a par com Tristão Vaz Teixeira, o principal responsável pelos avanços na colonização da Madeira e pelo início do cultivo do trigo. A 1 de novembro de 1450, o infante D. Henrique concedeu-lhe oficialmente a capitania do Funchal, embora na prática já a usufruísse desde pelo menos meados da década de 1420. De igual modo, o infante tinha concedido, a 11 de maio de 1440, a capitania de Machico a Tristão Vaz Teixeira. No essencial, a confirmação da posse das capitánias era um reflexo do bom curso que seguiam o povoamento e aproveitamento económico da Madeira. Ao longo das décadas seguintes, a capitania do Funchal viria a ser a principal pertença da família dos

Câmara. João Gonçalves Zarco desfrutava de assinalável poder e autonomia. Para fortalecer os laços familiares a nível local, casou as suas várias filhas com cavaleiros que tinham partido para a Madeira enquanto colonos.

Não se sabe ao certo quando faleceu João Gonçalves Zarco. Terá falecido, com idade avançada, em 1467 ou 1472, provavelmente no Funchal. A capitania do Funchal foi entregue ao seu filho primogénito, João Gonçalves da Câmara, em 1467, pelo que nesta data o pai já teria falecido ou, pelo menos, encontrava-se incapaz de exercer as funções. João Gonçalves Zarco foi enterrado na capela de Nossa Senhora da Conceição de Cima e, pouco depois, as suas ossadas foram trasladadas para o convento de Santa Clara no Funchal.

## Tristão Vaz Teixeira

Nas ilhas ao serviço do Infante

1419-1420

---

**Nome:** Tristão, Tristão da Ilha, Tristão de Lagos ou Tristão Vaz Teixeira (a partir de 1420).

**Data de nascimento:** c. 1395.

**Local de nascimento:** Portugal.

**Data de morte:** 1470 ou na década de 1480.

**Local de morte:** Silves, no Algarve, em Portugal.

**Família:** Marido de D. Branca Teixeira. Pai de 12 filhos: quatro filhos, Tristão Teixeira, Henrique Teixeira, João Teixeira, Lançarote Teixeira, e 8 filhas, Tristoa Teixeira, Isabel Teixeira, Branca Teixeira, Catarina Teixeira, mais uma filha Catarina Teixeira, Guiomar Teixeira, Solanda Teixeira e Ana Teixeira.

**Maior feito:** Redescoberta da ilha de Porto Santo (1419), reconhecimento e povoamento da ilha da Madeira enquanto capitão de Machico.

---

### Vida e feitos

Tristão Vaz Teixeira terá nascido algures em Portugal por volta de 1395. Não se sabe ao certo quem foram os seus pais, ainda que por vezes se diga terem sido parentes da família da sua futura mulher, D. Branca Teixeira, com quem viria a casar em 1420. Após o casamento, adotou o apelido da mulher, Teixeira, por aquela ser proveniente de uma família socialmente mais importante.

Tristão Vaz e D. Branca Teixeira tiveram, ao todo, 12 filhos, dos quais quatro rapazes e oito raparigas: Tristão Teixeira, que sucedeu ao pai enquanto capitão de Machico, Henrique Teixeira, João Teixeira, Lançarote Teixeira, Tristoa

Teixeira, Isabel Teixeira, Branca Teixeira, Catarina Teixeira e mais uma filha Catarina Teixeira, Guiomar Teixeira, Solanda Teixeira e Ana Teixeira. Conforme veremos mais adiante, uma das Catarina viria a estar na origem do desterro do pai para fora da sua capitania de Machico. Porém, foquemo-nos, por ora, no início da carreira de Tristão Vaz.

Foi enquanto escudeiro do infante D. Henrique que Tristão Vaz participou na conquista de Ceuta, em 1415, naquele que foi o primeiro passo da expansão portuguesa pelo mundo. Em 1418 ou 1419, participou no descerco de Ceuta, uma vez mais ao serviço do infante. Foi armado cavaleiro nesta altura, embora não se saiba ao certo se depois da conquista de Ceuta ou após o serviço na armada de socorro de 1418 ou 1419.

Depois do regresso a Portugal, Tristão Vaz integrou a armada de corsários que atuava no estreito de Gibraltar ao serviço do infante D. Henrique. Terá sido aí que conheceu João Gonçalves Zarco. Em 1419, ambos pediram permissão ao infante D. Henrique para realizarem uma viagem de exploração da costa ocidental africana. Concedida a permissão, partiram rumo a sul. Contudo, uma tempestade desviou-os do seu rumo e acabaram por ir aportar à ilha do Porto Santo, que recebeu esse nome por lá terem chegado a 1 de novembro, dia de Todos os Santos.

Regressado ao reino, Tristão Vaz demorou-se em Portugal apenas o tempo suficiente para casar, adotar o apelido da mulher e partir em nova missão ao serviço do infante D. Henrique. Em 1420, partiu, acompanhado por João Gonçalves Zarco e Bartolomeu Perestrelo, escudeiro do infante D. João, rumo ao Porto Santo. Tristão Vaz Teixeira e João Gonçalves Zarco procederam então ao reconhecimento da ilha da Madeira, enquanto Bartolomeu Perestrelo regressou ao reino pouco depois.

A redescoberta do arquipélago da Madeira colocou-o definitivamente na esfera do conhecimento europeu, já que foi colonizado a curto prazo.

A ilha da Madeira foi então dividida em duas, instalando-se Tristão Vaz Teixeira em Machico e João Gonçalves Zarco no Funchal. O povoamento e o aproveitamento económico da Madeira, desde logo a nível agrícola, terá sido iniciado por volta de 1425. Em 1433, a Coroa entregou a Madeira ao infante D. Henrique, que a partir de então se tornou o responsável pelo povoamento e aproveitamento económico do arquipélago.

A 11 de maio de 1440, o infante D. Henrique concedeu a capitania de Machico a Tristão Vaz Teixeira. Do mesmo modo, procedeu com João Gonçalves Zarco, a quem, a 1 de novembro de 1450, entregou a capitania do Funchal. Ambos os homens exerciam, na prática, as respetivas capitánias desde meados da década de 1420. A doação por parte do infante era apenas uma confirmação do bom trabalho desempenhado, do bem-sucedido povoamento do arquipélago e da boa exploração económica, em particular, na produção de trigo.

Anos antes, em 1437, Tristão Vaz Teixeira tinha acompanhado o infante D. Henrique na expedição a Tânger. D. Henrique seguia como comandante da expedição que tinha por objetivo a conquista daquela cidade norte-africana. Tristão Vaz Teixeira foi, pois, um dos muitos homens que participou na derrota portuguesa e que assistiu à entrega do infante D. Fernando, irmão de D. Henrique e do rei D. Duarte (r. 1433-1438), como cativo. D. Fernando acabaria por falecer no cativoiro, em Fez, em 1443.

Contudo, ao contrário de João Gonçalves Zarco, a carreira de Tristão Vaz Teixeira não terminou no momento em que assumiu o comando de uma capitania. Em 1445, partiu de Portugal e da Madeira a maior armada até então dirigida à costa ocidental de África. A armada, composta por 26 caravelas e uma fusta, alcançou a ilha de Arguim e o cabo do Resgate, na atual Mauritânia. Tristão Vaz Teixeira seguiu na armada enquanto capitão de uma caravela que ele próprio tinha armado. Contudo, ao contrário da restante expedição, não foi além das ilhas La Gomera e La

Palma, nas Canárias. Dois anos depois, em 1447, voltou a armar e capitanear uma caravela que se dirigiu às ilhas Canárias e à costa africana que fica em frente a este arquipélago.

A capitania de Tristão Vaz Teixeira em Machico acabaria por ficar marcada por um sério incidente, no qual um fidalgo, Diogo Barradas, acabou por ser alvo de graves atrocidades depois de ter mantido uma relação ilícita com uma das suas filhas, Catarina Teixeira. O caso foi de tal maneira grave que o rei D. Afonso V (1438-1481) lhe retirou a capitania e o obrigou a abandonar Machico. Os seus crimes apenas foram perdoados a 17 de fevereiro de 1452, altura em que o rei lhe entregou de novo a capitania de Machico.

O final da vida de Tristão Vaz Teixeira foi passado no Algarve, onde tinha negócios e para onde se mudou para os poder controlar de mais perto. Terá falecido em Silves no ano de 1470, com cerca de 80 anos, ou mais tarde, algures na década de 1480.

# Bartolomeu Perestrelo

O povoador do Porto Santo

1420

---

**Nome:** Bartolomeu Perestrelo ou Bartolomeu Perestrelo, o Velho.

**Data de nascimento:** c. 1400.

**Local de nascimento:** Portugal.

**Data de morte:** c. 1457.

**Local de morte:** Provavelmente, no Porto Santo, arquipélago da Madeira.

**Família:** Marido de D. Margarida Martins, D. Brites Furtado de Mendonça e D. Isabel de Moniz. Pai de Bartolomeu Perestrelo e de D. Filipa de Moniz. Sogro de Cristóvão Colombo.

**Maior feito:** Primeiro capitão e povoador da ilha de Porto Santo.

---

## Vida e feitos

Bartolomeu Perestrelo terá nascido em Portugal por volta do ano 1400. Ao que tudo indica, seria descendente de fidalgos italianos, mas não é possível saber ao certo quem foram os seus pais. Cedo terá integrado a casa do infante D. João (1400-1442), enquanto seu escudeiro e, mais tarde, viria a transitar para a casa do infante D. Henrique, primeiro enquanto escudeiro e, em data anterior a 15 de maio de 1441, como cavaleiro. Assim sendo, Bartolomeu Perestrelo serviu dois filhos do rei D. João I (r. 1385-1433), irmãos do rei D. Duarte (r. 1433-1438) e tios paternos do rei D. Afonso V (r. 1438-1481).

Bartolomeu Perestrelo casou por três vezes: a primeira com D. Margarida Martins, de seguida com D. Brites Furtado de Mendonça e, por fim, com D. Isabel de Moniz. Teve pelo menos dois filhos da última mulher: Bartolomeu Perestrelo, que nasceu

cerca de 1450 e portanto era ainda menor quando o pai faleceu por volta de 1457, e D. Filipa de Moniz, que no ano de 1480 viria a casar com Cristóvão Colombo, o primeiro europeu a, em 1492, alcançar as Caraíbas e abrir de vez as Américas ao contacto com o resto do mundo.

Em 1419, João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira desembarcaram na ilha do Porto Santo depois de uma tempestade ter afastado as suas embarcações da rota desejada. O arquipélago da Madeira era conhecido desde pelo menos o século XIV, mas só agora se iniciaria o seu povoamento, precisamente por intermédio de Zarco e Tristão Vaz, com o apoio e aval da Coroa portuguesa e, mais tarde, do infante D. Henrique. Em 1420, João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira, entretanto regressados a Portugal, partiram novamente rumo ao Porto Santo. Desta vez, eram acompanhados por Bartolomeu Perestrelo, escudeiro do infante D. João. Uma vez chegados ao Porto Santo, Zarco e Tristão Vaz rumaram à vizinha Madeira para explorar a ilha. Por seu lado, Bartolomeu Perestrelo permaneceu durante um ano no Porto Santo, provavelmente ocupado com os inícios do povoamento local. Contudo, só em 1425 seriam iniciados os esforços mais sérios de povoamento do arquipélago.

A 1 de novembro de 1446, o infante D. Henrique concedeu a Bartolomeu Perestrelo a capitania do Porto Santo. Porém, tal como nos casos de Tristão Vaz Teixeira e João Gonçalves Zarco, a entrega da capitania seria apenas uma confirmação oficial do que, na prática, já acontecia, uma vez que Bartolomeu Perestrelo se terá ocupado do povoamento do Porto Santo desde a década de 1420. A Madeira e o Porto Santo tinham sido entregues pela Coroa ao infante D. Henrique em 1433 e, desde então, o infante e duque de Viseu era responsável pela administração do arquipélago.

Bartolomeu Perestrelo terá falecido em 1457, provavelmente no Porto Santo, deixando viúva a sua terceira mulher, D. Isabel de Moniz.

# Diogo de Silves

## O misterioso descobridor dos Açores

1427

---

**Nome:** Diogo de Silves.

**Data de nascimento:** Finais do século XIV ou inícios do século XV.

**Local de nascimento:** Provavelmente, Silves, no Algarve, em Portugal.

**Data de morte:** Desconhecida, mas posterior a 1427.

**Local de morte:** Desconhecido.

**Família:** Desconhecida.

**Maior feito:** Provável descobridor, em 1427, das ilhas dos grupos central e oriental dos Açores.

---

## Vida e feitos

Diogo de Silves terá, presumivelmente, nascido naquela cidade algarvia, algures entre os finais do século XIV e o início do século XV. Embora tenha sido responsável por uma das descobertas mais significativas dos finais da Idade Média, quase nada se sabe sobre a sua vida.

De facto, até o seu apelido, de Silves, é questionável. As dúvidas surgem porque o nome, numa legenda do planisfério maiorquino de Gabriel de Valseca, datado de 1439, é particularmente difícil de ler, o que torna viável a existência de vários outros nomes terminados em s. Contudo, a maioria dos historiadores concordam que o nome correto será mesmo Diogo de Silves.

Quanto à descoberta dos Açores, é possível, se não mesmo provável, que tenha sido accidental. Uma qualquer embarcação oriunda da Madeira, das Canárias ou da costa africana poderia

perder-se e ser levada pelos ventos dominantes até perto dos Açores. Terá sido numa destas ocasiões que Diogo de Silves terá encontrado, em pleno Atlântico Norte, as ilhas dos grupos ocidental e central do arquipélago dos Açores.

Poderá também ter-se tratado de um redescoberta, à semelhança do que sucedeu com a Madeira, sendo possível que os Açores já fossem conhecidos desde o século XIV. No entanto, os Açores só passaram a fazer parte, de forma definitiva, do mundo conhecido em meados do século XV. Em qualquer dos casos, a chegada aos Açores é considerado um dos maiores feitos da navegação de finais da Idade Média, uma vez que a ilha mais próxima, Santa Maria, se situa a uma distância de 1400 km da costa de Portugal continental e a 700 km da ilha da Madeira!

Atualmente, crê-se que Diogo de Silves não terá tido nenhum papel no povoamento dos Açores. Teria antes sido Gonçalo Velho Cabral, a partir de finais da década de 1430, a dar início ao povoamento das ilhas de Santa Maria e São Miguel, das quais seria capitão.

Quanto a Diogo de Silves, nada mais se sabe sobre a sua vida, nem sequer se chegou a ser recompensado pelo feito de ter alcançado os Açores e assim ter permitido que Portugal viesse, a curto prazo, colonizar um arquipélago que viria a integrar o país até à atualidade.

## Gonçalo Velho Cabral

Dos castelos da Beira ao povoamento dos Açores

1431-1432

---

**Nome:** Gonçalo Velho Cabral.

**Data de nascimento:** c. 1390.

**Local de nascimento:** Talvez no castelo de Valada, no atual distrito de Castelo Branco.

**Data de morte:** c. 1460.

**Local de morte:** Portugal continental.

**Família:** Filho de Fernão Velho, alcaide-mor do castelo de Valada, e de D. Maria Álvares Cabral. Tio de João Soares de Sousa ou João Soares de Albergaria.

**Maior feito:** Explorador do arquipélago dos Açores em 1431-1432. Primeiro capitão e povoador das ilhas de Santa Maria e São Miguel.

---

### Vida e feitos

Gonçalo Velho Cabral nasceu em Portugal, talvez mesmo no castelo de Valada, junto a Castelo Branco, por volta de 1390. Era filho de Fernão Velho, alcaide-mor daquele castelo, pertencente à Ordem de Cristo, e de D. Maria Álvares Cabral. Terá tido um irmão ou uma irmã que deram origem ao seu único sobrinho conhecido, João Soares de Sousa ou João Soares de Albergaria, que anos mais tarde lhe viria a suceder na capitania das ilhas de Santa Maria e São Miguel nos Açores.

Gonçalo Velho Cabral desde cedo terá servido o infante D. Henrique (1394-1460), a quem, em 1420, foi entregue o governo da Ordem de Cristo. Essa ligação ao infante terá justificado não só as suas posteriores viagens a África e aos Açores, mas

também o facto de ter servido a Ordem de Cristo, durante boa parte da vida, enquanto comendador do castelo de Almourol, além de comendador de Beselga, Pias e Cardiga.

Em 1418-1419, Gonçalo Velho Cabral participou na defesa da cidade de Ceuta, cercada por forças islâmicas. O capitão da cidade, D. Pedro de Meneses, entregou-lhe o comando da couraça<sup>3</sup> da cidade, que defendeu com oito escudeiros. Durante os combates, viria mesmo a ser ferido, embora ao que parece sem gravidade.

Anos mais tarde, durante a década de 1420, Gonçalo Velho Cabral terá atuado enquanto corsário, provavelmente no estreito de Gibraltar. Em 1426, terá comandado uma viagem, sobre a qual muito pouco se sabe, à Terra Alta, território além do cabo Não, no sul do atual Marrocos.

Apenas voltamos a ter informações relativas a este navegador anos mais tarde, quando, em 1431-1432, terá sido enviado ao Atlântico Norte por duas vezes, para explorar as ilhas já conhecidas do arquipélago dos Açores.

Os Açores tinham sido descobertos anos antes, em 1427, por Diogo de Silves, navegador cuja biografia se encontra neste mesmo livro. Assim sendo, coube a Gonçalo Velho Cabral explorar as ilhas descobertas até então. O principal objetivo dessas viagens de 1431-1432 seria avaliar até que ponto as ilhas eram propícias ao povoamento. Para tal, foi aí deixado algum gado. Se os animais conseguissem sobreviver e reproduzir-se, tal como viria de facto a acontecer, então existiriam condições para o povoamento humano.

Gonçalo Velho Cabral viria a ser o responsável pelo povoamento das ilhas de Santa Maria e São Miguel, iniciado algures entre 1439 e 1443, seguindo assim as ordens do infante D. Henrique. Instalou-se em Santa Maria e foi nomeado primeiro capitão de ambas as ilhas, que viriam a ter uma capitania partilhada até

<sup>3</sup> A couraça era um troço de muralha que se estendia até ao mar e, terminando numa torre para ser defensável, permitia a comunicação e abastecimento de uma cidade, neste caso, Ceuta, por via marítima.

1474, quase década e meia depois da presumível morte de Gonçalo Velho Cabral.

Nas décadas seguintes, os Açores revelariam todo o seu potencial económico, através da produção de trigo em grandes quantidades. Trigo esse que era utilizado para abastecer Portugal continental e, sobretudo, as praças portuguesas no norte de África como Ceuta.

Em data incerta, Gonçalo Velho Cabral abandonou os Açores e voltou ao reino, tendo deixado a capitania ao seu sobrinho, João Soares de Sousa ou João Soares de Albergaria. Não se conhecem os motivos que o levaram a abandonar Santa Maria e a regressar ao reino, onde terá falecido por volta de 1460.



## Gil Eanes

Navegar além do medo e além do cabo Bojador

1434

---

**Nome:** Gil Eanes.

**Data de nascimento:** c. 1414.

**Local de nascimento:** Lagos, no Algarve, em Portugal.

**Data de morte:** Posterior a 1445.

**Local de morte:** Desconhecido, provavelmente em Lagos.

**Família:** Pai de Leonel Gil, moço e escudeiro da Casa do infante D. Henrique.

**Maior feito:** Comandou a embarcação que, em 1434, contornou pela primeira vez o cabo Bojador, situado na costa ocidental africana.

---

## Vida e feitos

Muito pouco se sabe sobre Gil Eanes, navegador que em 1434 dobrou, pela primeira vez, o cabo Bojador, situado no atual Sara Ocidental. Gil Anes nasceu em Lagos por volta de 1414, não se sabendo quem foram os seus pais. Terá casado, embora não se saiba com quem, pois veio a ter pelo menos um filho, Leonel Gil, moço da câmara do infante D. Henrique.

Sabemos também que Gil Eanes foi escudeiro e, mais tarde, cavaleiro da casa do infante D. Henrique, pelo que a sua carreira enquanto navegador e descobridor se deveu à proximidade ao homem que impulsionou o início das navegações ao longo da costa ocidental africana.

Em 1433, o infante incumbiu Gil Eanes de, ao comando de uma barca, ultrapassar o cabo Bojador, considerado o limite máximo do mundo conhecido. O temor em ultrapassar aquele cabo

era grande, sendo que chegava ao ponto de correr o dito de que «para lá do Bojador voltarás ou não». Desde cerca de 1419 que o infante D. Henrique enviava navegadores para tentarem ultrapassar o Bojador, sempre sem sucesso. Assim sendo, a missão confiada a Gil Eanes era de grande importância. Porém, nesta sua primeira viagem conhecida, o navegador de Lagos não foi capaz de ultrapassar o tão temido cabo, aparentemente por também temer as suas águas. Acabou por rumar às ilhas Canárias onde fez alguns cativos de entre as populações guanches nativas, regressando depois a Portugal para os vender enquanto escravos e informar o infante do seu insucesso.

O regresso a Portugal não terá desagradado ao infante, quiçá por o navegador lhe ter oferecido os cativos guanches como forma de compensar o não cumprimento do principal objetivo. Em 1434, Gil Eanes foi novamente enviado à costa ocidental africana com o mesmo objetivo: dobrar o cabo Bojador e explorar o máximo possível além dele. Desta vez, o resultado foi diferente e Gil Eanes e os seus homens navegaram algumas léguas além do cabo antes de voltarem para Portugal. O capitão chegou mesmo a colocar-se dentro de um batel e a desembarcar junto ao cabo, não tendo lá encontrado sinal de presença humana. No seu regresso a Portugal, e como recompensa pelo sucesso da missão, o infante D. Henrique armou-o cavaleiro.

Logo no ano seguinte, em 1435, Gil Eanes voltou a participar numa expedição enviada para sul, ao longo da costa ocidental de África. Nesse ano, Gil Eanes foi uma vez mais capitão de uma barca. Porém, ia acompanhado por Afonso Gonçalves Baldaia, outro servidor do infante que ia como capitão de um barinel. As embarcações navegaram cerca de 50 léguas além do cabo Bojador, tendo alcançado um local que nomearam como angra dos Ruivos. Ao longo da costa, que naquela região é particularmente desértica, apenas encontraram sinais antigos da presença de homens e de camelos.

Durante os anos seguintes, nada se sabe da vida de Gil Eanes. É possível que tenha permanecido em Lagos, onde habitava. É

certo que continuou ligado à casa do infante D. Henrique, sendo seu cavaleiro, mas não se conhece nenhuma referência à sua vida até 1444.

Nesse ano, Gil Eanes integrou a expedição comandada por Lançarote de Lagos que rumou à região de Arguim, na costa da atual Mauritânia. Lançarote seguia como capitão-mor de uma armada constituída por quatro ou seis embarcações, dependendo da fonte consultada. Gil Eanes seguia como capitão de uma delas. Esta viagem teve lugar após vários moradores de Lagos, liderados por Lançarote, terem pedido autorização ao infante D. Henrique para navegarem além-Bojador. Convém recordar que, em 1443, a Coroa tinha concedido ao infante D. Henrique o direito de exclusividade da navegação além do cabo Bojador, pelo que a partir dessa altura nenhuma embarcação podia partir para aquela região sem a sua autorização expressa.

Os objetivos desta viagem eram, ao que tudo indica, meramente comerciais, pois ela acabou por visar sobretudo a captura de cativos para serem vendidos em Portugal enquanto escravos. O método de obtenção de cativos era relativamente simples e era seguido por vários outros capitães da época: desembarcavam na costa ocidental africana, aproveitavam a escuridão noturna para procurar algum povoado e, pela madrugada, atacavam, fazendo uso do efeito de surpresa. O resultado era geralmente a captura de homens, mulheres e crianças que, depois de trazidos para Portugal, eram vendidos a um bom preço enquanto escravos. Nesse sentido, a viagem de 1444 foi um sucesso, já que nas ilhas das Garças e de Tider, situadas na costa da atual Mauritânia, foram feitos 235 cativos, que prontamente foram levados para Portugal.

Gil Eanes terá tomado parte ativa no ataque à ilha das Garças, enquanto no assalto à ilha de Tider ficou para trás, enquanto responsável pela guarda das embarcações, embora, ao que tudo indica, tivesse ficado algo contrariado. Também nessa ocasião, no conselho de capitães que teve lugar antes do ataque à ilha de

Tider, a opinião de Gil Eanes foi escutada com atenção. Assim, o navegador demonstrava ser não só um indivíduo com experiência em combate, mas também um cavaleiro respeitável, a quem os outros davam ouvidos e a quem se sentiam à vontade para confiar importantes missões, tal como era a de guardar as embarcações.

Em 1445, Gil Eanes voltaria à costa ocidental africana, naquela que seria a sua última viagem conhecida. Uma vez mais, a iniciativa da organização desta viagem terá partido dos moradores de Lagos, liderados novamente por Lançarote, mas onde se incluíam também Gil Eanes e Soeiro da Costa, alcaide-mor do castelo daquela vila e também navegador.

Esta armada tinha por principal objetivo o ataque à ilha de Tider, que se julgava constituir uma ameaça à navegação portuguesa na região e portanto devia ser conquistada. Além disso, argumentava-se que era necessário vingar a morte de Gonçalo de Sintra, navegador que morrera precisamente naquela ilha quando tentava fazer cativos. Na organização da armada estiveram ainda presentes motivos de ordem económica, uma vez que terminada a missão oficial, cada capitão ficava livre para fazer o que entendesse, alguns procurando então capturar mais cativos e outros avançando rumo a Sul em busca de maiores riquezas.

Esta foi a maior armada até então enviada à costa ocidental africana, composta por 26 caravelas e uma fusta, tendo-se dividido a armação das embarcações entre Lagos, Lisboa e a ilha da Madeira. Lançarote seguia como capitão-mor, enquanto Gil Eanes comandava uma das caravelas.

As embarcações de Lagos, que partiram juntas, foram as primeiras a alcançar a ilha das Garças. Aí, Lançarote reuniu um conselho de capitães de embarcação no qual se incluía Gil Eanes. Juntos, os capitães decidiram como haveria de ter lugar o ataque à vizinha ilha de Tider. Partiram pouco depois, rumo àquela ilha, onde desembarcaram e colocaram em prática o plano previamente estabelecido e que consistia na divisão das tropas

em três unidades distintas na primeira unidade, que seguia na frente e era portanto chamada vanguarda, marchavam os peões e os lanceiros; na unidade do meio, chamada corpo do meio, seguia o próprio Lançarote, cavaleiro, capitão-mor da armada, ao comando de todos os besteiros e arqueiros disponíveis; por fim, na última unidade, chamada retaguarda, seguiam os homens de armas, comandados por Soeiro da Costa, sogro de Lançarote, e por Dinis Eanes da Grã.

O facto de Gil Eanes ter sido escolhido como porta-estandarte é revelador do seu prestígio, bem como da coragem que os outros capitães lhe atribuíam. Isto porque, tradicionalmente, os porta-estandartes tinham de ser pessoas corajosas, pois deles dependia a manutenção da ordem em batalha. Se o estandarte caísse, era sinal de que a batalha estava perdida, conforme aconteceu a 14 de agosto de 1385, durante a batalha de Aljubarrota, com a queda do estandarte castelhano. Assim sendo, surge como natural que Gil Eanes tenha feito um juramento no local, garantindo que não abandonaria a bandeira que lhe tinha sido entregue, mesmo se enfrentasse um perigo mortal. Vários outros homens fizeram juramento semelhante, jurando defender aquela bandeira até à morte. A importância dada à bandeira era empolada pelo facto de se tratar de uma bandeira de cruzada entregue pelo próprio infante D. Henrique ao capitão-mor da armada, Lançarote. Naquela altura, acreditava-se que quem falecesse em combate ao serviço da cruzada tinha entrada direta no Paraíso.

O juramento de Gil Eanes acabou por não ser verdadeiramente colocado à prova, uma vez que na ilha de Tider se encontrou pouca resistência. Nesta ocasião, Gil Eanes era acompanhado pelo seu jovem filho, Leonel Gil, moço da câmara do infante D. Henrique e, mais tarde, seu escudeiro. Durante essa mesma expedição, Leonel Gil viria a evidenciar-se, ao nadar até terra com alguns outros companheiros e zendo alguns cativos.

Após o ataque à ilha de Tider, o capitão-mor da armada dispensou os capitães, dando-lhes liberdade para voltarem ao reino

ou para prosseguirem as navegações ao longo da costa ocidental africana. Gil Eanes foi um dos vários capitães que, temendo as dificuldades de navegação provocadas pela aproximação do inverno, decidiu regressar a Lagos. Nada mais se sabe acerca da sua vida após esta data, sendo provável que tenha continuado a viver em Lagos até falecer em data incerta, mas certamente ainda no século XV.

# Afonso Gonçalves Baldaia

## Rumo ao rio do Ouro

1435

---

**Nome:** Afonso Gonçalves Baldaia.

**Data de nascimento:** Finais do século XIV ou inícios do século XV.

**Local de nascimento:** Provavelmente, no Porto, em Portugal.

**Data de morte:** Posterior a 1450.

**Local de morte:** Provavelmente, nas Lajes, na ilha Terceira, nos Açores.

**Família:** Sobrinho de Afonso Eanes. Tio de Fernão de Álvares Baldaia. Irmão de Inês Gonçalves Baldaia. Cunhado de Afonso Nicolas e Álvaro Fernandes.

**Maior feito:** Alcançou o rio do Ouro e a Pedra da Galé, situados no atual Sara Ocidental. Foi um dos primeiros colonos das Lajes, na ilha Terceira, nos Açores.

---

## Vida e feitos

Afonso Gonçalves Baldaia terá nascido no Porto, cidade onde a sua família residia, em data incerta, mas que poderá ser situada algures entre os finais do século XIV e o início do século XV. Poderia mesmo ser sensivelmente da idade do infante D. Henrique (1394-1460), a quem serviu mais tarde enquanto copeiro, função que lhe terá permitido tornar-se muito próximo do infante.

É provável que Afonso Gonçalves Baldaia tenha casado, embora seja impossível saber ao certo o nome da dama com quem contraiu matrimónio. Assim sendo, é também impossível determinar com certeza se teve descendência e, se sim, quem foram os seus filhos. As únicas certezas que existem relativamente à

sua vida familiar dizem respeito à família da sua irmã, Inês Gonçalves Baldaia, filha de Afonso Eanes. Inês Gonçalves Baldaia casou pela primeira vez, em 1418, com Afonso Nicolas, indivíduo de quem nada se sabe. Já em segundas núpcias, viria a casar com Álvaro Fernandes, escudeiro de Martim Afonso de Miranda e importante mercador portuense. Do primeiro matrimónio nasceria João Baldaia que viria a servir o infante D. Henrique enquanto escudeiro e criado. Do segundo matrimónio nasceria Fernão Álvares Baldaia, escudeiro e, mais tarde, cavaleiro da casa real, que, ao que tudo indica, teria herdado os negócios do pai no Porto, tornando-se ele próprio num próspero mercador, vindo a falecer em 1490.

Voltando a Afonso Gonçalves Baldaia, a sua vida e, em particular, a sua curta carreira enquanto navegador, surge ligada, como já vimos, ao infante D. Henrique. De facto, como muitos outros indivíduos do período, Afonso Gonçalves Baldaia beneficiou da proximidade a um grande senhor, neste caso, um filho do rei D. João I (r. 1385-1433) que em simultâneo foi duque de Viseu e o principal responsável pelo início dos Descobrimentos. Foi precisamente por ser um homem da confiança do infante que Afonso Gonçalves Baldaia, que não tinha experiência enquanto mareante, acabou por ser nomeado capitão de um barinel.

Ao que se sabe, Afonso Gonçalves Baldaia apenas realizou duas viagens à costa ocidental africana. Em 1434, Gil Eanes tinha sido bem-sucedido na sua tentativa de dobragem do cabo Bojador. Conhecedor do sucesso de Gil Eanes, o infante D. Henrique deu ordens para que o navegador voltasse a ultrapassar o mesmo cabo, mas desta vez acompanhado por Afonso Gonçalves Baldaia.

Foi assim que, em 1435, Afonso Gonçalves Baldaia partiu pela primeira vez numa viagem de descobrimento. Seguia ao comando de um barinel, enquanto Gil Eanes comandava uma barca. A missão, que tinha por objetivo o estabelecimento de contactos com populações que habitassem além do Bojador, acabou por

fracassar, pois nem Gil Eanes nem Afonso Gonçalves Baldaia encontraram viva alma ao longo da costa. Esta primeira viagem terá chegado até ao local designado como angra dos Ruivos, situada no atual Sara Ocidental. A costa da região é particularmente desértica, pelo que hoje surge como natural o facto de não terem encontrado nenhum povoado junto ao mar. Havia, então, uma grande necessidade de encontrar nativos, por forma a obter informações sobre as regiões que se iam encontrando, uma vez que eram completamente novas para os portugueses, bem como para permitir o estabelecimento de relações comerciais.

De volta a Portugal, Afonso Gonçalves Baldaia recebeu das mãos do infante D. Henrique uma nova, e ao que tudo indica derradeira, missão. Uma vez mais, devia seguir a costa além do cabo Bojador e procurar estabelecer contactos com as populações nativas que, esperava o infante, viesse a encontrar. Devia, acima de tudo, procurar encontrar um intérprete que lhe permitisse comunicar com as populações e estabelecer relações comerciais com elas. Seguindo as ordens do infante, Afonso Gonçalves Baldaia partiu em 1436 rumo à costa ocidental africana, encontrando a foz do rio do Ouro, situada a cerca de 120 léguas a sul do Bojador.

Para levar a cabo as ordens do infante, Afonso Gonçalves Baldaia decidiu desembarcar e explorar o interior. Para tal, recorreu à ajuda de Heitor Homem e Diogo Lopes de Almeida, dois moços fidalgos de 17 anos que o tinham acompanhado, a quem entregou dois cavalos transportados no barinel, por forma a facilitar a tarefa de exploração. Na sua exploração, os dois moços encontraram 19 homens, tendo-os combatido para tentarem capturar um que pudesse servir de intérprete. Contudo, não tiveram sucesso, pelo que regressaram para junto de Afonso Gonçalves Baldaia. Face a novo insucesso, Afonso Gonçalves Baldaia decidiu partir rumo a sul. A expedição percorreu aproximadamente 50 léguas, até atingir um local que mais tarde se veio a chamar Pedra da Galé. Aí, voltaram a desembarcar e a explorar um

pouco o interior, mas novamente sem sucesso, pelo que foi decidido regressar a Portugal.

Em 1437, o rei D. Duarte concedeu-lhe o cargo de almoxarife dos direitos reais e sisas do Porto. Esta concessão, que dava poderes a Afonso Gonçalves Baldaia para lidar com a arrecadação das sisas, um imposto pago à Coroa, pode ter sido feita a pedido do infante D. Henrique, como forma de recompensar o seu servidor pelas missões desempenhadas. O infante sempre soube manter-se próximo do irmão mais velho, o rei D. Duarte (1433-1438), de quem obteve importantes doações, pelo que esta é uma hipótese plausível.

Entre 1437 e 1450, Afonso Gonçalves Baldaia terá permanecido na cidade do Porto, desempenhando as funções que lhe foram atribuídas pelo rei D. Duarte. A sua irmã ainda habitava naquela cidade e era viva em 1469, embora já fosse bastante idosa e doente, mas sem perder a lucidez mental. Em 1450, Afonso Gonçalves Baldaia terá estado entre os primeiros povoadores das Lajes, na ilha Terceira, no arquipélago dos Açores, embora não seja possível conhecer as razões que o levaram a mudar-se. É provável que tenha morrido nas Lajes, ainda em meados do século XV.

# Antão Gonçalves

## O comércio e os escravos

1441

---

**Nome:** Antão Gonçalves.

**Data de nascimento:** Por volta da década de 1420.

**Local de nascimento:** Portugal.

**Data de morte:** Finais do século XV.

**Local de morte:** Talvez em Tomar.

**Família:** Pai de Simão, Garcia, Afonso, Valentim e Fernando.

**Maior feito:** Foi o primeiro europeu a trazer escravos negros para Portugal.

---

## Vida e feitos

Tal como para tantos outros indivíduos do período, não é possível saber a data ou o local de nascimento de Antão Gonçalves. Nasceu, sem dúvida, em Portugal. Em 1441, era descrito como sendo ainda muito jovem, pelo que é possível que tenha nascido algures na década de 1420. A ter nascido nessa altura, Antão Gonçalves veio ao mundo numa época em que os Descobrimientos se estavam ainda a iniciar. A Madeira tinha sido recém-redescoberta por volta de 1419-1420 e os Açores ainda permaneciam ocultos no Atlântico Norte. O cabo Bojador, na costa ocidental de África, permaneceria um obstáculo inultrapassável até à viagem de Gil Eanes, em 1434. Os portugueses tinham conquistado recentemente Ceuta (1415) em Marrocos e ainda reinava D. João I (r. 1385-1433), o rei que muitos anos antes vencera a decisiva batalha de Aljubarrota (1385).

Antão Gonçalves desempenhou o ofício de guarda-roupa do infante D. Henrique, integrando assim a casa<sup>4</sup> de um dos nobres mais poderosos de Portugal. Foi precisamente essa ligação pessoal e próxima ao homem que iniciou os Descobrimentos que permitiu a Antão Gonçalves tornar-se navegador ao serviço do infante.

Em 1441, realizou a sua primeira viagem à costa ocidental africana. Dirigiu-se à região a sul do cabo Bojador para aí carregar mercadorias locais, sobretudo óleo e peles de lobos-marinhos, uma espécie de foca. Estes foram alguns dos primeiros produtos comerciais que começaram a chegar a Portugal, por causa das viagens dos navios do infante D. Henrique ao longo da costa ocidental de África.

Por esta altura, Antão Gonçalves decidiu ir com nove companheiros ao interior do território, para ver se podia capturar alguns mouros que lhe dessem informações sobre aquelas terras. O seu senhor, o infante D. Henrique, ambicionava ter ao seu dispor todas as informações possíveis sobre aquelas novas terras. Antão Gonçalves e os seus homens avançaram três léguas para o interior, até se depararem, de noite, com um acampamento mouro. Usaram o elemento de surpresa para atacar e, no meio da confusão, conseguiram capturar dois mouros, um homem e uma mulher, que mais tarde viriam a libertar após o pagamento de um resgate. Foi assim que teve início a prática de captura de mouros junto à costa ocidental de África, prática essa que no futuro teria uma significativa importância económica, pois os capturados apenas eram libertados após ser pago um resgate apropriado.

No final dessa primeira viagem, e estando num local chamado Porto dos Lobos<sup>5</sup>, encontrou-se com um outro navegador, Nuno

---

<sup>4</sup> A casa não era a habitação de um nobre, mas sim todo o conjunto de membros da família, servidores e bens que o rodeavam. Por isso, era normal dizer que um determinado homem pertencia à casa de um qualquer senhor.

<sup>5</sup> Tinha esse nome precisamente por lá habitarem muitos lobos-marinhos.

Tristão, que estava em viagem rumo ao cabo Branco, situado na atual Mauritània. Sabendo que Antão Gonçalves já tinha avançado para o interior e capturado um par de mouros, Nuno Tristão convidou-o a acompanhá-lo numa nova viagem em terra para capturar mais algumas pessoas. Os dois navegadores e os seus homens encontraram um acampamento que prontamente atacaram. Sendo de noite, imperou a confusão. Foram mortos quatro mouros e capturados 10, de entre homens, mulheres e crianças. Entre os capturados encontrava-se um chefe local, chamado Andahu, que forneceu aos navegadores informações sobre aqueles terras. Pelo auxílio prestado e pela coragem demonstrada durante os combates, Antão Gonçalves foi armado cavaleiro por Nuno Tristão, após o pedido de muitos dos seus companheiros. A partir de então, o Porto dos Lobos passou a ser chamado porto do Cavaleiro em sua honra. Pouco depois, Antão Gonçalves regressou a Portugal.

Os resultados da sua primeira viagem agradaram ao infante D. Henrique, que logo no ano seguinte, em 1442, o enviou numa segunda viagem à costa ocidental africana. Antão Gonçalves regressou ao local onde antes tinha estado e trocou os dois mouros capturados por uma dezena de escravos negros e um pouco de ouro. Ao que parece, tinha defendido perante o seu senhor que podia salvar as almas dos escravos negros convertendo-os ao cristianismo. No processo de resgate dos escravos Antão Gonçalves tinha sido auxiliado por Martim Fernandes, alfaqueque<sup>6</sup> do infante D. Henrique e homem habituado a resgatar prisioneiros em Ceuta.

Em 1444, seguiu-se uma nova expedição, rumo ao rio do Ouro, situado no atual Sara Ocidental. Antão Gonçalves, que comandava uma caravela, foi acompanhado por outras duas caravelas, comandadas por Gomes Pires, patrão d'el-rei, que ia ao serviço do infante D. Pedro, e Diogo Afonso, membro da casa do infante

---

<sup>6</sup> O alfaqueque era um funcionário especializado no resgate de prisioneiros de guerra.

D. Henrique. Esta expedição não teve tanto sucesso como as anteriores, pois apenas levaram de volta ao reino, óleo e peles de lobos-marinhos, bem como uns poucos cativos. Nesta viagem, Antão Gonçalves terá sido acompanhado por um escudeiro chamado João Fernandes, que foi deixado em terra para contactar com as populações locais.

A sua última viagem a África terá ocorrido em 1445. A armada era comandada por Antão Gonçalves, tendo cada uma das caravelas também um capitão: uma pelo próprio Antão Gonçalves, outra por Garcia Mendes e outra ainda por Diogo Afonso. O objetivo era, uma vez mais, o rio do Ouro, onde deviam ser capturados mais alguns mouros e negociadas algumas mercadorias. Partindo do reino, as embarcações fizeram escala na ilha da Madeira e seguiram rumo ao cabo Branco. Uma vez chegados a esse cabo, decidiram ir capturar mouros à ilha de Arguim. Após um ataque surpresa a uma aldeia, uma vez mais lançado a meio da noite, foram capturados 25 mouros. Nessa ocasião, Lourenço Dias, morador em Setúbal, foi capaz de capturar sete mouros sozinho.

Pouco depois, a armada acabaria por recolher João Fernandes, o escudeiro que ali tinha deixado no ano anterior. As informações recolhidas pelo escudeiro acabaram por colocar Antão Gonçalves e os seus companheiros em contacto com um chefe local, de nome Aude Meimão, que com eles negociou, vendendo-lhes nove escravos negros e um pouco de ouro em pó. O local onde esses negócios tiveram lugar passou então a ser chamado cabo do Resgate.

A armada seguiu rumo ao cabo Branco onde, num ataque levado a cabo já ao amanhecer, conseguiram capturar 65 mouros, entre homens, mulheres e crianças, de um total de 70 ou 80 que encontraram. A falta de mantimentos obrigou a armada a regressar ao reino, o mais depressa possível, com os seus cativos, tendo sido recebidos em Lisboa com grande alegria popular.

Pelo seu bom desempenho ao longo das quatro viagens registadas, o infante D. Henrique concedeu a Antão Gonçalves a capitania da ilha de Lançarote, nas Canárias. Antão Gonçalves ainda habitou naquela ilha em 1448, mas acabou por ter de abandonar pouco depois. Por essa altura, o infante disputava com o rei de Castela a posse daquelas ilhas. Só o tratado das Alcáçovas, assinado em 1479, para estabelecer a paz entre Portugal e Castela, viria a conceder definitivamente as Canárias ao reino de Castela.

Antão Gonçalves recebeu ainda uma comenda da Ordem de Cristo, da qual o infante D. Henrique era governador. Além disso, serviu como escrivão da puridade da Ordem de Cristo e foi nomeado alcaide-mor da vila de Tomar, sede daquela mesma ordem. Já no final da vida, Frei Antão Gonçalves, tal como era conhecido, por ser cavaleiro da Ordem de Cristo, foi responsável pela gestão da ordem durante a menoridade do novo mestre, D. Diogo, filho do infante D. Fernando (1433-1470), filho adotivo do infante D. Henrique. A 28 de setembro de 1473, ainda regia a ordem em nome de D. Diogo.

Tal como se percebe, Antão Gonçalves viveu a sua vida sempre muito próximo do senhor que servia, o infante D. Henrique, e esse facto valeu-lhe uma carreira distinta e recompensas significativas. A sua ligação à Ordem de Cristo, primeiro tutelada pelo infante D. Henrique e depois pelo infante D. Fernando, viria a torná-lo num importante cavaleiro e comendador da ordem, além de ter desempenhado o importante cargo de escrivão da puridade. Estaria no auge do seu poder quando, em inícios da década de 1470, geriu a ordem interinamente.



# João Fernandes

## Um aventureiro português em solo africano

1444

---

**Nome:** João Fernandes.

**Data de nascimento:** Algures nos inícios do século XV.

**Local de nascimento:** Portugal.

**Data de morte:** Posterior a 10 de dezembro de 1455.

**Local de morte:** Possivelmente, em Lagos, no Algarve, em Portugal.

**Família:** Desconhecida.

**Maior feito:** Primeiro europeu a viver durante algum tempo entre tribos da costa ocidental de África.

---

## Vida e feitos

Quase nada se sabe sobre a vida de João Fernandes, escudeiro que terá nascido em Portugal, algures nos inícios do século XV. Embora se desconheça qualquer ligação familiar, sabemos que era escudeiro e que serviu o infante D. Henrique, pelo que certamente era membro da baixa nobreza. Sabe-se que falava árabe, língua que aprendeu enquanto esteve cativo no norte de África. É provável que tenha sido um dos muitos portugueses que ficaram presos depois do desastre de Tânger, em 1437.

Apesar de a sua vida ser em grande parte um mistério, João Fernandes foi um indivíduo que, na década de 1440, demonstrou grande coragem ao ser o primeiro europeu a aventurar-se entre as tribos azenegues da costa do Sara Ocidental.

Em 1444, Antão Gonçalves, cavaleiro da casa do infante D. Henrique (1394-1460), liderou uma pequena armada de três caravelas que se dirigiu ao rio do Ouro, situado no atual

Sara Ocidental. Consigo viajava João Fernandes, descrito apenas como sendo escudeiro. As outras duas caravelas eram capitaneadas por Diogo Afonso, criado do infante D. Henrique, e Gomes Pires, patrão d'el-rei que ia ao serviço do infante D. Pedro (1392-1449), então regente do reino por o rei, D. Afonso V (r. 1438-1481), ser ainda menor de idade.

No rio do Ouro, enquanto Antão Gonçalves e os restantes capitães procuravam, sem sucesso, negociar a comprar de escravos em troca dos cativos que traziam, João Fernandes pediu licença para ficar naquela terra. Era seu objetivo viver com os azenegues e aprender tudo o que pudesse sobre aquele povo, sobre a geografia da região e as suas riquezas. Desejava recolher estas informações para que, quando finalmente voltasse a Portugal, as pudesse contar ao infante D. Henrique, naturalmente que a troca de uma generosa mercê.

Antão Gonçalves satisfaz a vontade ao escudeiro e, quando as caravelas regressaram ao reino com um carregamento de peles e óleo de lobos-marinhos, João Fernandes ficou para trás. João Fernandes viveu com os azenegues durante sete meses, alimentando-se sobretudo de peixe e leite de camela, habitando numa região árida, arenosa e tórrida por causa do sol. Inicialmente, João Fernandes foi recebido por uma família de pastores de ovelhas, familiares de um azenegue que foi com Antão Gonçalves a Portugal conhecer o infante D. Henrique. As roupas, o biscoito e trigo que tinha consigo foram-lhe tirados e foi obrigado a viver como todos os outros nativos. Mais tarde, depois de uma travessia do deserto, montado num camelo e durante a qual passou muita sede, acabou por ficar ao cargo de um senhor local, chamado Aude Meimão. Durante o tempo que passou entre os azenegues, o escudeiro português conseguiu ganhar a sua confiança, de tal modo que, ao preparar-se para regressar a Portugal, muitos viriam a lamentar a sua partida.

Em 1445, Antão Gonçalves partiu de novo, rumo à ilha de Arguim, na atual Mauritânia. Seguia como capitão-mor de uma

armada de três caravelas. Depois de alguns combates contra os nativos de Arguim, durante os quais foram feitos alguns cativos, os homens de Antão Gonçalves acabaram por recolher João Fernandes numa das caravelas.

De início, quando viram um homem gritar-lhes a partir de terra, julgaram ser um mouro nativo que desejava pagar o resgate de algum cativo. Só quando se aproximaram perceberam que o homem falava português e era, nem mais nem menos, o mesmo João Fernandes que ali tinha sido deixado cerca de sete meses antes. Após ser recebido por Antão Gonçalves, João Fernandes garantiu ao capitão-mor que era possível fazer negócio com Aude Meimão, o mesmo senhor local que o tinha mantido bem tratado durante a sua estadia na região. João Fernandes foi então enviado a terra para tratar dos negócios que, ao todo, garantiram aos portugueses a compra de nove escravos guinéus e um pouco de pó de ouro.

A expedição de Antão Gonçalves, passando a partir de então a contar com João Fernandes, rumou ao cabo Branco, onde foram aprisionados cerca de 65 mouros. A falta de mantimentos terá então obrigado ao regresso das caravelas ao reino, tendo sido recebidas em Lisboa por uma multidão de curiosos.

Regressado ao reino, João Fernandes terá feito o relato de tudo o que fez e viu naqueles sete meses passados com os azenegues ao infante D. Henrique, que possivelmente o terá recompensado pelo serviço prestado e, sobretudo, pela sua ousadia. Já antes, a 16 de julho de 1444, um João Fernandes, escudeiro, tinha recebido do rei D. Afonso V, por intermédio do regente infante D. Pedro, o ofício de tabelião<sup>7</sup> da vila de Alenquer e seu termo. Não é certo que esta doação fosse feita em favor do João Fernandes que nos importa, mas o historiador António Joaquim Dias Dinis julgou tratar-se do mesmo indivíduo.

Nos anos que se seguiram, João Fernandes terá dividido o seu tempo entre Portugal e as praças portuguesas do norte de África.

---

<sup>7</sup> O tabelião desempenhava, essencialmente, as funções de um notário do nosso tempo, pois validava registos, tais como testamentos, contratos de compra e venda, etc.

Em 1451, encontrava-se novamente cativo naquela região, pelo que a Coroa lhe entregou, a pedido do infante D. Henrique, em forma de esmola, os bens de Vicente Pires, falecido em Santarém sem descendência nem testamento. Em 1453, já estaria novamente livre, pois a 15 de junho foi nomeado escrivão do almoxarife de Lagos. O almoxarife de Lagos era, naquela altura, Lançarote. Pouco tempo depois, a 17 de julho de 1453, João Fernandes foi ainda nomeado escrivão da portagem e da judiaria da vila de Lagos. Por fim, a 10 de dezembro de 1455, o rei concedeu-lhe o privilégio de as escrituras feitas por ele enquanto escrivão do almoxarifado de Lagos terem o mesmo valor legal que as feitas pelos tabeliães públicos.

Durante a sua estadia em Portugal, João Fernandes chegaria mesmo a servir de informador a Gomes Eanes de Zurara, o autor que escreveu uma crónica sobre o período inicial das viagens portuguesas pela costa ocidental africana. Além de Zurara afirmar que conheceu João Fernandes, o pormenor com que descreve a região de Arguim e os próprios azenegues demonstra que o escudeiro lhe terá fornecido muitas informações, sobretudo no que diz respeito à geografia em torno do rio do Ouro, na atual Mauritânia, bem como sobre os costumes dos azenegues.

Assim sendo, a aventura de João Fernandes permite saber que os azenegues eram um povo nómada que vivia da pastorícia, sobretudo de camelos, e que servia de intermediário entre os árabes e berberes do norte de África e os povos negros a sul do Sara, em particular os guinéus. Os azenegues eram mesmo os principais responsáveis pela venda de escravos negros, oriundos da Guiné, aos mercadores árabes e berberes do norte.

## Dinis Dias

### Um português por terras da Guiné

1444

---

**Nome:** Dinis Dias.

**Data de nascimento:** Provavelmente, entre os finais do século XIV e os inícios do século XV.

**Local de nascimento:** Possivelmente, na Guarda, em Portugal.

**Data de morte:** Em data desconhecida, mas posterior a 11 de março de 1473.

**Local de morte:** Possivelmente, na Guarda, em Portugal.

**Família:** Desconhecida.

**Maior feito:** Foi o primeiro navegador português a alcançar a África subsariana, em 1444, e a capturar os primeiros nativos negros. Nesse mesmo ano, ultrapassou o cabo Verde, situado no atual Senegal, e que era o ponto mais a sul alcançado até então.

---

## Vida e feitos

Muito pouco se sabe sobre a vida de Dinis Dias, além do facto de ter sido criado e escudeiro dos reis D. João I (r. 1385-1433) e D. Duarte (r. 1433-1438). Ao que tudo indica, Dinis Dias nunca terá sido um servidor da casa do infante D. Henrique (1394-1460), tendo-se limitado a servir aquele infante de forma pontual, em 1444 e 1445. Precisamente em 1445, Dinis Dias seguia como capitão de uma caravela mandada armar por D. Álvaro de Castro, futuro conde de Monsanto. O pai de D. Álvaro, D. Fernando de Castro, era governador da casa de D. Henrique, pelo que apesar de tudo existiam algumas ligações de Dinis Dias à casa daquele infante.

Sobre a vida pessoal de Dinis Dias nada se sabe. Nasceu em Portugal, possivelmente na Guarda, algures entre os finais do

século XIV e os inícios do século XV. Antes de partir na sua primeira viagem à costa ocidental africana, em 1444, residia em Lisboa, onde, de acordo com o cronista Gomes Eanes de Zurara, desempenhava ofícios que lhe tinham sido entregues pelos seus bons serviços, embora não seja possível saber quais os ofícios que desempenhava e quais os serviços que tinha. É possível que algum desses serviços tivesse sido desempenhado durante a conquista de Ceuta, em 1415, ou do descerco daquela mesma cidade, em 1418 ou 1419, embora não seja possível prová-lo.

Não existe qualquer ligação familiar entre Dinis Dias e outros navegadores, mais tardios, como Bartolomeu Dias. Embora essa hipótese tenha sido levantada várias vezes por historiadores, não existem quaisquer documentos que o comprovem.

Em 1444, Dinis Dias decidiu pedir autorização ao infante D. Henrique para navegar ao longo da costa ocidental de África. Ao que parece, tinha curiosidade em saber o que havia naquelas terras novas que se iam descobrindo. Esta primeira viagem terá tido por objetivo principal a exploração geográfica e, de facto, Dinis Dias foi o primeiro navegador português a alcançar a África subsariana e a estabelecer os primeiros contactos com populações negras, mais concretamente, ao capturar quatro guinéus. Até essa altura, todos os cativos ou escravos feitos pelos portugueses na costa ocidental africana não eram negros, mas sim membros de tribos mouriscas como os azenegues.

A viagem de Dinis Dias prosseguiu até atingir o cabo Verde, situado no atual Senegal, o ponto mais a sul alcançado até esse momento. Curiosamente, a expedição ultrapassou o rio Senegal, situado antes do cabo Verde, sem dar por isso, uma vez que a viagem foi feita ao largo e não junto à costa. Só mais tarde se perceberia que o rio Senegal, tido então por um braço do rio Nilo, ficava naquela região. O facto de, em meados do século XV, se considerar que um braço do rio Nilo desaguava no Atlântico ou que a Guiné estava próxima do Egito nada tinha de surpreendente. Não havia ainda uma noção concreta da dimensão do

globo e muito menos da sua geografia. Afinal de contas, estavam ainda a dar-se os primeiros passos na exploração da costa ocidental africana.

Antes de rumar a Portugal, a caravela de Dinis Dias aportou na ilha de Goreia, em frente ao cabo Verde, onde se abasteceu de carne de aves e cabras selvagens. De acordo com o cronista Gomes Eanes de Zurara, os resultados da viagem agradaram ao infante D. Henrique. Dinis Dias terá sido agraciado com uma mercê pelo seu feito, embora não se conheça que benefício ou cargo recebeu.

Em 1445, Dinis Dias voltou a partir para a costa ocidental africana, desta vez ao comando de uma caravela, mandada armar por D. Álvaro de Castro, futuro conde de Monsanto. A caravela de Dinis Dias integrava a maior armada até então enviada à costa ocidental africana, comandada por Lançarote. Nessa armada de 26 caravelas e uma fusta, seguiam embarcações armadas por outros navegadores, tais como João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira, redescobridores e povoadores da Madeira.

A caravela de Dinis Dias, juntamente com a fusta comandada por Palanço, chegou à região da Guiné, então apelidada «Terra dos Negros». A fusta acabou por meter água e ter de ser abandonada, pelo que a tripulação foi evacuada para a caravela de Dinis Dias. O principal objetivo de Dinis Dias e de alguns dos outros capitães seria, ao que parece, a captura do maior número possível de guinéus para depois poderem ser vendidos enquanto escravos. Contudo, foi muito difícil fazer cativos na região, dada a ferocidade das tribos contra as quais os portugueses tiveram de combater e que, conforme terá dito o próprio Dinis Dias, eram particularmente perigosas por usarem setas envenenadas.

O regresso de Dinis Dias ao reino terá sido realizado ainda em 1445. A sua caravela transportava alguns escravos, tendo tido, depois de os vender, de pagar os respetivos direitos ao infante D. Henrique. Isto porque D. Henrique detinha já naquela altura o monopólio sobre o comércio e a navegação ao longo da

costa ocidental africana, o que significava que todos os que lá se dirigissem só o pudessem fazer com a sua permissão, tendo, no regresso, de lhe pagar direitos sobre todos os bens, onde se incluíam os escravos que tivessem obtido.

A 18 de agosto de 1446, o rei D. Afonso V (r. 1438-1481) nomeou Dinis Dias para o cargo de escrivão da Casa do Cível. A Casa do Cível, localizada em Lisboa, lidava, tal como o nome indica, com os casos de crime cível. A oferta deste cargo seria, provavelmente, a recompensa pela boa prestação do navegador nas suas duas viagens à «Terra dos Negros».

Dinis Dias não terá voltado a efetuar viagens à costa ocidental africana. Antes terá ficado em Portugal a desempenhar cargos a que poderíamos chamar burocráticos. A 27 de fevereiro de 1456, foi nomeado tabelião do cível e crime da Guarda, cidade onde então morava. A 11 de março de 1473 ainda era vivo, pois surge citado como tabelião responsável pela aprovação de determinados documentos.

# Lançarote

De Lagos ao «rio Nilo»

1444

---

**Nome:** Lançarote, Lançarote de Freitas, Lançarote de Lagos ou Lançarote da Ilha.

**Data de nascimento:** Primeiras décadas do século XV, talvez mesmo após 1425.

**Local de nascimento:** Em Lagos ou na Madeira.

**Data de morte:** Meados ou finais do século XV, em data posterior a 7 de maio de 1463.

**Local de morte:** Provavelmente, Lagos.

**Família:** Genro de Soeiro da Costa, alcaide de Lagos e navegador. Cunhado de Afonso da Costa. Possivelmente, tio de Soeiro da Costa (II).

**Maior feito:** Em 1445, foi capitão-mor da maior armada (26 caravelas e 1 fusta) a sair de Portugal rumo à costa ocidental africana no período henriquino. Alcançou o rio Senegal, que então se julgava ser um afluente do rio Nilo, e o cabo Verde.

---

## Vida e feitos

Lançarote ou Lançarote de Freitas terá nascido algures nas primeiras duas décadas do século XV. Só assim se compreende que Gomes Eanes de Zurara, cronista de meados do século XV, tenha referido que Lançarote foi criado desde pequeno na câmara do infante D. Henrique (1394-1460), ou seja, em grande proximidade daquele importante senhor, ao qual viria a estar ligado durante as décadas seguintes, servindo-o primeiro enquanto escudeiro e depois enquanto cavaleiro.

O seu local de nascimento é menos seguro. É provável que tenha nascido em Lagos, vila à qual se encontraria ligado ao longo da vida. Porém, o facto de por vezes ser apelidado Lançarote da Ilha torna possível a hipótese de ter nascido na Madeira. A ter nascido naquela ilha, só o poderia ter feito depois de 1425, altura em que o povoamento da Madeira foi iniciado por João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira.

Da sua vida pessoal, apenas se sabe que casou com uma filha de Soeiro da Costa, alcaide-mor do castelo de Lagos. De resto, a 6 de abril de 1443, Lançarote já era casado, pois foi nessa data lhe foi entregue pelo regente, infante D. Pedro (1392-1449), em nome do rei D. Afonso V (1438-1481), o cargo de almoxarife de Lagos, após o seu sogro, Soeiro da Costa, ter renunciado àquele mesmo ofício em seu favor. Esta é mesmo a primeira referência documental referindo-o como Lançarote da Ilha.

Ao casar com uma filha de Soeiro da Costa, tornou-se cunhado de Afonso da Costa, indivíduo que, em 1452, viria a substituir o pai enquanto alcaide-mor do castelo de Lagos. Seria também, possivelmente, tio de Soeiro da Costa (II), navegador que, na década de 1460, viria a tomar parte em expedições à costa ocidental africana.

Na década de 1440, Lançarote estabelece-se em Lagos, na companhia da mulher e em grande proximidade da sua família, em particular do sogro, Soeiro da Costa, alcaide-mor do castelo daquela mesma vila. Enquanto almoxarife e genro do alcaide, desfrutava de um assinalável prestígio a nível local. A sua importância e também a sua proximidade ao infante D. Henrique, foi reconhecida uma vez mais em 1443, quando, a 30 de maio, o rei, uma vez mais por intermédio do regente D. Pedro, lhe entregou os bens de Lourenço Vasques, residente em Lagos que faleceu sem deixar herdeiros nem testamento.

Em 1444, Lançarote e outros moradores de Lagos conseguiram obter uma licença do infante D. Henrique para armarem seis caravelas e seguirem para a costa ocidental africana, mais

concretamente a costa de Arguim, na atual Mauritânia. Lançarote seguiu, naturalmente, como capitão-mor da armada. A organização desta armada era mais uma prova não só do poder de que desfrutava em Lagos, mas também da sua ligação próxima ao infante D. Henrique, o principal impulsionador desta fase dos Descobrimentos e um dos senhores mais poderosos do reino, na altura, por ser duque de Viseu, irmão do regente D. Pedro e tio do rei D. Afonso V.

De acordo com a versão de Diogo Gomes, esta armada de 1444 era composta apenas por quatro caravelas, não seis, sendo comandadas por Gil Eanes, Nuno Tristão, Gonçalo de Sintra e Lançarote. Independentemente do número de caravelas e dos respetivos capitães, a viagem sagrou-se num sucesso para os portugueses, já que foram capturados e trazidos para Portugal 235 escravos, entre homens, mulheres e crianças. A captura de escravos era feita quase sempre da mesma maneira: os portugueses desembarcavam, procuravam aldeias e atacavam à noite ou já perto do nascer do sol, utilizando o elemento de surpresa para matar e capturar quantos indivíduos conseguissem.

Regressada a expedição a Portugal, a venda dos escravos teve lugar debaixo do olhar do infante D. Henrique e de uma multidão de gente. A pormenorizada descrição do cronista Gomes Eanes de Zurara não deixou de salientar o desespero e as lágrimas dos escravos. Lançarote acabou por ser armado cavaleiro pelo infante D. Henrique, como forma de recompensa pelo sucesso da sua missão.

No ano seguinte, em 1445, Lançarote voltaria a rumar à costa ocidental africana, desta vez, enquanto capitão-mor da maior armada até então preparada, num total de 26 caravelas e uma fusta, e na qual se integrava também o seu sogro, Soeiro da Costa. Com embarcações armadas no Algarve, em Lisboa e na ilha da Madeira, a armada rumou à ilha de Tider, na costa da atual Mauritânia, onde em 1444 tinham sido capturados os 235 escravos. O principal objetivo era despovoar por completo a ilha, cuja

população era considerada uma potencial ameaça à navegação portuguesa. Assim sendo, todos os homens, mulheres e crianças deviam ser mortos ou, preferencialmente, capturados e enviados para Portugal como escravos. Esta ação deveria ainda servir para vingar Gonçalo de Sintra, que no ano anterior tinha sido morto naquela mesma região.

Durante a viagem, as embarcações da Madeira não foram além das ilhas Canárias. As restantes, seguiram o seu destino, tendo feito escala na ilha das Garças, na atual Mauritània. Nessa ilha, Lançarote reuniu o seu conselho, composto pelos vários capitães e onde se incluíam Gil Eanes, navegador que tinha dobrado o cabo Bojador pela primeira vez, e Soeiro da Costa, seu sogro, alcaide-mor do castelo de Lagos.

Pouco depois, as caravelas partiram rumo à ilha de Tider, onde puseram em prática o plano de ataque à ilha delineado na reunião do conselho: as tropas foram divididas em três unidades distintas na primeira unidade, que seguia na frente marchavam os peões e os lanceiros comandados por Álvaro de Freitas; na unidade do meio, chamada corpo do meio, seguia Lançarote, cavaleiro, capitão-mor da armada, ao comando de todos os besteiros e arqueiros disponíveis; por fim, na última unidade, chamada retaguarda, seguiam os homens de armas, comandados por Soeiro da Costa, sogro de Lançarote, e por Dinis Eanes da Grã. O combate tão desejado acabou por não ter a dimensão esperada. Os nativos tinham-se acautelado e transportado as suas famílias e os seus bens para fora da ilha, tendo-os escondido no continente. Apenas alguns homens tinham permanecido em Tider, para dar combate aos portugueses. Contudo, acabaram por retirar em pânico, sendo oito mortos e quatro capturados. De entre os portugueses, um homem veio mais tarde a morrer dos ferimentos sofridos naquela ocasião.

Algum tempo depois, as caravelas ainda foram ao lugar de Tira, no continente, buscar os nativos que tinham fugido, mas acabaram por apenas conseguir encontrar e cativar alguns

poucos. Por esta altura, Lançarote considerou que a sua missão oficial tinha sido cumprida, pelo que determinou que se avançasse mais para sul, rumo à Guiné. Foi então que deu licença aos restantes capitães para decidirem se o acompanhavam ou regressavam ao reino. Soeiro da Costa, seu sogro, foi um dos que regressou a Portugal, por temer que o inverno que se aproximava dificultasse a viagem de retorno se avançasse mais para sul.

Lançarote rumou então a sul, com mais algumas caravelas, sendo acompanhado por capitães como Gomes Pires. Nesta viagem, alcançaram o rio Senegal, que julgaram ser o Nilo, e avançaram até ao cabo Verde<sup>9</sup>. Era um erro normal na altura considerar que o Senegal era o Nilo ou pelo menos um afluente daquele grande rio que cruza o Egito. Naquela época, não havia ainda conhecimentos suficientes sobre a dimensão real do continente africano para colocar de parte a hipótese daquele ser o rio Nilo. Nessa região, fizeram 57 novos cativos que, posteriormente, seriam levados para o reino enquanto escravos.

Depois do seu regresso ao reino, Lançarote terá permanecido em Lagos. A 12 de maio de 1446, foi nomeado coudel daquela vila. Este cargo conferia-lhe, em caso de guerra, o comando das tropas do concelho de Lagos. A entrega deste cargo terá sido um reflexo das qualidades marciais que demonstrara ao serviço do infante D. Henrique, nos combates com os nativos da ilha de Tider. Das décadas seguintes, apenas se sabe que, a 7 de maio de 1463, recebeu os bens de um muçulmano que residia em Faro. Não se sabe quando terá falecido, mas foi certamente após a entrega desta última mercê régia.



## Soeiro da Costa

Um soldado veterano à conquista de África

1445

---

**Nome:** Soeiro da Costa.

**Data de nascimento:** Finais do século XIV, c. 1390.

**Local de nascimento:** Possivelmente, em Lagos, no Algarve, em Portugal.

**Data de morte:** Possivelmente, posterior a 15 de março de 1471.

**Local de morte:** Provavelmente, em Lagos, no Algarve, em Portugal.

**Família:** Pai de Afonso da Costa. Sogro de Lançarote. Possivelmente, avô de Soeiro da Costa (II).

**Maior feito:** Em 1445, participou na maior armada (26 caravelas e 1 fusta) a sair de Portugal rumo à costa ocidental africana no período henriquino.

---

## Vida e feitos

Em meados do século XV, existiram pelo menos dois navegadores portugueses chamados Soeiro da Costa. A existência de homónimos é um problema no que diz respeito à escrita da História, pois muitas vezes não é possível saber com certeza a quem se referem certos documentos. Embora esta biografia diga respeito a Soeiro da Costa, alcaide-mor do castelo de Lagos e navegador na década de 1440, não poderíamos deixar de referir o seu homónimo, navegador na década de 1460, e ao qual passaremos a referir-nos enquanto Soeiro da Costa (II).

Soeiro da Costa nasceu em Portugal, algures nos finais do século XIV, provavelmente, na década de 1390. É possível que tenha nascido em Lagos, no Algarve, vila à qual iria estar fortemente ligado

ao longo de toda a vida. Terá nascido por volta de 1390, uma vez que já em 1411 se encontrava envolvido em atividades militares.

Soeiro da Costa era fidalgo de origem, sendo referido, por volta de 1418-1419, como escudeiro-fidalgo ao serviço do infante D. Duarte, filho de D. João I (r. 1385-1433) e futuro rei. De facto, ao que tudo indica, terá sido criado desde pequeno na câmara do infante D. Duarte, que nasceu em 1391, pelo que é possível que tenham sido mais ou menos da mesma idade.

Soeiro da Costa viria a ter pelo menos dois filhos: Afonso da Costa, provável pai de Soeiro da Costa (II), e uma filha cujo nome desconhecemos, mas que casou com Lançarote.

Tal como aconteceu com muitos outros fidalgos do seu tempo, Soeiro da Costa iniciou a sua carreira nas armas muito cedo. Em 1411, apoiou as tropas de Luís II, duque de Anjou, conde do Maine, de Provença e Piemonte e rei titular de Nápoles, no sul de França, no conflito que manteve com Ladislau d'Anjou-Durazzo, rei de Nápoles, no sul de Itália. Em 1412, já se encontrava no reino de Aragão, onde acabou por participar na disputa pelo trono entre D. Fernando de Antequera, infante de Castela, eleito rei de Aragão, e Jaime II, conde de Urgel. Durante esse mesmo conflito, viria a participar, a 1 de outubro de 1413, no cerco a Balaguer. Ainda nesse ano, viria ainda a tomar parte na batalha de Montségur, em França, que opôs João I, conde de Foix, a Bernardo VII, conde de Armagnac. Em 1414, terá dividido o seu tempo entre França e Itália, uma vez que esteve presente no cerco de Soissons, no norte de França, ao que parece acompanhando o exército francês, do rei Carlos VI, que tomou a cidade a João, Sem Medo, duque de Borgonha; participou também no cerco a Arras, igualmente situada no norte de França e, por fim, na conquista de Roma por parte das tropas do já referido Ladislau d'Anjou-Durazzo.

Em 1415, viria mesmo a participar na batalha de Azincourt, que terminou com uma importante vitória inglesa. Ao que parece, Soeiro da Costa encontrava-se do lado francês, pelo que

saiu derrotado dessa importante batalha. No ano seguinte, em 1416, viria a participar na batalha de Valmont, durante a qual acompanhou as tropas do condestável de França que fizeram frente ao exército do duque de Gloucester, irmão do rei Henrique V de Inglaterra (r. 1413-1422) e da rainha de Portugal, D. Filipa de Lencastre (1360-1415).

Ao chegar à década de 1420, Soeiro da Costa era senhor de uma assinalável carreira militar, ainda que tenha estado presente nalgumas derrotas. Convém referir que a única referência que existe a todos estes acontecimentos provém do cronista Gomes Eanes de Zurara, pelo que não é, neste momento, possível confirmar se Soeiro da Costa esteve, de facto, presente em todas aquelas ações militares. Contudo, não era estranho à fidalguia da época passar algum tempo ao serviço de reis estrangeiros. Na conquista de Ceuta, em 1415, participaram vários cavaleiros europeus. Por outro lado, existem exemplos claros de nobres portugueses que se aventuraram pela Europa. Veja-se, por exemplo, a carreira de Álvaro Vaz de Almada, futuro conde de Avranches e amigo do infante D. Pedro (1392-1449). Álvaro Vaz ter-se-á iniciado nas lides guerreiras em 1415, na conquista de Ceuta, mas já antes tinha acompanhado o pai, João Vaz de Almada, a Inglaterra. Anos depois, entre 1418 e 1421, viria mesmo a participar, enquanto mercenário pago pelos ingleses, nalgumas campanhas da Guerra dos Cem Anos em França, e o seu pai viria mesmo a falecer em campanha.

A ter participado em tantas campanhas militares, Soeiro da Costa seria um indivíduo particularmente viajado, tendo visitado Aragão e provavelmente também Castela, além de França e Itália. Tal como veremos, viria ainda a viajar ao norte de África e à costa ocidental africana, pelo que foi sem dúvida um grande viajante e, acima de tudo, um guerreiro suficientemente capaz para ter sobrevivido a tantos cercos e batalhas, inclusive à já referida batalha de Azincourt, durante a qual faleceu boa parte da mais importante fidalguia de França.

Não se sabe a data concreta do regresso de Soeiro da Costa a Portugal, mas é certo que já cá se encontrava em 1418-1419, pois viria a participar na armada de socorro a Ceuta, cercada por forças islâmicas que queriam recuperar a cidade que tinham perdido em 1415. Soeiro da Costa integrou a armada que partiu do reino rumo ao estreito de Gibraltar, comandada pelo infante D. Henrique (1394-1460) e da qual também fazia parte o infante D. João (1400-1442).

Durante essa operação de descerco, Soeiro da Costa, referido como escudeiro-fidalgo, viria a demonstrar o seu valor. Quando a armada aportou ao largo de Ceuta, a guarnição da cidade já se batia contra os sitiadores há algum tempo. As tropas recém-chegadas do reino, das quais faziam parte Soeiro da Costa, vieram dar um impulso decisivo para o final do cerco, mas não sem custos: muitos foram os mortos e feridos naquela ocasião. Soeiro da Costa acabou por merecer destaque por, numa só ocasião, ter combatido contra três guerreiros árabes em simultâneo. Ao que parece, conseguiu matar dois e ferir o terceiro, mas não sem ele próprio ter sido ferido com gravidade numa das mãos. Pouco depois, viria a perder essa mesma mão, embora não saibamos se era a direita ou a esquerda. Apesar desse grave ferimento, Soeiro da Costa viria a sobreviver, ao contrário de muitos dos seus companheiros.

Regressado ao reino, perdemos-lhe o rasto durante algum tempo. É possível que tenha recebido o cargo de almoxarife de Lagos como compensação pela perda da mão, embora não seja possível afirmá-lo com certeza. O almoxarife era, no essencial, o responsável pela recolha a nível local dos impostos devidos à Coroa. Não se sabe ao certo quanto tempo desempenhou esse cargo, mas devia exercê-lo já desde o tempo de D. João I. O cargo deverá ter-lhe sido reconfirmado pelo rei D. Duarte (r. 1433-1438), em 1433, e pelo rei D. Afonso V (r. 1438-1481), por intermédio do regente infante D. Pedro, em 1439.

Ao longo das décadas seguintes, a ligação de Soeiro da Costa a Lagos, bem como o poder que exerceria na vila, iriam continuar

a aumentar. Durante alguns anos, terá ocupado, em simultâneo, os cargos de almoxarife e de alcaide-mor do castelo de Lagos, pois já a 7 de outubro de 1433 era referido como alcaide-mor. O alcaide-mor era o responsável pelo governo e defesa do castelo, sendo um cargo de grande responsabilidade que, acima de tudo, requeria qualidades militares que, dada a sua experiência guerreira, Soeiro da Costa certamente teria. Viria ainda a exercer outros cargos menores, como o de vedor, ou seja, responsável, pelas obras em Lagos, para o qual foi nomeado pelo rei a 7 de outubro de 1433.

A 6 de abril de 1443, Soeiro da Costa abdicou do cargo de almoxarife de Lagos e pediu à Coroa que o entregasse antes ao seu genro, Lançarote. A Coroa satisfez o seu pedido e Lançarote passou a ser almoxarife de Lagos, mantendo-se Soeiro da Costa como alcaide-mor do castelo. A escolha de Lançarote terá tido certamente em conta o poder que Soeiro da Costa exercia então naquela vila. As carreiras de ambos enquanto navegadores viriam a estar ligadas pouco tempo depois.

Em 1445, Lançarote, Soeiro da Costa e outros indivíduos importantes de Lagos, de entre os quais Gil Eanes, decidiram pedir autorização ao infante D. Henrique (1394-1460) para rumarem à costa ocidental africana. O infante, que detinha o monopólio sobre a navegação na região, acedeu ao pedido, e foram armadas 26 caravelas e uma fusta para rumarem à costa da atual Mauritânia. Dessas embarcações, 14 caravelas foram armadas em Lagos e as restantes em Lisboa e na Madeira. Oficialmente, a armada tinha por objetivo a conquista da ilha de Tider. Por um lado, a conquista serviria para eliminar uma população de nativos que poderia provocar problemas à navegação portuguesa. Por outro, sentia-se a necessidade de vingar Gonçalo de Sintra, morto naquela ilha no ano anterior. À preparação da armada estaria também sempre aliado o interesse comercial, em particular, na captura de cativos que depois poderiam ser trocados por escravos que, mais tarde, seriam vendidos a bons preços em Portugal.

As 14 caravelas armadas no Algarve foram as primeiras a partir e a atingir a ilha de Tider, na costa da atual Mauritània. Só mais tarde as restantes embarcações se dirigiriam à costa ocidental africana. As caravelas foram-se separando umas das outras, de maneira que à ilha das Garças apenas chegaram nove. Na ilha das Garças, Lançarote tomou conselho com os restantes capitães, onde se incluía Soeiro da Costa, e foram elaborados os planos de ataque à ilha de Tider. De acordo com o plano de batalha, as tropas seriam divididas em três secções distintas: na primeira secção, que seguia em frente e era portanto chamada vanguarda, deviam seguir os peões e os lanceiros, num total de 328 homens, comandados por Álvaro de Freitas, cavaleiro-fidalgo; na secção do meio, chamada corpo do meio, seguiria Lançarote, cavaleiro, capitão-mor da armada e genro de Soeiro da Costa, ao comando de todos os besteiros e arqueiros disponíveis; por fim, na última secção, chamada retaguarda, deveriam seguir os homens de armas, comandados pelo próprio Soeiro da Costa e por Dinis Eanes da Grã. Feitos os planos, a armada partiu rumo a Tider. Contudo, na ilha não se encontrou a oposição esperada. Os nativos, sabendo que andavam por ali caravelas portuguesas, tinham retirado da ilha as suas famílias e os seus parques bens. Os poucos homens que ficaram em Tider para lutar, não tardaram a retirar para o outro lado de um estreito, precisamente para o local onde estavam as famílias e os bens. Na sua retirada, foram atacados pelos portugueses, que terão morto oito e capturado quatro. Um homem de Lagos foi ferido e viria mesmo a morrer mais tarde.

No final da curta refrega, Soeiro da Costa foi armado cavaleiro por Álvaro de Freitas. O cronista Gomes Eanes de Zurara, que descreveu estes acontecimentos, afirma não saber se foi o próprio Soeiro da Costa a pedir para ser armado cavaleiro ou se o foi por pedido dos homens que o acompanhavam, como forma de recompensar a sua bravura. Em todo o caso, o mesmo Zurara afirma que Soeiro da Costa foi tão honrado em receber a

ordem de cavalaria de Álvaro de Freitas como aquele foi de lha conceder, pois que Soeiro da Costa era já então senhor de uma assinalável carreira militar. Assim sendo, Soeiro da Costa ter-se-á tornado cavaleiro com cerca de 50 anos, uma idade avançada para a época. Tal como se percebe, a perda da mão, ocorrida no já então longínquo ano de 1419, não o fez abandonar por completo as atividades militares. Também Dinis Eanes da Grã, que consigo tinha comandado a retaguarda, viria a ser armado cavaleiro nessa ocasião.

Após a refrega, os portugueses ainda procuraram seguir os nativos até um lugar chamado Tira, onde fizeram alguns cativos. Por essa altura, o capitão-mor, Lançarote, determinou que a sua missão de conquista de Tider tinha sido bem-sucedida, ainda que parca em cativos. Assim sendo, determinou que os capitães fizessem o que bem entendessem, podendo regressar ao reino ou acompanhá-lo mais adiante até à Guiné. Soeiro da Costa foi um dos capitães que, por temer que a chegada do inverno dificultasse em demasia a viagem de retorno, decidiu regressar a Portugal.

No entanto, e apesar de desejarem regressar a Portugal quanto antes, Soeiro da Costa e os outros capitães, que tinham sob o seu comando cinco caravelas, tentaram capturar mais alguns cativos para poderem vender no reino enquanto escravos. Isto porque consideravam que as despesas com a armada tinham sido muito grandes e que os proveitos obtidos até então – em cativos – não eram suficientes para compensar os gastos.

Nas imediações do cabo Branco, os homens que saíram a terra conseguiram fazer mais oito cativos, para juntar aos poucos que já tinham nas caravelas. Depois, por insistência de Soeiro da Costa, dirigiram-se novamente à ilha de Tider, onde o alcaide-mor do castelo de Lagos pretendia trocar dois reféns, um dos quais era filho do senhor local. Contudo, a troca acabou por não correr como esperado, pois a meio da troca os cativos conseguiram fugir a nado, obrigando Soeiro da Costa a libertar três outros

cativos para poder reaver os dois portugueses que tinham ido a terra para, enquanto reféns dos nativos, acautelarem a troca. Conforme afirma Zurara, Soeiro da Costa ficou muito desapontado com o sucedido e não foi capaz de deixar de censurar a sua própria atitude que resultara na perda de cinco cativos.

Regressado a Lagos, e depois de vendidos os cativos enquanto escravos, pouco mais se sabe sobre a vida de Soeiro da Costa. A 27 de maio de 1450, D. Afonso V reconfirmou a sua anterior nomeação como vedor das obras de Lagos. Mais tarde, a 5 de fevereiro de 1452, Soeiro da Costa viria a abdicar do seu cargo de alcaide-mor do castelo daquela vila em favor do seu filho, Afonso da Costa. É possível que a sua idade, que já deveria ultrapassar os 60 anos, o tenha levado a tomar esta decisão, abdicando daquele prestigiado cargo, mas conseguindo do rei a garantia de que o permaneceria no seio da família.

Embora nas décadas de 1460 e 1470, Soeiro da Costa (II) tenha navegado ao longo da costa ocidental africana, não se tratava do mesmo indivíduo que tinha sido alcaide-mor do castelo de Lagos. Embora em 1468, Soeiro da Costa fosse, ao que tudo indica, ainda vivo, não parece credível que se tenha aventurado em novas navegações, pois já teria mais de 70 anos. Soeiro da Costa (II) foi, sem dúvida, um homónimo e, a nosso ver, terá mesmo sido neto do Soeiro da Costa que aqui nos importa. Isto porque era natural de Lagos e filho de um tal Afonso da Costa, sem dúvida, o filho do antigo alcaide-mor de Lagos.

Em 1463, Soeiro da Costa (II) era referido como escudeiro do condestável D. Pedro. Ora, Soeiro da Costa, antigo alcaide-mor de Lagos, era cavaleiro desde 1445, pelo que nesta altura já não seria referido como escudeiro. Além disso, ainda menos se teria deslocado para a Catalunha para servir o condestável D. Pedro, que por essa altura procurava ser rei naquela região.

A 15 de março de 1471, D. Afonso V concedeu uma tença de 5000 reais anuais a um cavaleiro Soeiro da Costa, morador em Lagos. É possível que esta tença fosse concedida ao Soeiro da

Costa que tinha sido alcaide-mor de Lagos, mas não é totalmente claro que assim fosse, uma vez que por esta altura Soeiro da Costa (II) poderia já ter sido armado cavaleiro. Por isso mesmo, os historiadores oferecem versões diferentes sobre a qual dos Soeiros teria sido outorgada a tença.

A carreira de Soeiro da Costa enquanto navegador demonstra, essencialmente, que não eram apenas os mais jovens que tinham interesse em explorar novas terras e com isso fazer dinheiro. Soeiro da Costa era já um indivíduo maduro e poderoso em Lagos quando decidiu aventurar-se pelos mares. Era, além disso, um guerreiro experimentado e viajado, que não deixou sequer que a perda de uma mão o impedisse de prosseguir uma carreira ligada ao ofício das armas.



## Diogo de Teive

Ilhas das Flores e do Corvo perdidas no Atlântico

1452

---

**Nome:** Diogo de Teive.

**Data de nascimento:** Provavelmente, nos inícios do século XV.

**Local de nascimento:** Portugal.

**Data de morte:** Em data anterior a 28 de janeiro de 1474.

**Local de morte:** Provavelmente, na ilha Terceira, nos Açores.

**Família:** Filho de Lopo Afonso de Teive. Marido de Maria Gonçalves de Vargas e Gusmão. Pai de João de Teive.

**Maior feito:** Descobridor, em 1452, das ilhas das Flores e do Corvo, no arquipélago dos Açores.

---

### Vida e feitos

Diogo de Teive foi o navegador responsável pela descoberta das ilhas do Corvo e Flores, as últimas que permaneciam por encontrar no arquipélago dos Açores. Apesar da importância da sua descoberta, pouco se sabe sobre a sua vida pessoal. Terá nascido em Portugal, nas primeiras décadas do século XV, sendo filho de Lopo Afonso de Teive. Casou, em data incerta, com Maria Gonçalves de Vargas e Gusmão, desse casamento tendo nascido João de Teive.

Tal como sucedeu com tantos outros navegadores deste período, Diogo de Teive esteve ligado à casa do infante D. Henrique (1394-1460), sendo seu escudeiro. Esta ligação ao infante que deu início às navegações dos Descobrimentos viria a contribuir para que Diogo de Teive tivesse uma carreira enquanto navegador. Contudo, nada se sabe sobre essa carreira até 1452.

Nesse ano, Diogo de Teive terá sido enviado numa viagem em busca de ilhas desconhecidas no Atlântico Norte. Por essa altura, era relativamente comum encetar viagens em busca de ilhas desconhecidas no Atlântico. O facto de os arquipélagos da Madeira e dos Açores terem sido encontrados levava a crer que existiriam outras ilhas, muitas delas com passados envoltos em lendas medievais, perdidas algures no Atlântico. Assim sendo, a viagem de Diogo de Teive nada tinha de invulgar. Terá sido nessa altura que alcançou as proximidades da Terra Nova, ilha situada na costa do atual Canadá. Na viagem de regresso, acabaria por descobrir as ilhas do Corvo e das Flores, as últimas duas ilhas do arquipélago dos Açores que ainda não tinham sido descobertas. É pouco provável que Diogo de Teive tenha sido acompanhado nesta viagem pelo seu filho, João de Teive, embora exista essa possibilidade.

Diogo de Teive terá sido senhor de, pelo menos, a ilha das Flores, de acordo com um documento de 1475. Contudo, não é possível saber ao certo quando terá, ao certo, governado aquela ilha. Sabe-se, no entanto, que as atenções do navegador se dividiram entre a Madeira e os Açores ao longo das décadas seguintes.

Em 1452, no mesmo ano em que descobriu as ilhas do Corvo e das Flores, Diogo de Teive terá firmado um contrato com o infante D. Henrique que lhe permitia a construção de um engenho de açúcar na ilha da Madeira. Por essa altura, Diogo de Teive ter-se-á mudado para aquela ilha, onde permaneceu até finais da década de 1460, certamente beneficiando da riqueza que cada vez mais estava associada à produção e venda de açúcar madeirense.

Em 1470, Diogo de Teive ter-se-á mudado para a ilha Terceira, nos Açores, onde passou a exercer o cargo de capitão e de ouvidor. A sua capitania ficou marcada pela disputa com os seguidores de Jácome de Bruges pela posse da serra de Santiago, situada na ilha Terceira. Jácome de Bruges, oriundo da Flandres, tinha sido o primeiro capitão da Terceira. Aquando do seu desaparecimento, em condições misteriosas, os seus antigos companheiros consideraram que Diogo de Teive nele tinha estado envolvido

de alguma forma. A disputa pela serra continuou após a morte de Diogo de Teive, só tendo vindo a ser resolvida no reinado de D. Manuel I (r. 1495-1521).

Diogo de Teive terá falecido na ilha Terceira, em data anterior a 28 de janeiro de 1474, altura em que o seu filho, João de Teive, vendeu as ilhas do Corvo e Flores ao fidalgo Fernão Teles de Meneses. A venda das ilhas dava a entender que os direitos sobre elas cabiam a João de Teive por ser filho do descobridor.



## Alvise de Cadamosto

Um mercador de Veneza em terras da Guiné

1455-1456

---

**Nome:** Alvise de Cadamosto, Alvise da Mosto, Da Ca' da Mosto ou Luís de Cadamosto.

**Data de nascimento:** c. 1432.

**Local de nascimento:** Veneza, em Itália.

**Data de morte:** 18 de julho de 1483.

**Local de morte:** Desconhecido, talvez em Itália.

**Família:** Filho de Giovanni da Mosto e de Giovanna Quarini. Irmão de Antonio.

**Maior feito:** Primeiro veneziano a viajar até aos rios Gâmbia, nos atuais Senegal e Gâmbia, e Geba, na atual Guiné-Bissau. Terá sido um dos primeiros europeus a avistar e a desembarcar na ilha da Boavista, em Cabo Verde.

---

### Vida e feitos

Alvise de Cadamosto nasceu em Veneza por volta de 1432, filho de Giovanni da Mosto e de Giovanna Quarini, membros da nobreza veneziana que vivia sobretudo do comércio marítimo. Teve vários irmãos, sendo que um, de nome Antonio, o acompanhou nas suas viagens comerciais à Flandres, na atual Bélgica.

Em inícios do século XV, Veneza era uma das cidades mais importantes da Europa. A Itália de então não constituía um país único como Portugal ou a Inglaterra. Era antes composta por uma série de entidades políticas independentes, como as cidades de Veneza e Génova, o ducado de Milão, o reino de Nápoles e os Estados Papais. A riqueza de Veneza provinha sobretudo do comércio marítimo que a ligava à restante Europa, ao norte

de África e ao Próximo-Oriente. Eram os venezianos que, por intermédio dos contactos com o Egito, mantinham o monopólio de venda e distribuição das especiarias orientais na Europa. Monopólio esse que, em finais do século XV e inícios do século XVI, foi posto em causa durante algum tempo pela chegada e posterior instalação dos portugueses na Índia.

Assim sendo, e dada a importância do comércio marítimo na sociedade veneziana, surge como natural a opção do jovem Alvise de Cadamosto de embarcar, em 1452, na sua primeira viagem comercial. O destino era a Flandres, no norte da Europa. No ano seguinte, em 1453, a estabilidade familiar foi posta em causa pela queda em desgraça do pai. Giovanni da Mosto foi acusado de fraude contra o governo de Veneza e prontamente exilado para fora dos domínios da cidade. Alvise de Cadamosto e os irmãos ficaram assim desamparados e deixados sob a alçada da madrasta.

Em 1454, Alvise de Cadamosto partiu novamente, rumo à Flandres, em companhia do irmão Antonio. A nova viagem era, provavelmente, motivada pelas dificuldades financeiras que a família passava após o exílio paterno. Em agosto de 1454, a embarcação onde seguia foi obrigada a aportar no Algarve, perto de Raposeira onde então se encontrava o infante D. Henrique (1394-1460). Foi nessa altura que recebeu um emissário do infante que procurou recrutá-lo para o serviço de D. Henrique. Motivado pela perspectiva de explorar novas terras e de nelas obter ganhos económicos proveitosos, Alvise de Cadamosto entregou o comando das embarcações ao irmão, Antonio, e ordenou-lhe que prosseguisse a viagem até à Flandres.

Foi nesta altura que Alvise de Cadamosto se colocou ao serviço do infante Henrique. No ano seguinte, em 1455, partiu numa caravela armada às custas do infante. Ultrapassou o cabo Branco e, ainda antes de alcançar o cabo Verde, entrou em contacto com tribos locais e conseguiu comprar-lhes alguns escravos em troca de cavalos e panos de lã. Pouco depois, acabaria por encon-

trar Antoniotto Usodimare, um navegador genovês ao serviço do infante D. Henrique. Juntos, alcançaram o rio Gâmbia, que atualmente cruza a Gâmbia e o Senegal. Cadamosto e Usodimare procuraram subir o rio e explorá-lo, mas acabaram por desistir do seu intento dada a hostilidade demonstrada pelos nativos.

Não se tardou no regresso a Portugal, pois logo em 1456 efetuou nova viagem à costa ocidental africana, novamente acompanhado por Usodimare. No decurso desta viagem, a embarcação onde seguia foi afastada da costa por uma tempestade e andou três dias à deriva. Terá sido nessa ocasião que Cadamosto avistou algumas ilhas do arquipélago de Cabo Verde e, segundo escreveu anos mais tarde, desembarcou numa à qual deu o nome de Boavista.

Atualmente, não é possível aferir se foi Cadamosto a descobrir aquele arquipélago ou se foram antes Diogo Gomes e António da Noli. Terminada a tempestade, Cadamosto e a sua tripulação encontraram de novo terra e conseguiram subir parte do rio Gâmbia. Iria viajar ainda mais para sul, explorando a costa e alcançando o rio Geba, situado na atual Guiné-Bissau, antes de iniciar a viagem de regresso a Portugal.

Depois de duas viagens à costa ocidental africana, ao serviço do infante D. Henrique, Alvise de Cadamosto permaneceu em Portugal alguns anos, apenas regressando a Veneza em 1463. Durante este período, terá continuado a sua atividade comercial. O resto da vida seria passado enquanto diplomata ao serviço de Veneza, viajando entre Itália e o Levante. Viria mesmo a falecer durante uma embaixada no Levante, a 16 de agosto de 1483, com cerca de 51 anos.

Atualmente, o conhecimento das suas viagens tem origem nos relatos que o próprio Alvise de Cadamosto passou a escrito por volta de 1463 ou 1464. Nesses documentos, que seriam publicados em Veneza em 1507, o veneziano relata as suas duas viagens à costa ocidental africana, reclamando para si mesmo o título de primeiro veneziano a ter viajado naquelas águas e a ter visto

aquelas terras. Descreve ainda a viagem de Pedro de Sintra à região por onde tinha viajado, sendo que esta viagem terá ocorrido entre 1460 e 1462.

Conforme já referimos, Alvise de Cadamosto reclamou para si mesmo a descoberta do arquipélago de Cabo Verde. Contudo, convém lembrar que anos antes, em 1460, já António da Noli tinha recebido a capitania da ilha de Santiago. Esta capitania tinha-lhe sido entregue pelo rei D. Afonso V (1438-1481) como recompensa pela descoberta de cinco ilhas daquele arquipélago. A questão da descoberta está longe de ser clara e, por isso, em meados do século XV, três navegadores diferentes, dois dos quais originários de Itália, afirmavam ter sido eles os descobridores do arquipélago cabo-verdiano: o veneziano Alvise de Cadamosto, o genovês António da Noli e o português Diogo Gomes.

Em todo o caso, e tal como no caso do arquipélago da Madeira, a descoberta inicial acabara por ser menos importante do que o momento inicial da colonização. Isto porque após a viagem de Cadamosto o arquipélago cabo-verdiano permaneceu praticamente inexplorado e, sobretudo, por povoar. Só em meados da década de 1460, e depois da capitania da ilha de Santiago ter sido entregue a António da Noli, é que o povoamento propriamente dito teve início.

A carreira de Alvise de Cadamosto é, sobretudo, exemplificativa da forma como os navegadores que participaram nos Descobrimientos nem sempre eram portugueses. De facto, Cadamosto era já um experimentado navegador veneziano na altura em que entrou ao serviço do infante D. Henrique. Contudo, e conforme afirmou, foi mais longe do que qualquer outro navegador veneziano, tendo acabado por colher os benefícios económicos da sua ousadia.

## Antoniotto Usodimare

A busca das riquezas da costa africana

1455-1456

---

**Nome:** Antoniotto Usodimare.

**Data de nascimento:** 1416.

**Local de nascimento:** Génova, em Itália.

**Data de morte:** Em data anterior a 13 de setembro de 1462.

**Local de morte:** Provavelmente, em Caffa, atual Teodósia, na península da Crimeia, na Ucrânia.

**Família:** Filho de Anfrone e Pietrina Spinola. Irmão de duas irmãs e três irmãos, um dos quais chamado Francesco. Marido de Bianchina Gentile e pai de pelo menos dois filhos.

**Maior feito:** Primeiro genovês a viajar até aos rios Gâmbia, nos atuais Senegal e Gâmbia, e Geba e Cacheu, na atual Guiné-Bissau.

---

### Vida e feitos

Antoniotto Usodimare nasceu em Génova em 1416, filho de Anfrone e de Pietrina Spinola. Teve três irmãos e duas irmãs, dos quais um, chamado Francesco, viveu em Lisboa desde pelo menos 1442. Na década de 1450, Francesco teria, muito provavelmente, sido o principal apoiante da deslocação de Antoniotto de Usodimare a Portugal. Antoniotto casou, em data incerta, com Bianchina Gentile, de quem teve pelo menos dois filhos.

Desde cedo, esteve ligado ao mundo dos negócios, um fruto da ligação da sua família, em particular, e da República de Génova, em geral, ao comércio marítimo. Génova era então uma importante cidade comercial que mantinha ligações comerciais com pontos um pouco por todo o Mediterrâneo e mesmo com o Norte da Europa. Era uma cidade autónoma numa Itália que

só muito tarde, em meados do século XIX, se tornou num reino unificado sob um mesmo rei.

Em 1450 ou 1451, dirigiu-se à Península Ibérica, mais concretamente ao reino de Castela. Procurava dar continuidade aos seus negócios em Sevilha, que era então uma importante cidade comercial. Contudo, os negócios correram mal e Antoniotto Usodimare acabou por contrair dívidas que era incapaz de pagar. Foi assim que, provavelmente incitado pelo irmão Francesco que desde pelo menos 1442 residia em Lisboa, se dirigiu a Portugal, em busca de negócios que o pudessem ajudar a pagar as dívidas. Lisboa era, a par de Sevilha, uma das mais importantes cidades peninsulares no que ao comércio marítimo dizia respeito. Era também a casa de uma assinalável comunidade de banqueiros e mercadores oriundos de várias cidades italianas, sendo disso exemplo o próprio Francesco.

A 24 de janeiro de 1453, Antoniotto Usodimare já se encontrava em Portugal, pois foi nessa data que o rei D. Afonso V (r. 1438-1481) lhe passou uma carta de segurança válida por cinco anos. Não se sabe o que fez durante dois anos, mas, em 1455, partiu numa caravela, ao serviço do infante D. Henrique (1394-1460), rumo à costa ocidental africana. Antoniotto Usodimare partia em busca do ouro e da malagueta que, de acordo com certos rumores, existiria em grande quantidade nalgumas partes daquela costa. Procurava, pois, uma forma de obter dinheiro suficiente não só para enriquecer, mas, sobretudo, para pagar as dívidas pendentes.

No decurso desta viagem, Usodimare encontrou o veneziano Alvise de Cadamosto e juntos seguiram para sul e procuraram subir o rio Gâmbia. Contudo, a hostilidade das tribos locais não permitiu a exploração e, sobretudo, o comércio na região, pelo que se viram obrigados a rumar mais a norte. Alcançaram a terra dos barbacin, onde um senhor local se dispôs a comerciar com os europeus. Antoniotto de Usodimare trocou então alguns panos por 31 escravos, algumas presas de elefante, alguns

papagaios e um pouco de almíscar. Sem dúvida que produtos tão exóticos como os papagaios e as presas de elefante, e tão rentáveis como os escravos, terão ajudado Usodimare a angariar dinheiro suficiente para pagar parte da sua dívida.

Regressado a Portugal, Antoniotto de Usodimare passaria a escrito tudo o que experienciou na sua viagem. A 12 de dezembro de 1455, enviou essa carta aos seus irmãos e aos credores em Génova. Esta carta, escrita em latim, constitui um importante documento para o conhecimento da época, pois foi escrita por um interveniente nos Descobrimentos, logo após o término de uma viagem à costa ocidental africana, em particular, à região dos rios da Guiné.

Nessa carta, Antoniotto Usodimare não se limita a relatar o decorrer da sua primeira viagem a África. Pelo contrário, faz uso de uma série de elementos que eram parte do imaginário europeu, por forma a impressionar os seus credores em Génova. Afirma, por exemplo, que se diz que na costa africana existem unicórnios e homens com caudas que comem os próprios filhos. Refere que encontrou um outro genovês, membro da tripulação das galés dos Vivaldi, o que seria impossível, pois esse homem teria de ter então mais de 170 anos! Os irmãos Vivaldi partiram para a costa ocidental de África no século XIV e depois disso nunca mais ninguém os viu. Os exageros de Usodimare chegaram mesmo ao ponto de afirmar que teve de voltar ao reino por falta de comida, uma vez que os europeus morreriam se comessem a mesma comida que os africanos!

No essencial, a carta de Usodimare explora o imaginário europeu da época e, acima de tudo, procura impressionar os seus credores, ao ponto de, porventura, alargarem o prazo de pagamento das dívidas, conforme lhes era, aliás, pedido por Usodimare. Aquilo que atualmente nos pode parecer ridículo, era, naquela época, perfeitamente normal e capaz de impressionar qualquer um.

No ano seguinte, em 1456, Antoniotto Usodimare voltaria a partir para a região da Gâmbia, sendo acompanhado por Alvise

de Cadamosto. Juntos, terão alcançado os rios Geba e Cacheu, na atual Guiné-Bissau. Não é certo que Usodimare tenha acompanhado Cadamosto na sua descoberta acidental de algumas das ilhas do arquipélago de Cabo Verde.

A segunda viagem de Antoniotto de Usodimare à região dos rios da Guiné terá sido proveitosa em termos económicos, uma vez que, em finais de 1456, o navegador abandonou Portugal e regressou a Génova. Em 1458, tinha-se mudado para a outra ponta da Europa, pois nessa data era representante dos Marchioni, poderosos banqueiros florentinos, em Caffa, na península da Crimeia, banhada pelo mar Negro. É possível que tenha vindo a falecer em Caffa, que então era uma possessão genovesa, em data anterior a 13 de setembro de 1462.

# Diogo Gomes

Um aventureiro nos rios da Guiné

1456-1460

---

**Nome:** Diogo Gomes ou Diogo Gomes de Sintra.

**Data de nascimento:** c. 1425.

**Local de nascimento:** Talvez em Lagos.

**Data de morte:** Antes de 6 de dezembro de 1502.

**Local de morte:** Provavelmente em Sintra.

**Família:** Marido de Isabel Gomes.

**Maior feito:** Foi o primeiro navegador a subir os rios Geba (Guiné-Bissau), Gâmbia (Gâmbia e Senegal) e Salum (Senegal). Foi um dos descobridores, em 1460, do arquipélago de Cabo Verde.

---

## Vida e feitos

Diogo Gomes, também por vezes conhecido como Diogo Gomes de Sintra, terá nascido em Lagos, no Algarve, por volta de 1425. Ao longo da vida, foi acumulando cargos e funções, recebendo benesses e servindo ora o infante D. Henrique ora a Coroa. Fez de tudo um pouco: navegou por mares e rios desconhecidos, descobriu novas terras, fez comércio com os nativos ao longo da costa ocidental africana e, em Portugal, desempenhou cargos de justiça ou relacionados com a gestão de dinheiro. No essencial, a sua carreira permitiu-lhe subir alguns degraus sociais, terminando a vida, por volta de 1502, como cavaleiro da casa real.

Muito pouco se sabe sobre a vida pessoal de Diogo Gomes. Na verdade, sabe-se apenas que casou com Isabel Gomes que, em 1502 e tendo o marido já falecido, procurou pagar rituais religiosos para garantir a salvação da sua alma.

Diogo Gomes terá começado a sua carreira enquanto moço de câmara do infante D. Henrique (1394-1460). Seria, nessa altura, ainda muito jovem e a sua carreira posterior irá demonstrar que se tornou num servidor próximo do infante.

Em 1445, comandou uma caravela na armada que se dirigiu à ilha de Tider, perto do cabo Branco, na atual Mauritânia. A armada era comandada por Gil Eanes e por Lançarote de Freitas. Esta armada, tal como outras do mesmo período, tinha por objetivo não só a exploração, mas também a captura de escravos que depois podiam ser vendidos em Portugal por um bom preço. Não se sabe o que fez depois do regresso a Portugal, pois nada se sabe da sua vida até 1451.

Nesse ano, foi nomeado para o cargo de escrivão da carreamento real, nomeação que o aproximou ainda mais do serviço à Coroa portuguesa. Já nessa altura era referido como criado do rei D. Afonso V (1438-1481). Terá permanecido no reino até 1456, data em que partiu, em nova viagem, rumo à costa ocidental africana, durante a qual comandou uma armada de três caravelas e foi acompanhado por João Gonçalves Ribeiro e Nuno Fernandes da Baía. Nessa ocasião, Diogo Gomes subiu dois rios africanos pela primeira vez: o rio Geba, na atual Guiné-Bissau, durante a viagem rumo a sul; e o rio Gâmbia, que atualmente divide a Gâmbia e o Senegal, na altura da sua viagem de regresso. É possível que, ao subir o rio Gâmbia, tenha entrado em contacto com as populações locais e, desse modo, obtido informações sobre as minas de ouro do Senegal e do Alto Níger, sobre o entreposto comercial de Tombuctu, situado no atual Mali, bem como sobre as rotas sarianas do ouro.

Em 1459-1460, Diogo Gomes partiu de novo para a costa ocidental africana. Nessa ocasião, explorou o rio Salum, situado no atual Senegal. Terá sido na viagem de regresso a Portugal, já em 1460, que Diogo Gomes, acompanhado pelo genovês António da Noli, terá descoberto algumas das ilhas do arquipélago de Cabo Verde, chegando mesmo a desembarcar na ilha de Santiago.

A viagem de regresso a Portugal seria atribulada, já que a sua embarcação, depois de fazer escala na Madeira, foi atingida por uma tempestade. António da Noli chegou primeiro ao reino e reivindicou a descoberta de Cabo Verde perante o rei. Seria, pois, o genovês a receber a capitania da ilha de Santiago enquanto recompensa e não Diogo Gomes que, até ao final da vida, terá reivindicado os seus supostos direitos.

Apesar de não lhe ter concedido a capitania de Santiago, o rei não deixou de lhe confiar importantes missões. Foi assim que, no final de 1460, Diogo Gomes foi enviado a Lagos para verificar o estado de decomposição do corpo do infante D. Henrique, seu antigo senhor, falecido a 13 de novembro. A sua missão prendia-se com a vontade do infante de que as suas ossadas fossem trasladadas para o mosteiro da Batalha, para ali repousar junto do pai, o rei D. João I (1357-1433), da mãe, a rainha D. Filipa de Lencastre (1360-1415), e dos irmãos, o rei D. Duarte (1391-1438) e o infantes D. Pedro (1392-1449) e D. João (1400-1442). A trasladação do corpo do infante viria a ser realizada em 1461.

Ao longo da sua vida, Diogo Gomes acumulou várias mercês régias. Em 1459, foi nomeado almoxarife de Sintra, cargo que viria a desempenhar até 1480. Diogo Gomes acabaria por ficar ligado a Sintra e à região circundante, apenas de lá saindo, em 1459, para participar numa nova, e já referida, viagem à costa ocidental africana. Em 1466, foi escolhido como juiz das coutadas, caças e montarias e, em 1479, já era referido como vedor do paço real de Sintra e juiz das sisas de Colares.

O serviço à Coroa também permitiu a Diogo Gomes ascender socialmente. Em 1463, era referido como escudeiro da casa real, mas, quando faleceu, por volta de 1502, já tinha ascendido a cavaleiro da casa real. Entretanto, o rei tinha-lhe concedido uma tença de 4800 reais anuais.

Boa parte do que se sabe sobre a vida de Diogo Gomes provém de um documento em latim, ao qual os historiadores convencionaram chamar a *Relação de Diogo Gomes*. Esse documento, que

relata os principais acontecimentos da sua vida, tais como as suas viagens aos rios da região da Guiné, terá sido escrito algures entre 1484 e 1502, data em que Diogo Gomes já tinha falecido. Não se sabe se o documento terá sido escrito pelo próprio Diogo Gomes ou por Martin Behaim, um alemão originário da cidade de Nuremberga. É possível que Martin Behaim, depois de conversar com Diogo Gomes, por volta de 1485, tenha escrito o documento a que nos referimos. São estas as duas versões possíveis para a existência deste documento que tão importante é para o conhecimento da vida do navegador Diogo Gomes.

Conforme já referimos, Diogo Gomes terá falecido antes de 6 de dezembro de 1502, provavelmente em Sintra, onde durante tanto tempo exerceu cargos em nome do rei. A sua longa vida, que cruzou os reinados de D. João I, D. Duarte, D. Afonso V, D. João II (r. 1481-1495) e D. Manuel I (r. 1495-1521), foi vivida, sobretudo, ao serviço da Coroa, que, de forma mais ou menos constante, sempre recompensou os serviços prestados com novas e importantes mercês. Assim sendo, Diogo Gomes é um claro exemplo dos homens que utilizaram o serviço ao rei e, neste caso particular, o serviço enquanto navegadores e descobridores, para ascenderem socialmente.

# António da Noli

Um novo arquipélago, um novo capitão

1460

---

**Nome:** António da Noli.

**Data de nascimento:** Primeiras décadas do século XV.

**Local de nascimento:** Génova, em Itália.

**Data de morte:** Anterior a 8 de abril de 1497.

**Local de morte:** Provavelmente na Ribeira Grande, na ilha de Santiago, em Cabo Verde.

**Família:** Pai de D. Branca de Aguiar. Sogro de Jorge Correia. Irmão de Bartolomeu da Noli e tio de Rafael da Noli.

**Maior feito:** Foi um dos descobridores, em 1460, de cinco ilhas do arquipélago de Cabo Verde.

---

## Vida e feitos

António da Noli nasceu em Génova, em Itália, em data incerta, mas situada algures nas primeiras décadas do século XV. Quando nasceu, Itália encontrava-se ainda politicamente dividida e assim permaneceria até meados do século XIX. Cidades independentes, tais como Génova, Veneza e Florença coexistiam com entidades tão distintas como o reino de Nápoles, a sul, os Estados Papais, no centro, e o ducado de Milão, a norte. Génova era uma das cidades mais importantes da região, fruto do seu poder naval e comercial.

As ligações entre Portugal e Génova eram já antigas. O primeiro almirante de Portugal, nomeado pelo rei D. Dinis (1279-1325), foi precisamente um genovês, de nome Manuel Pessanha. Na altura em que António da Noli nasceu, existia em Portugal uma importante comunidade italiana, composta sobretudo por

florentinos e genoveses, e que vivia principalmente do comércio marítimo e da atividade bancária. Assim sendo, não é de todo estranho que António da Noli, atingida a idade adulta, tenha oferecido ao rei de Portugal os seus serviços enquanto navegador.

Da vida pessoal de António da Noli muito pouco se sabe. Filho de pais desconhecidos, sabemos apenas que tinha um irmão, Bartolomeu da Noli, e um sobrinho, Rafael da Noli. Ambos o terão acompanhado na sua viagem à ilha de Santiago em Cabo Verde. António da Noli casou já em Portugal com uma senhora cujo nome também não conhecemos, mas cujo apelido seria, provavelmente, de Aguiar, dado o nome da filha do casal, D. Branca de Aguiar. António da Noli não teve filhos varões, pelo que a capitania de Santiago, que como veremos exerceu durante três décadas, foi passada, por ordem do rei, a quem tivesse casado com D. Branca de Aguiar, sua filha. Esta filha, a única que conhecemos, casou com Jorge Correia, fidalgo da casa real, indivíduo que herdou a dita capitania em 1497, após a morte do sogro.

Em 1460, António da Noli participou numa viagem à Guiné, liderada por Diogo Gomes. Terá sido no decurso dessa viagem que António da Noli e Diogo Gomes terão descoberto cinco ilhas do arquipélago de Cabo Verde: as ilhas de Santiago, de São Filipe, das Maias, de São Cristóvão e do Sal, que correspondem, pela mesma ordem, às atuais ilhas de Santiago, Fogo, Maio, Boavista e Sal. Na viagem de regresso, os dois navegadores fizeram escala na ilha de Palma, nas Canárias, e na ilha da Madeira.

Diogo Gomes foi o primeiro a partir da Madeira rumo a Portugal. Contudo, na sua pressa de alcançar o reino, acabou por se ver confrontado com ventos contrários que empurraram a sua caravela para os Açores. António da Noli, que evitou o mau tempo ao partir mais tarde, foi capaz de alcançar Lisboa antes do seu companheiro. Assim sendo, António da Noli foi o primeiro a chegar a Portugal com a notícia da descoberta de algumas ilhas do arquipélago de Cabo Verde. Pela prestação desse serviço o rei

concedeu-lhe, a pedido do próprio, a capitania da recém-descoberta ilha de Santiago, para grande desagrado de Diogo Gomes que, até ao final da vida, reclamou ter sido ele o primeiro a descobrir aquela ilha.

Embora António da Noli tenha sido, naquela altura, considerado o descobridor oficial das cinco primeiras ilhas de Cabo Verde, hoje em dia considera-se que dividiu a descoberta com Diogo Gomes, que no entanto nunca foi recompensado pelo rei por aquele serviço específico.

Após a descoberta das primeiras ilhas, o arquipélago de Cabo Verde passou a servir de ponto de escala na rota que ligava Portugal à costa da Guiné, pelo que era necessário o seu povoamento, por razões económicas e político-militares. O povoamento da ilha de Santiago foi, de início, uma tarefa pouco atrativa para os colonos portugueses. O clima tropical, aliado à distância que separava as ilhas do reino tornava o arquipélago num local difícil de povoar, sobretudo quando comparado com a Madeira e mesmo os Açores. O povoamento em força só arrancou em 1466. A 12 de julho desse ano, o rei D. Afonso V (1438-1481) concedeu aos potenciais povoadores de Santiago um privilégio que lhes permitia comerciar livremente com a região dos rios da Guiné. Não tardou até que, ambicionando enriquecer, os colonos comesçassem a chegar à ilha de Santiago. E não era para menos, já que o comércio constituía naquela região um monopólio muito rentável para a Coroa, ao qual se abria então uma limitada exceção para os futuros povoadores de Santiago.

Entretanto, António da Noli era, desde 1462, capitão daquela mesma ilha de Santiago, e tinha sido o responsável pela chegada dos primeiros colonos à ilha. No entanto, apesar de ter exercido o cargo de capitão até falecer, o seu poder foi sendo progressivamente limitado. Terá sido capitão de toda a ilha até cerca de 1470, data em terá passado a controlar apenas a metade sul da ilha de Santiago. Em 1476, a ilha foi capturada por tropas castelhanas e o seu capitão, António da Noli, foi obrigado a jurar

fidelidade aos reis de Castela, D. Isabel e D. Fernando. Só em 1479, após o tratado das Alcáçovas, que colocou fim à guerra, António da Noli voltou a estar ao serviço da Coroa portuguesa. Terá permanecido na ilha de Santiago até falecer, em data anterior a 8 de abril de 1497, pois nessa data o rei D. Manuel I entregou a capitania ao seu genro, Jorge Correia, fidalgo da casa real.

# Diogo Cão

Em busca do extremo sul de África

1482-1486

---

**Nome:** Diogo Cão.

**Data de nascimento:** Provavelmente, em meados do século XV.

**Local de nascimento:** Algures em Portugal.

**Data de morte:** Possivelmente, em 1486.

**Local de morte:** Possivelmente, na região da serra Parda, na atual Namíbia.

**Família:** Desconhecida.

**Maior feito:** Primeiro navegador a descobrir o rio Zaire (1484), também conhecido como rio Congo, e que atualmente marca a fronteira entre o Congo e Angola.

---

## Vida e feitos

Não é possível saber ao certo quando nem onde nasceu Diogo Cão. No entanto, dado que serviu a Coroa enquanto capitão de navios, a partir de pelo menos 1480, é provável que tenha nascido o mais tardar em meados do século XV. Quanto à sua família, nada pode ser afirmado com certeza, embora seja muito provável que fosse membro da pequena nobreza, uma vez que era escudeiro da casa real.

Ainda que se ignore praticamente tudo sobre a sua vida pessoal, Diogo Cão contribuiu de forma substancial para a exploração de parte da costa ocidental africana. A primeira referência a este capitão data, como referimos, de 1480. Nesse ano, Diogo Cão capitaneava uma armada, constituída por quatro navios, que tinha por missão partulhar a costa da Guiné. Esse patrulhamento era necessário, pois a Coroa portuguesa reclamava para

si o monopólio da navegação além do cabo Bojador, o que significava que nenhum navio podia aceder ao proveitoso comércio da Guiné sem autorização expressa do rei de Portugal. Porém, entre 1475 e 1479, Portugal e Castela estiveram em guerra, pelo que os reis de Castela desde cedo autorizaram os seus vassallos a armarem navios e violarem o rentável monopólio português.

Assim sendo, a Coroa portuguesa sentiu a necessidade de enviar algumas caravelas bem armadas em patrulha à Guiné. Embora o tratado das Alcáçovas-Toledo, de 1479-1480, tivesse colocado um fim à guerra, a ingerência castelhana em águas que Portugal via como suas persistia, ainda que de forma não oficial. Em 1480, a armada capitaneada por Diogo Cão capturou uma caravela castelhana onde seguia um comerciante flamengo, chamado Eustache de la Fosse. Esse mercador viria mais tarde a deixar um relato escrito daqueles acontecimentos.

Após ser avistada pela armada, a caravela castelhana tentou fugir, mas, após ser bombardeada pela artilharia das caravelas portuguesas, acabou por se render. Diogo Cão viria a deslocar-se ao reino pouco depois, trazendo consigo os prisioneiros. Eustache de la Fosse viria mais tarde a conseguir fugir da prisão, atravessar a fronteira até Castela e daí partir para a sua Flandres natal.

Em 1481, a Coroa tinha ordenado a construção da fortaleza de São Jorge da Mina, situada no atual Gana. Não tardou até que essa feitoria portuguesa começasse a enviar importantes remessas de ouro para o reino. Como se percebe, a costa africana assumia cada vez mais um papel de grande importância nos planos da Coroa. Assim sendo, surge como natural que por essa mesma altura se tenham reiniciado as viagens de exploração da costa mais para sul, viagens que tinham sido interrompidas enquanto durara a guerra. O principal objetivo destas viagens era o descobrimento do extremo sul de África, por forma a provar que era possível contornar aquele continente por via marítima.

Não se sabe ao certo se, na década de 1480, Diogo Cão realizou duas se três viagens à costa ocidental africana. Em todo o caso, a

única diferença reside na altura em que as respetivas viagens tiveram lugar e na sua duração, e não na área efetivamente explorada.

Em 1482, Diogo Cão partiu de Lisboa rumo à fortaleza de São Jorge da Mina e, uma vez aí chegado, rumou a sul, ao longo da costa. Por volta do mês de abril, descobriu a foz do rio Zaire ou Congo, que atualmente assinala parte da fronteira entre o Congo e Angola. Nesse local, foi erigido o primeiro padrão em pedra, como forma de marcar a passagem portuguesa pela região. A armada, que seria possivelmente composta por quatro embarcações, subiu o rio Zaire cerca de 150 km em busca do reino do mítico Preste João das Índias<sup>8</sup>. Depois de abandonar o rio Zaire, a armada ainda avançaria rumo a sul, tendo alcançado o cabo do Lobo, situado na atual Angola, onde foi colocado um novo padrão em pedra. Pouco depois, teve início a viagem rumo a Portugal, onde Diogo Cão terá chegado em meados de março ou inícios de abril de 1484. A recompensa pela missão bem-sucedida não se fez esperar, uma vez que foi armado cavaleiro pelo rei D. João II (r. 1481-1495) e recompensado com a atribuição de uma tença anual no valor de 10 000 reais. É possível que estas recompensas tivessem a sua origem num engano, uma vez que alguns historiadores admitem a hipótese de Diogo Cão ter julgado que tinha atingido o extremo sul de África. No entanto, é pouco provável que tal engano tivesse ocorrido. Caberia a Bartolomeu Dias a tarefa de alcançar e ultrapassar pela primeira vez o extremo sul do continente africano.

---

<sup>8</sup> O Preste João era um rei mítico que fazia parte da imaginação medieval europeia. Este rei cristão era, de certo modo, identificado como o rei da Etiópia, mas ninguém sabia ao certo onde se localizava o seu reino, se em África ou na Ásia. Durante os Descobrimientos, era relativamente comum os portugueses subirem os rios africanos e comunicarem com tribos locais, em busca de informações sobre o Preste João. Apenas no século XVI, os portugueses entrariam pela primeira vez em contacto com o reino da Etiópia e não tardariam a perceber que, ainda que aquele monarca fosse cristão copta, era demasiadamente fraco para poder ajudar a Coroa portuguesa na luta contra os muçulmanos, em África ou na Índia, ambição que os portugueses tinham alimentado até essa altura.

No verão de 1485, Diogo Cão rumou novamente a África. A viagem seguiu o mesmo percurso da anterior, ultrapassou o rio Zaire e, em janeiro de 1486, tinha já alcançado a costa da atual Namíbia. O que se passou em seguida é menos claro. É possível que, dada a aridez da costa daquela região, Diogo Cão tenha decidido que não valia a pena continuar e, portanto, tenha regressado a Portugal. Uma vez no reino, D. João II tê-lo-ia castigado por se ter enganado, ao julgar ter chegado ao extremo sul de África, não o tendo nomeado para mais nenhuma armada. Contudo, a hipótese mais provável é a de que Diogo Cão faleceu ao largo da costa da Namíbia, mais concretamente na região da serra Parda, e que a tripulação, não vendo razões para continuar após a morte do capitão, tenha decidido regressar a Portugal. O facto de Diogo Cão não voltar a ser referido após 1486 parece sugerir que teria falecido.

## Bartolomeu Dias

Além da tormenta, o cabo da Boa Esperança

1487-1488

---

**Nome:** Bartolomeu Dias.

**Data de nascimento:** Meados do século XV.

**Local de nascimento:** Portugal.

**Data de morte:** 20 de maio de 1500.

**Local de morte:** Ao largo do cabo da Boa Esperança, na atual África do Sul.

**Família:** Irmão de Diogo Dias, igualmente navegador. Pai de Simão Dias e António Dias. Avô de Paulo Dias de Novais, primeiro governador de Angola e fundador da cidade de São Paulo de Luanda, atual Luanda.

**Maior feito:** Foi o capitão-mor da armada que, em 1488, dobrou o cabo das Tormentas e entrou pela primeira vez no oceano Índico.

---

## Vida e feitos

Em finais do século XV, viveram em Portugal vários Bartolomeu Dias ligados à navegação. Assim sendo, iremos referir apenas as informações que a maioria dos historiadores aceitam como fazendo parte da vida do navegador que dobrou o cabo das Tormentas.

Bartolomeu Dias nasceu em Portugal em meados do século XV. Pelo menos, é o que sugere o facto de já em 1475 se encontrar ligado à navegação, servindo enquanto capitão de um navio que fez uma viagem comercial entre Portugal e a cidade italiana de Génova. O decorrer da carreira de Bartolomeu Dias demonstra que terá nascido no seio de uma família da pequena

nobreza, embora desconheçamos quem foram os seus pais. Nos séculos XV e XVI, era comum os capitães de embarcações, tal como Bartolomeu Dias, sobretudo aqueles que serviam a Coroa de Portugal, serem escudeiros ou cavaleiros, portanto, indivíduos oriundos da baixa ou média nobreza. Só a partir de 1497, Bartolomeu Dias passaria a ser referido como escudeiro, o que demonstra que, se não o era antes, a partir dessa altura passou a ser membro da pequena nobreza. Bartolomeu Dias teve pelo menos um irmão, Diogo Dias, também ele navegador. Bartolomeu Dias foi casado, ainda que não seja possível saber qual o nome da sua mulher. Juntos tiveram vários filhos, mas apenas conhecemos o nome de dois: Simão Dias, que morreu ainda muito jovem, e António Dias. Quando Bartolomeu Dias faleceu, em 1500, o rei D. Manuel I concedeu ao seu filho mais velho, Simão Dias, a tença<sup>9</sup> de que o pai tinha usufruído, num total de 12 000 reais, pagos anualmente. Simão Vaz era ainda demasiadamente novo, pelo que quem a geriu foi a sua mãe até ter atingido a maioridade que, naquele período, eram, normalmente, os 14 anos.

O seu filho mais novo, António Dias, terá sido cavaleiro da Ordem de Cristo e escrivão do Armazém da Guiné<sup>10</sup>. Casou com Joana Fernandes, filha de Fernão Pires e Guiomar Montez. Desse casamento nasceram Paulo Dias de Novais e D. Guiomar de Novais, tendo o apelido Novais tido a sua origem na família da mãe. Paulo Dias de Novais viria a ser o primeiro governador português de Angola e o fundador da cidade de São Paulo de Luanda, em 1576.

Voltando a Bartolomeu Dias, a sua carreira enquanto navegador iniciou-se ainda na década de 1470, ligada, em simultâneo, ao comércio marítimo e à pirataria no mar Mediterrâneo. A 3 de

<sup>9</sup> A tença era uma espécie de subsídio pago pela Coroa a determinados membros da nobreza. Uma tença podia ser obtida através da prestação de importantes serviços ao rei, precisamente o que aconteceu com Bartolomeu Dias.

<sup>10</sup> O Armazém da Guiné, situado em Lisboa, era uma das secções da chamada Casa da Guiné, mais tarde também Casa da Índia. Era onde se guardavam os produtos que chegavam da costa ocidental de África ou para lá eram dirigidos.

janeiro de 1475, Génova concedeu-lhe um salvo-conduto para poder fazer viagens de comércio entre aquela cidade e Portugal. Em 1478, encontrava-se novamente em Itália<sup>11</sup> descarregar a Porto Pisano, o porto de abastecimento da cidade de Pisa. O açúcar tinha sido comprado por uma companhia de mercadores florentinos, os Cambini e, pouco mais tarde, voltou ao mesmo porto para entregar uma carregamento de sardinhas compradas em Lisboa pelo mercador e banqueiro florentino Bartolomeu Marchioni. Assim sendo, as primeiras viagens comerciais nas quais Bartolomeu Dias serviu enquanto capitão de navio foram realizadas ao serviço dos interesses de mercadores e banqueiros italianos. Genoveses e florentinos tinham então uma importante comunidade em Portugal que vivia sobretudo do comércio e da banca.

Ainda na década de 1470, Bartolomeu Dias operou enquanto corsário, ao serviço da Coroa portuguesa, tomando navios inimigos. A 21 de junho de 1478, o príncipe D. João, agindo em nome do rei D. Afonso V, concedeu a Bartolomeu Dias o direito a manter para si o quinto de todas as presas que até então tinha tomado. Quando se tomava um navio inimigo, os despojos eram divididos entre os vencedores e uma quinta parte, chamada precisamente «o quinto», era guardada para o rei. Neste caso, a Coroa abdicava do quinto porque devia 12 000 reais a Bartolomeu Dias, pelo que assim os considerava pagos. Esta quantia tinha sido utilizada pelo capitão português em Génova para resgatar um escravo do rei que lá se encontrava cativo por razões desconhecidas.

Também não é possível saber que navios foram tomados por Bartolomeu Dias e a sua tripulação. É provável que tenham sido navios norte-africanos, já que os portugueses combatiam contra

---

<sup>11</sup> Itália era, e continuaria a ser, até ao século XIX, apenas uma expressão geográfica, já que se encontrava dividida num grande número de entidades políticas. As importantes cidades de Veneza e Génova coexistiam, por exemplo, com o ducado de Milão, o reino de Nápoles e mesmo os Estados Papais.

os muçulmanos em Marrocos desde a conquista de Ceuta em 1415, ou mesmo castelhanos, uma vez que Portugal se encontrava em guerra contra Castela desde 1475. A atividade corsária era então levada a cabo por praticamente todos os reinos da região, pois era, em simultâneo, muito proveitosa e criava graves problemas à navegação inimiga.

Só voltamos a ter notícia de Bartolomeu Dias a 10 de outubro de 1486, data em que D. João II lhe concedeu uma tença anual de 6000 reais. Nessa altura, é referido enquanto patrão de uma nau da Coroa chamada *S. Cristóvão*. É possível que já nesta altura o rei tivesse escolhido Bartolomeu Dias como capitão da armada que no ano seguinte partiria rumo ao cabo das Tormentas.

No verão de 1487, talvez em agosto, partiu de Lisboa uma pequena armada composta por duas caravelas e uma nau de mantimentos. Bartolomeu Dias seguia como capitão-mor da armada e comandava uma das caravelas, chamada *S. Cristóvão*, enquanto o seu irmão, Diogo Dias, comandava a naveta de mantimentos. A outra caravela, chamada *S. Pantaleão*, tinha como capitão João Infante. Em cada uma das embarcações seguia um piloto experiente, essencial para assegurar a navegação ao longo de toda a costa ocidental de África. Com Bartolomeu Dias seguia Pêro de Alenquer, com João Infante viajava Álvaro Martins e com Diogo Dias seguia João de Santiago.

O objetivo da armada era contornar o cabo das Tormentas, por forma a alcançar a Índia por via marítima. A Índia era desde a década de 1470 o objetivo da Coroa portuguesa, ainda que pouco se soubesse na Europa sobre o misterioso, mas muito desejado, Oriente. A armada comandada por Bartolomeu Dias, em 1487-1488, inseria-se assim perfeitamente na política da Coroa portuguesa, política essa que seria seguida por D. Manuel I, sucessor de D. João II, e que culminaria com a chegada da armada de Vasco da Gama à Índia em 1498.

A expedição comandada por Bartolomeu Dias seguiu rumo a sul durante cerca de quatro meses. Na costa da atual Namíbia,

numa baía apelidada Angra Pequena, o capitão-mor decidiu deixar a naveta de mantimentos com a respetiva tripulação. Diogo Dias, irmão do capitão-mor e capitão da naveta, terá sido deixado na região para, juntamente com a sua tripulação, estabelecer contactos com as populações indígenas do interior. Dos oito ou nove tripulantes, apenas três sobreviveram aos nove meses em que ficaram isolados na região, aguardando o regresso do resto da armada, sendo um dos sobreviventes precisamente Diogo Dias.

Desde a partida de Angra Pequena que a viagem das duas caravelas se tornou mais difícil. Forçadas a afastar-se da costa africana pelo mau tempo, as duas embarcações navegaram demasiadamente para sul e, para sua grande surpresa, apanharam o frio antártico. O cabo das Tormentas acabou por ser passado de forma despercebida e as caravelas começaram a rumar a norte, navegando no oceano Índico sem o saberem, até encontrarem de novo terra. Da costa oriental de África pouco conheceram Bartolomeu Dias e os seus homens. Os tripulantes, assustados pela distância percorrida e cansados da viagem, forçaram o capitão-mor a voltar para trás. O limite do avanço da expedição ao longo da costa oriental foi o rio do Infante, assim chamado por a caravela de João Infante ter sido a primeira a lá chegar. Atualmente, este rio chama-se Great Fish River e fica situado na África do Sul.

A viagem de regresso foi feita junto à costa e só então, por volta de abril de 1488, se percebeu que o cabo das Tormentas, a partir de então chamado cabo da Boa Esperança, tinha sido ultrapassado. No cabo, foi deixado uma padraão, para assinalar a passagem dos portugueses pelo local, e o mesmo se fez na baía de Angra Pequena. A viagem de regresso, feita uma vez mais pelas três embarcações, demorou ainda mais tempo e foram necessárias várias escalas. Foi feita escala em São Tomé e Príncipe, onde fizeram embarcar Duarte Pacheco Pereira que se encontrava doente e, por isso, tinha de voltar ao reino, não

sendo pois capaz de continuar a missão de exploração da costa africana – independente da de Bartolomeu Dias – que o rei lhe tinha dado.

O regresso ao reino deu-se cerca de um ano e meio depois da partida, por volta de dezembro de 1488. Embora a maioria dos cronistas<sup>12</sup> tenham ignorado esta viagem quando escreveram sobre o reinado de D. João II, foi muito significativa, facto assinalado pelos mapas feitos à época e que passaram a mostrar África como um continente finito e que possuía a sul uma passagem marítima.

Nos anos que se seguiram à viagem, Bartolomeu Dias desempenhou as funções de almoxarife da Casa da Guiné<sup>13</sup>. Nomeado pelo rei D. João II para uma posição que era de grande confiança, pois lidava com uma grande quantidade de ouro, Bartolomeu Dias desempenhou as funções entre 1490 e 1497. Subido ao trono em 1495, D. Manuel I não tardou a demonstrar ter confiança em Bartolomeu Dias, já que o encarregou de supervisionar a construção dos navios para a armada de Vasco da Gama.

Bartolomeu Dias acabou por tomar parte na expedição de Vasco da Gama, que partiu de Lisboa em 1497, mas seguiu apenas até Cabo Verde, região onde se separou da armada e seguiu para a fortaleza portuguesa de S. Jorge da Mina, situada na costa do atual Gana. Bartolomeu Dias desempenhava ainda, nessa altura, as funções de almoxarife da Casa da Guiné, pelo que é possível que a sua viagem a S. Jorge da Mina, de onde provinha boa parte do ouro que a Coroa portuguesa despendia, se inserisse no desempenho de alguma função ligada ao cargo. Diferente destino

<sup>12</sup> O cronista era um homem que o rei nomeava para escrever a História dos reis de Portugal seus antepassados. Assim, muito do que sabemos sobre História deve-se ao que os cronistas deixaram escrito sobre a época em que viveram.

<sup>13</sup> A Casa da Guiné ficava situada em Lisboa e era responsável pela gestão de dinheiro, produtos, homens e navios que tinham por destino ou por origem a costa ocidental africana. Mais tarde, com a descoberta do caminho marítimo para a Índia, passaria a gerir também os dinheiros e produtos daquela região, obtendo então o nome de Casa da Índia.

teve o seu irmão, Diogo Dias, que seguiu até à Índia com Vasco da Gama.

A chegada da armada de Vasco da Gama a Lisboa, ocorrida em 1499, demonstrou que era possível alcançar com sucesso a Índia por via marítima. Assim sendo, o rei D. Manuel I decidiu enviar uma nova armada à Índia, para lá comprar as tão desejadas especiarias orientais, como a pimenta. Em março de 1500, o rei enviou para a Índia uma armada de 13 embarcações, comandada por Pedro Álvares Cabral. Tanto Bartolomeu como Diogo Dias seguiam como capitães de embarcações nessa armada e tinham mesmo uma missão específica: uma vez chegados à costa oriental de África, deviam procurar a cidade de Sofala e lá construir uma fortaleza. Sofala era então uma ponto de passagem do ouro oriundo do interior de África. Para comprar especiarias na Índia era essencial pagar em ouro, pelo que o rei D. Manuel planeou construir uma fortaleza naquela cidade, para assim a poder controlar e obter o metal precioso. Portugal era um país desprovido de ouro, pelo que era impossível enviar aquele metal do reino para a Índia para comprar especiarias.

A armada de Pedro Álvares Cabral, que tinha por destino a Índia, desviou-se da sua rota no Atlântico e acabou por alcançar as terras que mais tarde viriam a ter o nome de Brasil. Os portugueses, que permaneceram dentro dos seus navios, tentaram desde logo estabelecer contacto com os nativos que viram na praia. Dada a sua importância na armada e a sua experiência na costa ocidental de África, Bartolomeu Dias foi enviado pelo capitão-mor, Pedro Álvares Cabral, para contactar com os índios. Bartolomeu Dias e Nicolau Coelho, um outro capitão, procuraram receber os índios da mesma forma utilizada em África, ou seja, dando-lhes de comer e oferecendo-lhes roupas de presente, para assim demonstrarem que os portugueses vinham em paz. Contudo, os índios não aceitaram os presentes, pelo que no dia seguinte os portugueses desembarcaram, com Bartolomeu Dias na dianteira, para tentarem uma vez mais estabelecer contacto.

Ao verem Bartolomeu Dias aproximar-se da costa, os índios aproximaram-se do mar, para melhor verem os desconhecidos e satisfazerem a sua curiosidade.

Nada mais se sabe sobre a presença de Bartolomeu Dias em terras sul-americanas além do que já referimos. A 2 de maio, a armada acabou por seguir viagem rumo à Índia, com a exceção de um pequeno navio que foi enviado para Portugal, para avisar o rei D. Manuel I da descoberta de novas terras a ocidente. A 20 de maio, ao largo do cabo da Boa Esperança, a armada foi atingida por uma forte tempestade que provocou o naufrágio de quatro embarcações. Entre os navios afundados estava o que era comandado por Bartolomeu Dias, que acabou por falecer junto ao cabo que 12 anos antes tinha dobrado pela primeira vez.

## Pêro de Alenquer

Um piloto veterano ao serviço da Coroa

1487-1488

---

**Nome:** Pêro de Alenquer.

**Data de nascimento:** Cerca de 1455.

**Local de nascimento:** Alenquer, em Portugal.

**Data de morte:** 1498 ou 1499.

**Local de morte:** Algues no Índico ou Atlântico, durante a viagem de regresso da Índia, na armada de Vasco da Gama.

**Família:** Pai de Rodrigo.

**Maior feito:** Foi piloto nas viagens de Bartolomeu Dias (1487-1488) e Vasco da Gama (1497-1499).

---

### Vida e feitos

Pêro de Alenquer foi, muito provavelmente, um dos melhores pilotos do seu tempo, fruto da experiência adquirida nas viagens que realizou ao longo da costa ocidental de África. As suas qualidades enquanto piloto de navios eram tão significativas que nos reinados de D. João II (r. 1481-1495) e D. Manuel I (r. 1495-1521) foi escolhido para duas das mais importantes missões de descobrimento: a viagem de Bartolomeu Dias que tinha por objetivo contornar o cabo das Tormentas (1487-1488) e a primeira viagem de Vasco da Gama, precisamente aquela que descobriu o caminho marítimo para a Índia (1497-1499).

Da vida pessoal do piloto muito pouco se sabe, sobretudo por se tratar de um indivíduo que não era nobre. Assim sendo, não tinha apelido, identificando-se pelo local do seu nascimento, a vila de Alenquer. Terá nascido por volta de 1455, o que fazia com que fosse mais ou menos da idade do rei D. João II, nascido

nesse mesmo ano. À data do seu nascimento, os Descobrimientos portugueses seguiam o seu curso e o infante D. Henrique, o seu primeiro impulsionador, encontrava-se já no final da vida, vindo a falecer em 1460. Na década de 1450, as viagens faziam-se sobretudo rumo à região dos rios da Guiné, onde o comércio era bastante rentável. Os escravos, adquiridos na região e trazidos de volta ao reino, eram particularmente valiosos.

Desconhecemos com quem casou Pêro de Alenquer, mas deixou pelo menos um filho, chamado Rodrigo, a quem o rei D. Manuel I concedeu, a 7 de setembro de 1499, uma tença de 6000 reais anuais. Esta tença era concedida precisamente como recompensa pelos serviços do pai, Pêro de Alenquer, entretanto falecido.

Ao longo da sua vida, Pêro de Alenquer terá participado nalgumas das viagens que, regularmente, partiam de Portugal rumo à costa ocidental de África. Assim se entende que a 19 de maio de 1483 a sua experiência enquanto piloto fosse já reconhecida pelo rei D. João II, que lhe concedeu uma licença para se vestir como um escudeiro da casa real. Esta era uma mercê importante, pois naquela época a lei ditava que certos tecidos mais ricos e caros apenas podiam ser utilizados pela nobreza. A limitação de quem podia vestir o quê, feita precisamente por ordem da Coroa, era uma forma de regular a sociedade, impedindo que indivíduos ricos, mas não nobres se vestissem da mesma forma ou, nalguns casos, até melhor que os fidalgos. Assim, ao permitir a Pêro de Alenquer que se vestisse como um membro da nobreza, ainda que da nobreza menos importante, o rei fazia-o subir um degrau na hierarquia social.

Em 1487, Pêro de Alenquer foi escolhido como piloto da caravela *S. Cristóvão*, embarcação que era comandada por Bartolomeu Dias. Começava então a viagem que, em 1488, viria a culminar na dobragem do cabo das Tormentas. A experiência de Pêro de Alenquer no que dizia respeito à navegação, como o conhecimento dos ventos e das marés, terão sido essenciais para o sucesso da viagem.

Por volta de 1490, Pêro de Alenquer era considerado um dos três melhores pilotos portugueses vivos, fruto da experiência que fora ganhando ao longo dos anos, no decurso de várias viagens à costa ocidental de África, o que lhe garantia uma quantidade assinalável de prestígio. Precisamente em 1490, Pêro de Alenquer seguiu numa nova expedição rumo ao golfo da Guiné. Seguia então como piloto de um dos navios de Gonçalo de Sousa, fidalgo que era enviado de Portugal como embaixador para o rei do Congo.

A última viagem, e também a mais longa, de Pêro de Alenquer teve início em 1497. A sua experiência era uma vez mais assinalada, ao ser escolhido como piloto-mor da armada de Vasco da Gama que, recorde-se, tinha por objetivo alcançar a Índia. Em todo o caso, a experiência de Pêro de Alenquer terá sido essencial à navegação, sobretudo na região que vai de Cabo Verde ao cabo da Boa Esperança, região por onde antes tinha viajado com Bartolomeu Dias. Só a partir desse cabo, as águas eram verdadeiramente desconhecidas. A 20 de maio de 1498, a armada chegou por fim ao porto indiano de Calecute, tornando-se assim Pêro de Alenquer num dos primeiros portugueses a chegar ao Oriente por via marítima.

Na viagem de regresso a Portugal, a armada sofreu vários percalços e parte da tripulação acabou por falecer. Pêro de Alenquer terá sido um dos homens que faleceu nessa altura, em 1498 ou 1499, pois não se conhecem mais informações sobre a sua presença na chegada a Portugal, ocorrida precisamente em 1499. Nesse mesmo ano, a 7 de setembro, o rei D. Manuel I reconhecia os seus derradeiros serviços, ao conceder ao seu filho a já referida tença anual de 6000 reais.

A vida Pêro de Alenquer é sobretudo representativa dos homens que, mesmo não sendo nobres, eram considerados suficientemente importantes para serem recompensados pelo rei. Essas recompensas eram atribuídas com base não no estatuto social do indivíduo, mas sim na sua experiência e nos seus conhecimentos

práticos em tudo o que dizia respeito à navegação oceânica. Pêro de Alenquer representa precisamente os pilotos, figuras absolutamente essenciais na condução dos Descobrimentos, e que tantas vezes passam quase despercebidos nas páginas da História, precisamente por chegarem até nós muito poucas informações sobre as suas vidas.

## Vasco da Gama

Por terras da Índia em busca de cristãos e especiarias

1497-1499

---

**Nome:** Vasco da Gama.

**Data de nascimento:** c. 1469.

**Local de nascimento:** Sines, no Alentejo, em Portugal.

**Data de morte:** 24 de dezembro de 1524.

**Local de morte:** Goa, no Estado Português da Índia, na Índia.

**Família:** Neto de Vasco da Gama. Neto de João de Resende e de Maria Sodré. Filho de Estêvão da Gama e de Isabel Sodré. Sobrinho de Aires, Jorge ou João e Paulo da Gama. Sobrinho de Vicente e Brás Sodré. Irmão de Paulo da Gama, João Sodré, Pedro da Gama, Aires da Gama e Teresa da Gama. Marido de Catarina de Ataíde. Genro de Álvaro de Ataíde e Maria da Silva. Pai de Francisco da Gama, D. Estêvão da Gama, D. Pedro da Silva, D. Paulo da Gama, D. Cristóvão da Gama, D. Álvaro de Ataíde e D. Isabel de Ataíde. Sogro de Inácio de Noronha.

**Maior feito:** Primeiro navegador a alcançar a Índia por via marítima, tendo partido originalmente da Europa.

---

## Vida e feitos

O nome de Vasco da Gama estará sempre ligado aos Descobrimentos portugueses. O seu principal feito – alcançar a Índia por via marítima – foi o culminar de décadas de investimentos da Coroa portuguesa na navegação e descobrimento ao longo da costa ocidental africana. Precisamente por ter suscitado tanto interesse ao longo do tempo, a vida de Vasco da Gama é relativamente conhecida. Diríamos mesmo que é muito mais conhecida do que as vidas de praticamente todos os outros navegadores

que se encontram neste livro. Assim sendo, começemos pelo início, as origens familiares de Vasco da Gama.

A família nobre dos Gama surge ligada ao Alto Alentejo e à Ordem de Avis, desde os inícios do século XV. São vários os elementos desta família que, ao longo desse século, vão habitar na região, em locais como Olivença, Elvas e Évora. Nesse período, existiram mesmo vários Vascos da Gama naquela região. Embora nenhum destes homónimos fosse o navegador que aqui nos importa, um deles seria mesmo o seu avô.

Vasco da Gama, avô do navegador do mesmo nome, vivia em Elvas, em meados do século XV. Era cavaleiro e desfrutava de algum prestígio a nível local. Assim se entende que tenha sido escolhido como procurador da vila, enviado às cortes<sup>14</sup> de 1455. Entre 1463 e 1467, exerceu o cargo de juiz ordinário em Elvas. Não é possível saber ao certo com quem casou, pelo que se desconhece o nome da avó paterna do nosso navegador. Contudo, sabe-se que teve quatro filhos: Estêvão, Aires, Jorge ou João e Paulo da Gama.

Durante a guerra de D. Afonso V pelo trono de Castela (1475-1479), Vasco acompanhou o rei português na sua incursão por território castelhano. Além disso, fez-se acompanhar pelos seus dois filhos mais velhos, Estêvão e Aires da Gama, que, de acordo com um documento de 1475, eram, tal como o pai, cavaleiros. Os três terão tido algum protagonismo durante a campanha em Castela, pois foram recompensados com a atribuição de uma mercê régia. Em 1480, Vasco da Gama – naturalmente, o avô – já tinha falecido.

O filho mais velho de Vasco, Estêvão da Gama, era o pai do nosso navegador. Estêvão da Gama foi criado e cavaleiro da casa

<sup>14</sup> As reuniões de cortes eram um género de assembleia onde se reuniam os representantes da nobreza, do clero e dos concelhos. As cortes eram convocadas pelo rei e serviam, por um lado, para os vários procuradores darem a conhecer ao rei os seus problemas e, acima de tudo, procurarem arranjar soluções; para o rei, as reuniões de cortes serviam, essencialmente, para pedir empréstimos de dinheiro para pagar uma guerra ou um casamento, ou ainda para jurar um infante como herdeiro do reino.

do infante D. Fernando, (1433-1470), duque de Viseu e Beja, filho do rei D. Duarte (r. 1433-1438) e filho adotivo<sup>15</sup> do infante D. Henrique (1394-1460). Esteve ligado à Ordem de Santiago, gerida pelo infante D. Fernando, até 1470, da qual foi cavaleiro. No seio da ordem viria ainda a ser comendador do Cercal e a desempenhar o cargo de alcaide-mor de Sines.

Conforme vimos, Estêvão da Gama participou, juntamente com o pai e com o irmão Aires, na campanha de D. Afonso V em Castela. Também terá adquirido experiência militar nas campanhas portuguesas no norte de África, desde logo no saque de Anafé, ocorrido em 1468 ou 1469, e comandado precisamente pelo infante D. Fernando. Pouco mais se sabe sobre a vida do pai do descobridor do caminho marítimo para a Índia. Estêvão da Gama desaparece da documentação em 1484, pelo que é possível que tenha falecido pouco depois dessa data.

Estêvão da Gama casou, em data incerta, com Isabel Sodré, filha de João de Resende e Maria Sodré. Ao que tudo indica, os Sodré eram descendentes de nobres ingleses que em finais do século XIV se instalaram em Portugal. Uma vez implantados em Portugal, alguns membros da família Sodré viriam a ingressar na Ordem de Cristo. Dois dos irmãos de Isabel Sodré, Vicente e Brás, viriam a acompanhar o sobrinho, Vasco da Gama, à Índia, em 1502.

Do casamento entre Estêvão da Gama e Isabel Sodré nasceram cinco filhos: Paulo da Gama, João Sodré, Vasco da Gama, Pedro da Gama, Aires da Gama e Teresa da Gama. Assim sendo, Vasco era o terceiro de seis filhos. O pai, Estêvão da Gama, teve ainda

---

<sup>15</sup> O infante D. Henrique adotou o infante D. Fernando, ainda em vida do rei D. Duarte. O rei enfrentava o problema de não conseguir reunir património suficiente para conceder ao seu segundo filho uma casa condigna. A adoção por parte do infante D. Henrique resolveu o problema, pois assim D. Fernando viria a herdar o ducado de Viseu, uma vez que D. Henrique nunca casou nem teve filhos. De resto, esta adoção terá sido utilizada por D. Henrique para agradecer ao rei D. Duarte o suficiente para conseguir, em 1437, autorização para atacar a cidade de Tânger, no norte de África.

um filho bastardo, também chamado Vasco da Gama, mas sobre quem quase nada se sabe. Assim sendo, ao nascer, Vasco era o terceiro filho de um casal que viria a ter ainda outros três, dois rapazes e uma rapariga.

O próprio Vasco da Gama apenas viria a casar alguns anos depois da sua primeira viagem à Índia. De facto, em data incerta, mas situada algures entre 1500 e 1501, casou com Catarina de Ataíde, filha de Álvaro de Ataíde, alcaide de Alvor, e de Maria da Silva. Vasco da Gama estava então no auge do seu poder e fama, conforme veremos mais adiante. Daquela matrimónio viriam a nascer sete filhos: Francisco da Gama, que viria a suceder ao pai enquanto 2.º conde da Vidigueira e seria estribeiro-mor do rei D. João III (r. 1521-1557); D. Estêvão da Gama, governador do Estado da Índia; D. Pedro da Silva, capitão de naus no Oriente; D. Paulo da Gama, capitão de Malaca; D. Cristóvão da Gama, igualmente capitão de Malaca e comandante de uma expedição militar na Etiópia; D. Álvaro de Ataíde e D. Isabel de Ataíde, que viria a casar com Inácio de Noronha, filho do conde de Linhares.

Pormenorizadas que estão as origens e ligações familiares do descobridor do caminho marítimo para a Índia, centremo-nos concretamente na sua vida. Vasco da Gama terá nascido em Sines em 1469. Mais tarde, em 1492, viria a viver em Setúbal durante algum tempo, voltando mais tarde a Sines. Vasco da Gama e a sua família estarão muito ligados a esta vila do litoral alentejano ao longo dos finais do século XV e início do século XVI. Após, tal como veremos adiante, a família ter sido expulsa de Sines, em 1507, Vasco da Gama foi residir para a cidade de Évora, onde terá permanecido até 1518.

Mesmo depois de trocar a Ordem de Santiago pela Ordem de Cristo, Vasco da Gama permaneceu ligado a Sines, por intermédio não só da história da família – o pai tinha ali sido alcaide –, mas também pelos bens patrimoniais que possuía na vila e no seu termo, como, por exemplo, a horta, cujo dinheiro do aluguer servia para pagar as obras de construção da igreja de São Salvador

de Sines. Tinha, além disso, uma terra ao pé do reguengo de São Sebastião e foi dono de um moinho, dividido a meias com Lopo Mendes de Vasconcelos, seu cunhado através do casamento com D. Teresa da Gama. Em 1499, D. Manuel I tentou mesmo conceder-lhe o senhorio da vila, mas, por oposição da Ordem de Santiago, essa doação ficou sem efeito, tal como veremos mais adiante.

Além dos bens próprios, Vasco da Gama e a sua família foram patronos de várias construções religiosas na vila de Sines e no seu termo. O próprio Vasco da Gama mandou construir de raiz a ermida de São Geraldo, situada nos arrabaldes da vila. Foi também ele que ordenou a construção de uma nova ermida, bem como a criação de uma horta, anexa à ermida de Nossa Senhora das Salas, em Sines.

Ainda muito jovem, Vasco da Gama terá recebido, naturalmente a pedido do pai, o hábito da Ordem de Santiago. No entanto, só mais tarde, ainda que em data incerta, se tornou cavaleiro professo da mesma ordem. De resto, muito pouco se sabe sobre a sua juventude. Em 1480, recebeu a primeira tonsura com os irmãos mais velhos, Paulo da Gama e João Sodré, o irmão mais novo Pedro da Gama, já nascido nessa altura, e o tio Vicente Sodré. Regra geral, a primeira tonsura servia para iniciar um jovem no caminho da carreira eclesiástica. Contudo, neste caso, é provável que Estêvão da Gama apenas procurasse que um dos filhos recebesse um benefício eclesiástico do qual pudesse usufruir para o resto da vida.

Nada mais se sabe sobre a juventude de Vasco da Gama. Porém, deve ser salientado que cresceu rodeado dos outros membros da família, tanto Gamas como Sodrés. Terá sido nesta altura que estabeleceu relações próximas com alguns membros da família, tais como os seus irmãos e mesmo os tios Vicente e Brás Sodré, que se viriam a revelar importantes ao longo da sua vida adulta, em particular nas suas viagens à Índia.

A primeira informação concreta, relativa a Vasco da Gama, em idade adulta, data de 1492. Nesse ano, uma caravela portuguesa

oriunda de S. Jorge da Mina, fortaleza portuguesa situada no atual Gana, em África, foi atacada por corsários franceses. Como retaliação, D. João II (r. 1481-1495) ordenou que fossem apresadas 10 naus francesas que se encontravam ancoradas no porto de Lisboa. O mesmo deveria ser feito no Porto, em Aveiro, Setúbal e nos portos do Algarve. Foi nestas circunstâncias que D. João II enviou Vasco da Gama, fidalgo da casa real, a Setúbal e ao Algarve para supervisionar as operações de arresto das embarcações francesas.

A nomeação de Vasco da Gama surge como natural, se for tida em conta a origem familiar do fidalgo e os interesses próprios da Ordem de Santiago. Por um lado, Vasco da Gama era filho de Estêvão da Gama, destacado cavaleiro e comendador da Ordem de Santiago, que ao longo da vida serviu não só a ordem mas também os duques de Viseu e Beja e a Coroa. Por outro lado, a Ordem de Santiago tinha particular interesse em combater a pirataria, pois era uma das partes prejudicadas com alguma frequência pelos ataques de piratas. Sines, por exemplo, seria atacada por piratas em 1511. Além disso, a Ordem de Santiago não só tutelava a vila de Setúbal, como detinha ainda importantes interesses no Algarve. Assim sendo, a escolha de um cavaleiro santiaguista – neste caso, Vasco da Gama – por parte do rei para supervisionar o arresto de embarcações francesas nada tem de estranho.

Em dezembro de 1495, Vasco da Gama, cavaleiro da Ordem de Santiago, ascendeu a comendador. Nos dias 17 e 18, o mestre da Ordem, D. Jorge (1481-1550), filho bastardo do rei D. João II, concedeu-lhe as comendas de Mouguelas e Chouparia. Não é possível saber ao certo o motivo que levou à doação das duas comendas. Contudo, é possível que se inserissem no debate político que então tinha lugar e que opunha o novo rei, D. Manuel I (r. 1495-1421), filho do infante D. Fernando e primo do rei D. João II, ao mestre da Ordem de Santiago, o Senhor D. Jorge.

Entre 1497 e 1499 viria a desenrolar-se aquela que viria a ser uma das mais importantes viagens marítimas da História:

a descoberta da via marítima que, ao contornar o continente africano pelo sul, ligaria a Europa à Ásia. Para Vasco da Gama, esta viagem seria um grande ponto de viragem na sua vida, conforme veremos mais adiante. Desde logo, o sucesso da missão garantiu que o seu nome permanecesse eternamente ligado aos Descobrimientos portugueses. Contudo, os acontecimentos poderiam ter corrido de outra maneira.

Mal subiu ao trono, em 1495, D. Manuel I viu-se confrontado com a perspectiva de dar ou não continuidade às navegações ao longo da costa africana como forma de alcançar a Índia. Convém lembrar que, em 1492, Cristóvão Colombo, navegador genovês ao serviço da Coroa de Castela, tinha alcançado as Caraíbas, embora julgasse ter chegado ao Oriente.

De facto, mesmo antes de os portugueses alcançarem a Ásia, já se debatiam as hipotéticas vantagens e desvantagens de tal descoberta. A corte e, em particular, o conselho que apoiava o rei, encontrava-se dividida entre aqueles que argumentavam em favor das vantagens de descobrir o caminho marítimo para a Índia e aqueles que defendiam a manutenção da presente situação, fazendo valer os direitos portugueses cimentados através da celebração com Castela do tratado de Tordesilhas, em 1494.

D. Manuel I acabaria por decidir ir em frente e enviar uma expedição em busca da Índia. Convém recordar que foi Bartolomeu Dias, em 1488, o primeiro português a navegar no Índico, tendo contornado o cabo das Tormentas. A decisão do rei acabaria por condicionar o destino de Portugal ao longo dos séculos seguintes, uma vez que, em particular no século XVI, a Coroa portuguesa faria grandes investimentos nos seus interesses orientais e de lá retiraria importantes proventos económicos.

Em janeiro de 1497, D. Manuel I, que se encontrava em Estremoz, convocou à corte Vasco da Gama e o seu irmão Paulo da Gama, bem como Nicolau Coelho, os futuros capitães das embarcações da armada de 1497-1499. Nessa ocasião, o rei informou-os da missão que lhes tinha reservado. A escolha de

Vasco da Gama como capitão-mor foi, acima de tudo, uma decisão política, motivada pela confiança que o rei nele depositava. D. Manuel I esperava que a expedição que preparava conseguisse estabelecer relações diplomáticas e comerciais com os potentados orientais.

Tanto quanto se sabe, Vasco da Gama não tinha experiência anterior enquanto navegador. Assim sendo, a experiência de navegação não foi um dos critérios de escolha utilizado pelo rei para decidir quem viria a ser o capitão-mor de tão importante armada. A navegação propriamente dita ficava assim entregue aos pilotos, os verdadeiros mareantes experientes. Um exemplo disso mesmo foi o piloto Pêro de Alenquer que acompanhou Bartolomeu Dias e Vasco da Gama nas suas principais viagens.

Além de lhe entregar o comando da armada que se preparava, D. Manuel I investiu Vasco da Gama como cavaleiro da Ordem de Cristo. Assistiu-se assim à transferência de Gama de uma ordem para outra, ainda que ao que tudo indica a transição não tenha sido pacífica. No fundo, o rei entregava o sucesso da missão à Ordem de Cristo, que durante as décadas anteriores, sob a tutela dos infantes D. Henrique e D. Fernando, respetivamente tio-avô e pai de D. Manuel I, tinha contribuído para o avanço dos Descobrimentos ao longo da costa ocidental africana.

A armada capitaneada por Vasco da Gama era composta por duas naus, uma caravela e uma pequena embarcação de mantimentos que deveria ser abandonada a meio da viagem. As naus *São Gabriel* e *São Rafael* eram comandadas, respetivamente, pelos irmãos Vasco e Paulo da Gama, enquanto a caravela *Bérrio* era comanda por Nicolau Coelho. Por seu turno, a naveta de mantimentos era comandada por Gonçalo Nunes. Antes de partirem, os Gamas receberam cada um 2000 cruzados de mercê do rei, enquanto Nicolau Coelho recebeu apenas 1000. A armada contava com experientes pilotos: Pêro de Alenquer seguia na nau *São Gabriel*, João de Coimbra na nau *São Rafael* e Pêro Escolar na caravela *Bérrio*. Também Bartolomeu Dias viria a

acompanhar a armada, mas apenas até às imediações do arquipélago de Cabo Verde.

A armada zarpou do rio Tejo a 8 de julho de 1497. Seguindo a costa norte-africana, rumo a sul, a armada dirigiu-se primeiro às Canárias e depois a Cabo Verde. Durante a viagem, as embarcações separaram-se e só se reencontraram em Cabo Verde, no dia 23 de julho. A armada fez escala na ilha de Santiago durante uma semana, tempo que foi passado a fazer ligeiras reparações nos navios e a recolher abastecimentos de água, carne e lenha.

A 3 de agosto, a armada partiu de Cabo Verde rumo a Sul. A partir desta altura, a viagem seguiu por alto-mar e não junto à costa ocidental africana, pois esta rota era mais difícil. Assim sendo, era preferível seguir ao largo, em pleno alto-mar, até se alcançar o sul de África, nas imediações do cabo da Boa Esperança. Foi nesta ocasião que a experiência de Bartolomeu Dias foi essencial, pois tinha sido ele, em 1487, o primeiro a utilizar com sucesso aquela solução. Terá sido precisamente este tipo de manobra, que afasta as embarcações da costa africana, a conduzir ao achamento do Brasil, alguns anos mais tarde. Feita a manobra, Bartolomeu Dias seguiu a sua própria viagem, rumo a S. Jorge da Mina, fortaleza portuguesa situada no atual Gana.

A longa viagem em mar alto demorou três meses inteiros, tempo durante o qual os capitães e as suas tripulações apenas viram mar e céu. A 4 de novembro, a armada alcançou a baía de Santa Helena, na atual África do Sul. A partir de 8 de novembro, a armada ancorou naquela baía durante uma semana, período durante o qual se mantiveram contactos com as populações locais, tendo Vasco da Gama procurado estabelecer relações comerciais, embora com sucesso limitado. Pouco mais tarde, as relações viriam a azedar, e ocorreria um confronto armado entre os portugueses e os nativos, durante o qual o próprio Vasco da Gama foi ferido, embora sem gravidade.

A 16 de novembro, a armada fez-se novamente ao mar e rumou ao cabo da Boa Esperança, que, após várias tentativas

fracassadas, acabou por ultrapassar a 22 de novembro entrando dessa forma no oceano Índico. No dia 25 de novembro, a armada fundeu na angra de São Brás, onde permaneceu durante duas semanas. Durante esse tempo, procurou-se uma vez mais estabelecer contacto com os indígenas, ainda que desta vez os portugueses se tenham acautelado contra possíveis hostilidades, desembarcando fortemente armados. A certa altura, Vasco da Gama procurou demonstrar que o poder militar dos portugueses era superior, para dessa forma evitar que os nativos se tornassem hostis. Para tal, fez disparar duas bombardas. O som assustou de tal modo os indígenas que fugiram apressadamente para o mato que se encontrava junto à praia.

A armada voltou a partir a 7 de dezembro, navegando ao longo da costa africana, rumo a norte. A 10 de janeiro de 1498, a armada parou por fim junto ao rio Inharrime, situado no atual Moçambique. Aí foram bem recebidos pelos nativos e recolheram abastecimentos muito necessários. Havia vários dias que a armada estava obrigada a fazer racionamento de água. A armada avançou um pouco mais, até ao rio dos Bons Sinais, mais tarde nomeado Quelimane, onde foi igualmente bem recebida pela população local. Aí permaneceu durante um mês, uma vez que os homens estavam exaustos e doentes. Muitos sofriam de escorbuto, fruto da falta de vitamina C, ou de outras doenças provocadas pelas privações experienciadas durante a longa viagem que, naquela altura, durava há sete meses.

Em finais de fevereiro de 1498, a armada partiu rumo a norte e, em inícios de março, alcançou a ilha de Moçambique, onde permaneceu 33 dias. Inicialmente, o sultanato islâmico local recebeu bem os portugueses, mas apenas por julgar que eram turcos. Foi o próprio Vasco da Gama o responsável por desfazer o engano, situação que terá desagradado ao sultão, que de pronto procurou prender ou matar os portugueses. Tiveram então início as escaramuças, tendo os portugueses feito uso dos canhões das naus para bombardearem o inimigo. Este foi o primeiro

contacto dos portugueses com os muçulmanos que habitavam nas margens do Índico e que, sobretudo, controlavam as rotas comerciais. Muitos mais viriam a ocorrer no decurso da viagem, em particular em Calecute, na Índia.

A 4 de abril, a armada abandonou a ilha de Moçambique e rumou a norte, alcançando a cidade de Mombaça a 7 de abril. Na armada seguiam dois novos pilotos mouros, que indicaram a rota a seguir até se alcançar Mombaça. Vasco da Gama e os restantes portugueses esperavam que aquela cidade se revelasse mais hospitaleira e que, acima de tudo, fosse dominada por cristãos. Uma vez mais, estavam enganados, pois os governantes da cidade queriam, se possível, tomar os seus navios. Vasco da Gama ordenou que os dois pilotos islâmicos fossem torturados até que revelassem o que verdadeiramente se passava, o que não tardou a suceder: em Mombaça, desejava-se vingar os ataques desferidos contra a ilha de Moçambique. Assim sendo, a armada voltou a partir, a 13 de abril, rumo a Melinde.

Em Melinde, o acolhimento foi muito diferente do recebido na ilha de Moçambique e em Mombaça, já que os habitantes locais receberam bem os portugueses. A boa receção nada tinha de surpreendente se tivermos em conta que, por um lado, o poder de fogo da armada portuguesa era conhecido na região depois do sucedido na ilha de Moçambique e em Mombaça, e, por outro, porque Melinde, enquanto cidade autónoma, disputava a primazia regional com outras cidades, tais como Quíloa e Mombaça.

Em Melinde, Vasco da Gama encontrou-se com o sultão local, a quem entregou os cativos muçulmanos que seguiam na armada, capturados antes de os portugueses alcançarem aquela cidade. A atitude do capitão-mor da armada agradou ao governante local, pelo que nos dias seguintes tiveram lugar contactos e cortesias de parte a parte. Foi nesta cidade que os portugueses contactaram pela primeira vez com indianos e, de forma natural, julgaram tratar-se de cristãos. De facto, na Europa da época

julgava-se que a Índia era cristã e que tinha sido evangelizada pelo apóstolo São Tomé. Conforme veremos mais adiante, nada poderia estar mais longe da verdade, já que os cristãos da Índia eram uma ínfima minoria religiosa. A cristandade oriental só existia na mente dos europeus. Nesta primeira viagem, os portugueses não estavam ainda capacitados para compreender as culturas que existiam em torno do Índico. Contudo, essa aprendizagem veio a decorrer de forma gradual ao longo das viagens subsequentes.

A 24 de abril de 1498, a armada capitaneada por Vasco da Gama partiu de Melinde. Com o capitão-mor seguia um piloto, possivelmente um indiano hindu, que lhe tinha sido enviado pelo sultão de Melinde. Foi este piloto que orientou a rota da armada até ter alcançado por fim a Índia, ao fim de 23 dias de viagem em mar alto. A 20 de maio, a armada aportava por fim ao largo de Calecute, na costa do Malabar, região do sudoeste da Índia. Por fim, tinha sido alcançada a tão almejada Índia. Porém, a viagem não terminou aí. Foi ainda necessário estabelecer contactos locais e, depois, fazer a longa viagem de volta a Portugal.

A 21 de maio, Vasco da Gama enviou um degredado<sup>16</sup> a Calecute para estabelecer contactos que acabou por conversar com dois muçulmanos oriundos de Tunes, na atual Tunísia, que falavam castelhano. Quando questionado por que razão tinha vindo à Índia, o degredado deu a célebre resposta de que os portugueses ali tinham ido em busca de cristãos e de especiarias. Foi este o primeiro contacto dos portugueses na Índia que, desde logo, revela algumas das motivações dos portugueses para empreenderem aquela longa viagem: procurar a cristandade indiana, supostamente criada pelo apóstolo São Tomé, e estabelecerem rentáveis laços comerciais com o Oriente.

---

<sup>16</sup> Estes homens eram criminosos condenados a cumprirem uma pena de degredo como penitência. O degredo podia ser temporário ou vitalício, e ser cumprido em Portugal, longe do local onde tinha sido cometido o crime, nas praças portuguesas do norte de África, nas ilhas atlânticas e, mais tarde, no Oriente e no Brasil.

Depois de estabelecidos os primeiros contactos com o samorim de Calecute, que por intermédio de dois emissários portugueses concordou receber a embaixada, Vasco da Gama e 12 dos seus homens desembarcaram a 28 de maio. A caminho do palácio, os portugueses, que seguiam bem armados, foram levados a visitar um templo bramânico. Aquela sociedade, absolutamente nova para os portugueses, não era fácil de compreender. Por isso mesmo, o templo foi confundido com uma igreja e, pormenor particularmente interessante, ao verem as representações dos deuses hindus, os portugueses assumiram de pronto que se deveriam tratar de santos cristãos. E não terão desconfiado da sua primeira impressão, apesar de terem registado que alguns dos santos tinham dentes muito salientes e que todos eles tinham, cada um, quatro ou cinco braços!

O célebre primeiro encontro entre Vasco da Gama e o samorim de Calecute ocorreu pouco depois. Gama apresentou-se naquela ocasião como embaixador do rei de Portugal, D. Manuel I, e dirigiu-se ao samorim como se de um príncipe cristão se tratasse. O discurso de Vasco da Gama era prontamente traduzido para árabe por um marinheiro português, Fernão Martins, que conhecia aquela língua, enquanto o intérprete do samorim desempenhava igual função.

Acima de tudo, os portugueses esperavam que o samorim fosse um poderoso soberano cristão e que por isso se tornasse seu aliado. Porém, nada poderia estar mais longe da verdade. Não só o samorim era hindu, como cedia às pressões exercidas pela poderosa comunidade de mercadores islâmicos de Calecute. Estes mercadores, compreendendo o perigo da potencial concorrência representada pelos portugueses, incitaram o samorim a tornar-se hostil para com os recém-chegados.

No dia seguinte, Vasco da Gama regressou ao palácio do samorim para obter uma nova entrevista e lhe dar as cartas que o rei de Portugal lhe tinha enviado. Levava também alguns presentes para serem oferecidos ao samorim. Contudo, o feitor do palácio

considerou as ofertas extremamente inadequadas ao estatuto do samorim, o que acabou por ofender Vasco da Gama. O feitor recomendava que se dessem presentes em ouro. Porém, tudo o que os portugueses tinham para oferecer eram algumas peças de roupa, algum coral, algumas bacias de metal, uma caixa cheia de açúcar, dois barris de mel e dois barris de azeite. No essencial, era este o género de produtos que os portugueses estavam habituados a utilizar como moeda de troca na costa ocidental africana. Porém, para a Índia, eram prendas manifestamente insuficientes, já que, de acordo com o feitor do samorim, até o mais pobre mercador da cidade poderia oferecer presentes mais valiosos que aqueles.

A recusa do feitor deixou claro que na Índia os portugueses teriam de recorrer ao ouro como moeda de troca. Porém, em Portugal, escasseavam os metais preciosos, e os sucessivos reis tinham procurado que a moeda não fosse retirada do reino, precisamente devido a essa escassez. Vasco da Gama não se esqueceria de passar esta importante informação comercial ao rei D. Manuel I. Anos mais tarde, os portugueses passariam a utilizar as rotas comerciais marítimas do Índico a seu favor, indo buscar têxteis ao norte da Índia, trocando-os por ouro na costa oriental africana e, posteriormente, utilizando esse ouro para comprar especiarias no Malabar para serem enviadas para Portugal.

Ao longo dos dias que se seguiram à entrevista de Vasco da Gama com o samorim, os portugueses procuraram comprar o máximo de produtos possíveis, em particular, especiarias como a pimenta, a canela e o gengibre, para serem levadas de volta para Portugal. Contudo, a hostilidade da comunidade mercantil islâmica cedo se fez sentir e, a dada altura, Vasco da Gama e os seus homens foram ameaçados e retidos em Calecute. Quando Vasco da Gama e os seus homens finalmente conseguiram abandonar Calecute, a guerra era iminente. De facto, pouco depois da partida, a armada portuguesa foi atacada por várias embarcações de Calecute. Respondendo ao ataque com disparos da artilharia

embarcada, Vasco da Gama ordenou a retirada. A armada encontrou refúgio a norte, na ilha de Angediva, situada 20 milhas a sul de Goa, onde durante algum tempo se tentou reparar as embarcações.

Durante a curta estadia em Angediva, a armada ganhou um novo tripulante: um judeu que, depois de batizado, se viria a chamar Gaspar da Gama. Este homem viria a viajar com Vasco da Gama para Portugal e depois voltaria à Índia com a armada de Pedro Álvares Cabral, na viagem de 1500-1501. Gaspar da Gama, também conhecido como Gaspar da Índia, terá passado aos portugueses uma série de importantes informações sobre a geografia e o comércio da Ásia, embora seja possível que a dada altura tenha alimentado a ilusão portuguesa de que havia um número significativo de cristãos na Índia.

Apesar da retirada portuguesa, o samorim de Calecute não desistiu do seu intento. A 22 de setembro de 1498, a armada portuguesa foi novamente atacada por algumas embarcações inimigas. A vitória portuguesa naquele confronto foi de curta duração, já que se preparava nova investida inimiga. Assim sendo, Vasco da Gama prescindiu das restantes reparações e ordenou que a armada partisse, o que veio a acontecer a 5 de outubro de 1498. Depois de três meses passados em alto-mar, a armada chegou por fim a Mogadíscio, na atual Somália, em inícios de janeiro de 1499. Boa parte da tripulação estava doente, padecendo sobretudo de escorbuto, o que os impedia de comer. Muitos outros tripulantes tinham entretanto falecido de doença, 30 dos quais durante os três meses passados a atravessar o Índico de volta à costa oriental africana.

Conforme já salientaram alguns historiadores, a viagem de regresso a Portugal, em 1499, foi o primeiro exemplo do que no futuro viriam a ser as viagens de retorno da Carreira da Índia: viagens sujeitas a tempestades e calmarias, constantemente afetadas pelo regime das monções, com as tripulações sempre vulneráveis às doenças, ao sofrimento e à morte. Todos estes

aspectos podem ser encontrados no relato da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia.

Ao largo de Mogadíscio teve lugar um novo enfrentamento naval. Os portugueses, tendo conhecimento de que se tratava de uma cidade islâmica, bombardearam-na. Em resposta, o sultão local, aproveitando o facto de a nau *São Rafael* estar imobilizada na água, por o cordame de um dos mastros estar danificado, enviou algumas embarcações para combater os portugueses. Contudo, a artilharia portuguesa conseguiu dispersar o inimigo, antes daquele se aproximar, tal era o temor imposto pelo som dos disparos de artilharia.

A armada, tripulada sobretudo por homens doentes, seguiu rumo a sul e alcançou Melinde a 7 de janeiro, tendo aí permanecido até ao dia 11 do mesmo mês. Depois de a armada ter navegado ao largo de Mombaça, Vasco da Gama decidiu que era necessário abandonar a nau *São Rafael*, que não estaria nas melhores condições para navegar, depois de ter sofrido danos consideráveis durante uma tempestade. A nau foi abandonada e prontamente incendiada, tendo a tripulação passado para a nau *São Gabriel* e para a caravela *Bérrio*. Tendo boa parte da tripulação falecido e estando os sobreviventes doentes, não era possível, ou sequer necessário, continuar a navegar com três embarcações.

A viagem rumo a sul tocou nalguns pontos da viagem rumo a norte, mas sem que tenham tido lugar acontecimentos particularmente importantes. A 20 de março de 1499, depois de dobrar o cabo da Boa Esperança, a armada entrava finalmente no Atlântico. Os ventos favoráveis garantiram a chegada à ilha de Santiago, em Cabo Verde, depois de 27 dias de viagem, contados a partir da dobragem do cabo da Boa Esperança. Ainda antes de se alcançar Cabo Verde, uma tempestade terá atingido a armada, separando a nau *São Gabriel*, capitaneada por Vasco da Gama, da caravela *Bérrio*, comandada por Nicolau Coelho.

Nicolau Coelho foi o primeiro a chegar a Portugal, tendo alcançado Cascais a 10 de julho de 1499. Entretanto, Vasco da Gama

sentira a necessidade de fretar uma caravela na ilha de Santiago, em Cabo Verde, por forma a regressar mais depressa ao reino. O seu irmão mais velho, Paulo da Gama, estava gravemente doente e a nau *São Gabriel*, depois de tão longa e dura viagem, não estava em condições ideais para a navegação. Paulo da Gama viria a falecer na ilha Terceira, nos Açores, durante a escala da caravela de Vasco da Gama naquela ilha. O seu falecimento não poderá ter deixado de perturbar o espírito do capitão-mor, que via o irmão, companheiro durante toda a viagem, falecer quase no seu final.

Vasco da Gama chegou a Lisboa em finais de agosto de 1499, possivelmente no dia 29. Entretanto, João de Sá, a quem Vasco da Gama tinha entregue o comando da danificada nau *São Gabriel*, também já tinha chegado a Lisboa. Assim sendo, o capitão-mor foi o último a chegar a Lisboa. Seria, naturalmente, o mais beneficiado pelo feito então alcançado, por ter sido ele a comandar a longa expedição de 1497-1499, a primeira a descobrir o caminho marítimo para a Índia e, além disso, a conseguiu-lo com sucesso, tanto na ida como na volta. De acordo com Nicolau Coelho, a viagem tinha durado uns incríveis 732 dias, 479 dos quais passados a navegar!

Regressado a Portugal, Vasco da Gama foi recebido pelo rei com grande satisfação. Afinal de contas, a viagem pioneira tinha sido bem-sucedida, apesar dos vários percalços registados durante a ida e a volta. Contudo, conforme já referimos, as informações recolhidas pelos portugueses na Índia não correspondiam exatamente à realidade.

Por um lado, os portugueses tinham esperado que a Índia fosse dominada por cristãos. De facto, foi isso mesmo que julgaram encontrar na sua primeira viagem àquela região. Para Vasco da Gama e os seus homens, os hindus eram cristãos, ainda que não fossem considerados totalmente equivalentes aos cristãos europeus. De facto, para os portugueses, as diferenças na condução do credo que os indianos expressavam devia-se ao facto de a

Índia se situar demasiadamente longe de Roma e ter sido cristianizada havia muito tempo pelo apóstolo São Tomé. Contudo, a realidade era outra. Os hindus, que eram confundidos com cristãos, constituíam a maioria da população do Malabar. Existiam, de facto, cristãos na Índia, em particular no Malabar, mas eram pouco numerosos e não dispunham de poder político-militar capaz de ajudar os portugueses. Por outro lado, eram os muçulmanos, considerados pelos portugueses os seus principais inimigos, que controlavam o comércio das especiarias.

Além de confundirem hindus com cristãos, Vasco da Gama e os seus homens regressaram a Portugal julgando que o samorim de Calecute poderia ainda vir a ser seu aliado. Contudo, logo na armada seguinte, capitaneada por Pedro Álvares Cabral, se perceberia que o samorim e os seus aliados islâmicos mais não poderiam ser que inimigos dos interesses portugueses. Foi também com a armada de Pedro Álvares Cabral que se percebeu que os hindus não eram de facto cristãos, mas sim membros de uma religião completamente diferente.

Contudo, Vasco da Gama não regressou a Portugal apenas com informações incorretas. De facto, tinha compreendido que os muçulmanos desempenhavam um importante papel na Índia, pelo que era provável que viesse a existir um conflito entre ambas as partes. Os muçulmanos, implantados na Índia desde há séculos, faziam o transporte das especiarias por via marítima até ao Egito. Aí, as especiarias eram vendidas aos europeus, em particular aos venezianos, que depois as distribuíam um pouco por toda a Europa. Além disso, Vasco da Gama tinha compreendido que para negociar na Índia era preciso pagar em ouro, informação que terá sem dúvida passado ao rei, uma vez que, como vimos antes, a curto prazo os portugueses iriam buscar ouro à costa oriental africana para comprar especiarias no Malabar.

A armada de Vasco da Gama tinha, acima de tudo, comprovado que era possível partir da Europa e alcançar a Índia por via marítima. A sua viagem estaria pois na origem da Carreira da

Índia, que viria a ligar Lisboa a Cochim e mais tarde a Goa, e que seria a principal via de comunicação entre Portugal e o Oriente. Tal como vimos, a viagem inaugural serviu também de primeira experiência no que dizia respeito aos sofrimentos, privações e desafios que, daí em diante, estariam associados à ligação marítima entre Portugal e a Índia.

Dada a importância da viagem de Gama e a relevância das informações por ele recolhidas, D. Manuel I não tardou a conceder-lhe várias mercês, como forma de recompensa. A primeira de todas, contudo, foi uma promessa de doação da vila de Sines, feita na véspera de Natal de 1499. Doação que dependia não só do rei, mas também do papa e do Senhor D. Jorge, pois Sines pertencia à Ordem de Santiago. Ao que parece, o rei nunca terá conseguido obter a concordância do papa e da Ordem de Santiago para a concessão de Sines a Gama, pelo que a primeira das mercês acabou por não ser cumprida. É possível que tenha sido o próprio Vasco da Gama a pedir ao rei a doação daquela vila, à qual se encontrava tão ligado, e não será difícil de imaginar o seu desapontamento por não a ter conseguido, dada a oposição movida pela Ordem de Santiago.

A segunda mercê régia viria a ser mais proveitosa para Vasco da Gama. A 10 de janeiro de 1500, o rei concedeu-lhe o título de Dom, mercê que era extensível a dois dos irmãos mais novos, Aires e Teresa da Gama. Além dessa importante atribuição simbólica, o rei concedeu-lhe um tença anual de 300 000 reais. Além disso, D. Manuel I concedeu-lhe autorização para anualmente trazer da Índia mercadorias no valor de 200 cruzados, podendo vendê-las sem pagar impostos ou tributos, com exceção da vin-tena devida à Ordem de Cristo.

Em janeiro de 1500, D. Manuel I concedeu a Vasco da Gama aquela que era a mais importante mercê até à data: o título de Almirante do Mar da Índia. A este título estavam associados uma série de privilégios, direitos, poderes e jurisdições que concediam a Vasco da Gama um nível de prestígio e autoridade

que nunca antes tinha tido. Vasco da Gama iria manter o título até à data da morte, ocorrida em 1524, conseguindo que tanto D. Manuel I, em 1502, como D. João III (r. 1521-1557), em 1523, confirmassem a sua posse e uso. Por fim, refira-se que a concessão daquele título visava rivalizar com o que fora atribuído pelos reis de Castela a Cristóvão Colombo pouco antes da sua partida para a viagem de 1492 rumo a Ocidente.

Vale a pena analisar com algum pormenor a cerimónia de atribuição do título de Almirante do Mar da Índia a Vasco da Gama, pois revela justamente o nível de prestígio que Gama tinha alcançado com o sucesso da sua primeira viagem à Índia.

A cerimónia teve lugar em Lisboa, em 1502, debaixo do olhar atento de toda a corte, e revestiu-se de grande sumptuosidade, desde logo nas ricas roupas envergadas por D. Vasco da Gama. O cerimonial teve o seu início com um discurso elogioso para com Gama e os seus antepassados. O orador chegou ao ponto de garantir que o feito de Vasco da Gama, ao descobrir o caminho marítimo para a Índia, era superior aos de Alexandre, o Grande, rei da Macedónia que no século IV a. C. alcançara a Índia por via terrestre e ao comando de um exército.

Este tipo de discursos era relativamente comum em ocasiões solenes, mas os visados costumavam ser o rei ou outros membros da família real. Assim sendo, só o facto de esta cerimónia em particular ter tido direito a uma oração elogiosa revela o prestígio alcançado por Gama. O cerimonial prosseguiu com o juramento de fidelidade prestado por Vasco da Gama ao rei, naturalmente, tendo por testemunha os Evangelhos. Depois, Gama ajoelhou-se perante o rei e aquele colocou-lhe um dos seus próprios anéis no dedo. De seguida, D. Manuel I entregou-lhe uma espada na mão direita e um estandarte na mão esquerda. Por fim, Gama levantou-se, beijou a mão do rei e recuou, permitindo que os restantes cortesãos o imitassem. A cerimónia terminou com música.

Todo o cerimonial que acabámos de descrever e analisar é revelador do prestígio que, num curto período de tempo, Vasco

da Gama foi capaz de alcançar. Estes eram os primeiros sinais de uma fama que não só o acompanharia toda a vida como se estenderia ao longo dos séculos, precisamente até ao presente.

Antes mesmo do decorrer desta cerimónia, algures entre 1500 e 1501, D. Vasco da Gama tinha casado com Catarina de Ataíde. Do seu matrimónio viriam a nascer vários filhos, cujos nomes já tivemos oportunidade de referir, e que ao longo do século XVI viriam a desempenhar importantes cargos em Portugal e no Estado Português da Índia, seguindo precisamente as pisadas do pai.

D. Manuel I não se esqueceria de agraciar o casal com novas mercês: a 22 de fevereiro de 1501, concedeu uma nova tença a D. Vasco da Gama, no valor de 1000 cruzados de ouro. Era a forma encontrada pelo rei para o recompensar pela demora na entrega da vila de Sines, o que revela que a Ordem de Santiago não tinha a mínima intenção de ceder à vontade do rei. Mais tarde, a 5 de outubro de 1501, D. Manuel I concedeu nova tença, desta feita a D. Catarina de Ataíde, num total de 50 000 reais. Nesta ocasião, a concessão era feita depois de Nuno Fernandes de Ataíde, irmão de D. Catarina, ter comprado a tença e a ter oferecido à irmã. Por fim, a 19 de novembro de 1501, D. Manuel I ordenou que o vencimento anual de que Vasco da Gama deveria usufruir, enquanto Almirante do Mar da Índia, num total de 70 000 reais anuais, deveria ser pago em trigo pelas Casas de Ceuta e Mina.

Entre finais de 1501 e inícios de 1502, ficou decidido que Vasco da Gama seria capitão-mor de uma nova armada enviada à Índia, a quarta desde 1497 e a terceira consecutiva desde 1500. Esta viagem surgia no seguimento das expedições de Pedro Álvares Cabral, em 1500, e de João da Nova, em 1501.

Após o regresso de Pedro Álvares Cabral ao reino, D. Manuel I e o seu conselho perceberam que a permanência portuguesa na Índia só poderia ser feita através da manutenção naquela região de uma significativa presença militar, desde logo, no que dizia respeito a embarcações. De facto, e tal como já tivemos

oportunidade de referir, só com a armada de Pedro Álvares Cabral se compreendeu que os hindus não eram na verdade cristãos, que os mercadores muçulmanos eram mais poderosos do que se pensava e que o samorim de Calecute era, a partir de então, um inimigo.

Assim sendo, a armada de 1502 irá dispor de um forte pendor militar. De facto, parte das embarcações, sob o comando de Vicente Sodré, tio de Vasco da Gama, deveriam ficar na Índia para assegurar a proteção dos interesses portugueses naquela região. A escolha do capitão-mor para esta armada não foi uma questão simples. O cargo terá sido inicialmente oferecido a Pedro Álvares Cabral, que terá recusado o comando por os outros capitães – Vicente Sodré e Estêvão da Gama, um primo de Vasco da Gama – terem demasiada autonomia. De resto, a armada estava repleta de parentes de Vasco da Gama, o que se poderia tornar incómodo para Cabral, que provavelmente sentia não poder confiar totalmente naqueles homens de quem nem era familiar nem amigo.

Por seu lado, Vasco da Gama terá insistido junto do rei que deveria ser ele, enquanto Almirante do Mar da Índia, a comandar aquela armada. Terá sido mediante essa insistência que tantos dos seus parentes viriam a integrar a armada em posições de destaque. Assim sendo, a recusa de Cabral abriu as portas ao comando de Gama, o que de resto viria mesmo a efetivar-se.

A armada de 20 embarcações foi dividida em três: Vasco da Gama seguirá primeiro, a 10 de fevereiro, e as outras duas partes da armada, comandadas pelo seu primo Estêvão da Gama e pelo tio Vicente Sodré, irão partir mais tarde. A rota do Cabo, que ligava Lisboa à Índia, via cabo da Boa Esperança, foi seguida pela armada de Vasco da Gama. Alcançado o Índico, a armada fez escala em Quíloa e Sofala, na costa oriental africana, e, mais tarde, na ilha de Angediva, a sul de Goa. Em setembro, já se encontrava em Malabar, região do sudoeste da Índia onde se situa a cidade de Calecute.

Chegado ao Índico, o Almirante do Mar da Índia pôde constatar por si mesmo a escalada de violência que entretanto tinha ocorrido. A armada de Pedro Álvares Cabral, atacada em Calecute, tinha bombardeado a cidade. Por essa altura, tinha já começado a guerra de corso contra as embarcações daquela cidade indiana, bem como contra qualquer outra embarcação islâmica que procurasse abastecer-se de especiarias na Índia e regressar ao Egito através do mar Vermelho. A armada de João da Nova, que partira do reino em 1501, ainda antes do regresso de Pedro Álvares Cabral, acabou por também ela fazer diversas presas no Índico, além de estabelecer uma feitoria na cidade de Cochim e de manter contactos comerciais pacíficos com Cananor. Ambas as cidades eram rivais de Calecute e do seu samorim, pelo que procuraram o apoio naval português a troco de vantagens comerciais.

A segunda passagem de Vasco da Gama pela Índia fez-se neste contexto de guerra aberta. Quando Gama regressasse ao reino, uma pequena esquadra de cinco naus, capitaneada pelos seus tios Vicente e Brás Sodrê, deveria ficar na Índia, para proteger as feitorias portuguesas instaladas na região e para continuar a guerra de corso contra as embarcações islâmicas.

Durante esta estadia no Índico, Vasco da Gama viria a tomar parte em ações de corso, atacando e saqueando navios de Calecute. Uma destas ações em particular viria a merecer destaque: o ataque à nau *Mîrî*. Em finais de setembro de 1502, a nau *Mîrî* foi avistada pela primeira vez. Estava carregada com peregrinos que regressavam a Malabar, depois de terem ido em peregrinação a Meca. A perseguição e combate àquela embarcação viria a durar até ao dia 3 de outubro.

Em primeiro lugar, Vasco da Gama recusou a rendição inimiga e ordenou que lhe fosse entregue toda a carga transportada. Depois disso ter sido feito, ordenou aos seus homens que incendiassem a nau *Mîrî* com todos os homens, mulheres e crianças a bordo, exceto um piloto, que poderia vir a ser útil aos portugueses, e uns poucos rapazes que mais tarde deveriam ser

batizados. Em desespero, e com o navio em chamas, os muçulmanos conseguiram guiar a sua embarcação de encontro às chalupas e naus da armada. Tendo falhado as tentativas de rendição, procuraram lutar pela sua sobrevivência, conseguindo mesmo abordar uma nau e obrigar os portugueses a baterem em retirada. Irritado com o sucedido, Vasco da Gama ordenou que se disparassem os canhões, obrigando assim o inimigo a refugiar-se de novo na nau *Mîrî* e a tentar a fuga em alto-mar. A perseguição só viria a terminar com o afundamento da nau com a esmagadora maioria dos seus tripulantes a bordo.

Este episódio é revelador do clima de guerra que se vivia no Índico, em inícios do século XVI. A atitude de Vasco da Gama durante todo o processo mereceria mesmo algumas críticas à época, não tanto pelo massacre de homens, mulheres e crianças, mas antes pelos bens pessoais e joias que transportavam e que não lhes tinham sido retirados. A ação vingativa de Gama, que hoje nos parece cruel, não era assim entendida por todos à época. De facto, surgia como um acontecimento natural, pois que era a vingança contra o massacre dos membros da feitoria portuguesa de Calecute em 1501, quando a armada de Pedro Álvares Cabral tinha estado naquela cidade.

Em 1503, o Almirante do Mar da Índia estava de volta a Portugal, depois de ter completado a sua segunda viagem de ida e volta à Índia. As recompensas régias pelo bom desempenho da missão não tardaram. A 20 de fevereiro de 1504, recebeu a doação de 400 000 reais anuais, como prémio pela submissão do rei de Quíloa, que a partir 1502 passaria a pagar tributo anual ao rei de Portugal.

Desde 1499 que Vasco da Gama se teria tornado o principal conselheiro de D. Manuel I no que ao Índico dizia respeito. Em 1504, Gama estava no auge da sua influência junto do rei. Ainda assim, não conseguia obter a tão desejada doação da vila de Sines, pois a Ordem de Santiago continuava a colocar entraves à entrega da vila. De facto, a ordem viria mesmo a vencer o

conflito, conseguindo que, a 21 de março de 1507, o rei ordenasse a expulsão de Gama e da sua família de Sines, não podendo voltar a lá entrar sem autorização expressa do mestre da ordem, o Senhor D. Jorge. Caso contrário, incorreriam na pena de pagamento de uma multa no valor de 500 cruzados. Contudo, o corte com a região não terá sido absoluto, uma vez que, em 1511, D. Manuel I permitiu que Vasco da Gama beneficiasse das propriedades de que dispunha na região, em locais como Sines, Santiago do Cacém e Vila Nova de Milfontes.

Ao longo dos anos que se seguiram, o Almirante do Mar da Índia ter-se-á afastado cada vez mais do rei D. Manuel I. Ainda assim, continuou a receber mercês com alguma frequência, que envolviam sobretudo o pagamento de quantias assinaláveis de dinheiro ou que diziam respeito ao transporte e à venda de mercadorias oriundas da Índia, o que demonstra que não existiu uma verdadeira rutura na relação entre Vasco da Gama e o rei.

Em 1518, Vasco da Gama pediu ao rei o título de conde e, nessa mesma ocasião, informou o monarca de que era possível que viesse a abandonar o reino com a sua família. A resposta do rei garantiu a Gama que não tinha qualquer desejo de o ver abandonar o reino, mas que se tal fosse o seu desejo, então, não o impediria. Quanto ao título, viria a entregar-lho, mas só depois do próprio Almirante do Mar da Índia ter comprado as vilas da Vidigueira e de Frades ao duque de Bragança.

Vasco da Gama não terá equacionado verdadeiramente a hipótese de passar para Castela, mas terá antes utilizado esse argumento como forma de pressionar o rei a entregar-lhe o título. O rei acabou por não ceder por completo, uma vez que não entregou a Gama património algum, o que era condição essencial para a posse de um título. Assim sendo, a 7 de novembro de 1519, a compra da Vidigueira e de Frades estava concluída. Em troca da posse das vilas, Vasco da Gama abdicou em favor do duque de Bragança da sua tença de 400 000 reais anuais e entregou-lhe ainda 4000 cruzados de ouro. A compra

foi aprovada pelo rei que, a 29 de dezembro de 1519, concedeu o título de 1.º conde da Vidigueira a Vasco da Gama. A 20 de janeiro, concedeu-lhe ainda uma nova tença, à qual tinha direito pelo seu estatuto de conde, no valor de 102 864 reais.

Este era o passo final da ascensão de Vasco da Gama no seio da corte portuguesa. Em 1497, partira em busca da Índia como cavaleiro da Ordem de Cristo. Agora, em 1519, ascendia à nobreza titular, entrando assim num grupo muito prestigiado e restrito, o da alta nobreza. A ascensão da família tinha sido um sucesso, mas a carreira de Vasco da Gama ainda não estava terminada.

A morte do rei D. Manuel I, em 1521, e a subida ao trono de D. João III deram origem a uma mudança de política no que ao Oriente dizia respeito. Durante os últimos anos do reinado de D. Manuel I, o governo do Estado Português da Índia tinha sentido sérias dificuldades. O governador D. Duarte de Meneses, responsável máximo pela condução da política portuguesa no Oriente, era acusado de deixar a situação agravar-se e de permitir frequentes abusos contra a autoridade e as finanças da Coroa. Por isso mesmo, voltará para Portugal a ferros e será mantido preso durante algum tempo.

A escolha de Vasco da Gama como vice-rei do Estado Português da Índia surgiu, em 1524, como a melhor opção. Não só o conde da Vidigueira era conhecido como um homem determinado e cioso de justiça, como tinha sido o primeiro a descobrir o caminho marítimo para a Índia, razões pelas quais acumulava assinalável prestígio e autoridade. Para D. João III, Vasco da Gama surgia como a melhor hipótese de reorganizar o Estado da Índia. Diga-se que, durante o início do seu reinado, D. João III confirmou todas as mercês entregues pelo seu pai ao Almirante do Mar da Índia.

Em finais de fevereiro de 1524, Vasco da Gama tinha já sido nomeado vice-rei do Estado Português da Índia, um cargo que, no Oriente português, dispunha de grande poder e prestígio.

Nesse mesmo mês, e a pedido de Gama, D. João III garantiu-lhe que, caso viesse a falecer na Índia, o condado da Vidigueira passaria automaticamente para o seu filho mais velho, Estêvão da Gama.

A partida de Portugal teve lugar a 9 de abril. Vasco da Gama seguia ao comando de uma armada composta por nove naus e cinco caravelas, com aproximadamente 3000 homens e grande quantidade de armamento e munições. Na armada seguiam dois dos seus filhos: o herdeiro, Estêvão da Gama, nomeado capitão-mor do mar da Índia, e Paulo da Gama. O conde da Vidigueira fazia-se ainda acompanhar de muita gente da sua casa, tais como numerosos serviçais de vários tipos e 200 guardas pessoais. Era uma clara demonstração do poder e da riqueza do homem que mais de 20 anos antes tinha chegado pela primeira vez à Índia.

A longa viagem de 1524 não correu bem à armada, uma vez que um temporal levou ao afundamento de quatro embarcações. A armada chegou à Índia em setembro de 1524. A bordo seguia um grande número de doentes e, durante a viagem, tinham sido muitos os mortos. Apesar das contrariedades da viagem, Vasco da Gama não tardou a procurar exercer o seu mandado. Prendeu e enviou para o reino D. Duarte de Meneses, o governador que vinha substituir e que era acusado de não conseguir impedir os atentados contra a autoridade e as finanças da Coroa no Oriente. Além do governador, também os capitães de várias fortalezas, tais como Goa, Malaca e Cochim, eram acusados de desviar dinheiro da Coroa e cometerem uma série de outros abusos. Assim sendo, não tardou até que Vasco da Gama, fazendo uso pleno dos seus poderes enquanto vice-rei, substituísse os vários capitães de fortaleza por homens considerados mais capazes.

Contudo, o ímpeto reformista de D. Vasco da Gama não viria a durar, pois faleceu em Goa na véspera de Natal de 1524. O vice-rei foi prontamente enterrado no convento de Santo António de Goa, sendo posteriormente trasladado para Portugal, onde foi repousar no convento da Nossa Senhora das Relíquias, na Vidigueira.

Vasco da Gama foi, a vários níveis, um indivíduo singular, pois nenhum outro, no mesmo período, ascendeu tanto e de forma tão rápida. De facto, a sua ascensão aos mais altos níveis do poder teve a sua origem na viagem que empreendeu entre 1497-1499. O facto de ter sido o capitão-mor da armada que descobriu o caminho marítimo para a Índia viria a marcar toda a sua vida. Seria esse feito a permitir-lhe receber os títulos de Dom e de Almirante do Mar da Índia, além de numerosas outras benesses concedidas pelos reis D. Manuel I e D. João III. Por fim, seria feito conde da Vidigueira, atingindo dessa forma a alta nobreza portuguesa e deixando aos seus descendentes um assinalável e prestigiado legado.

Apesar de o seu feito ser, de forma praticamente unânime, um marco importante na História Mundial, convém não esquecer que Vasco da Gama foi um homem como tantos outros do seu tempo. O melhor exemplo da complexidade do seu carácter é precisamente o ataque à nau *Mirí*, durante o qual o Almirante do Mar da Índia não só demonstrou qualidades enquanto comandante naval, mas também revelou um lado cruel, ordenando a morte de centenas de homens, mulheres e crianças.

Conforme tivemos oportunidade de frisar, este acontecimento ou outros similares não fazem de Vasco da Gama um vilão. Tal como o facto de ter descoberto o caminho marítimo para a Índia não deve fazer dele um herói. Vasco da Gama deve antes ser compreendido como um homem do seu tempo que, tal como todos os outros seres humanos ao longo da História, teve uma personalidade complexa e tomou decisões que, a acontecerem nos nossos dias, poderiam ser alvo de louvor ou de censura.

# Pedro Álvares Cabral

## Por terras do Brasil e da Índia

1500

---

**Nome:** Pedro Álvares Cabral ou Pedro Álvares Gouveia.

**Data de nascimento:** c. 1467-1468

**Local de nascimento:** Provavelmente, em Belmonte, na Beira, em Portugal.

**Data de morte:** Em data incerta, mas entre 1518 e 1520.

**Local de morte:** Provavelmente, em Santarém, no Ribatejo, em Portugal.

**Família:** Filho de Fernão Cabral e D. Isabel de Gouveia. Irmão de João Fernandes Cabral, D. Isabel de Gouveia, D. Leonor, D. Teresa, D. Aldonça, D. Violante de Gouveia, D. Beatriz Cabral, Álvaro Gil Cabral, Vasco Fernandes Cabral e Luís Álvares Cabral. Neto de Fernando Álvares Cabral. Meio-irmão de Diogo Fernandes Cabral. Neto de João de Gouveia. Sobrinho de Vasco Fernandes de Gouveia. Marido de D. Isabel de Castro. Pai de Fernando Álvares Cabral, António Cabral, D. Constança de Castro, D. Guiomar de Castro, D. Isabel e D. Leonor.

**Maior feito:** Foi capitão-mor da armada que no ano 1500 achou pela primeira vez o Brasil.

---

## Vida e feitos

Pedro Álvares Cabral terá nascido em Belmonte, vila onde o seu pai era alcaide-mor, por volta de 1467 ou 1468. Filho de Fernão Cabral e D. Isabel de Gouveia, nasceu no seio de uma importante família fidalga que, tanto do lado do pai como do da mãe, dispunha de antepassados ricos e prestigiados.

O seu avô paterno, Fernando Álvares Cabral, foi membro da casa do 1.º duque de Viseu, o infante D. Henrique (1394-1460). Serviu como cavaleiro daquela casa ducal, como vedor do infante e, mais tarde, enquanto seu guarda-mor, o que significava que era responsável pela segurança física do infante. De facto, veio a falecer em defesa de D. Henrique, durante o mal sucedido cerco a Tânger, em 1437.

Também o seu avô materno, João de Gouveia, foi um importante fidalgo beirão. Foi fidalgo da casa real, alcaide de Castelo Rodrigo e senhor da aldeia de Meimoa, no termo de Penamacor. Terá falecido em combate em 1464, durante a campanha militar de D. Afonso V (r. 1438-1481) no norte de África que tinha por objetivo a conquista de Tânger.

Assim sendo, ambos os avôs de Pedro Álvares Cabral morreram em combate, ainda para mais contra os muçulmanos, considerados naquela altura os piores inimigos da fé cristã. A morte em combate de um membro de uma família nobre concedia aos restantes membros da linhagem um assinalável nível de prestígio social. Deste modo, para a sociedade da época, Pedro Álvares Cabral era descendente de dois heróis, o que de pronto o tornava num indivíduo importante. Além disso, ambos os avôs deixaram aos respetivos descendentes um assinalável património material, o que os tornava razoavelmente ricos.

O próprio pai de Pedro Álvares Cabral, Fernão Cabral, participou ativamente nas campanhas portuguesas no norte de África. Em 1458, acompanhou D. Afonso V na conquista de Alcácer-Ceguer, tendo depois permanecido nessa vila e ajudado o capitão, D. Duarte de Meneses, a defendê-la de um apertado cerco, ocorrido nos finais desse mesmo ano. Foi membro da casa ducal de Viseu durante a vida do infante D. Henrique, mas em 1462 já tinha transitado para a casa real. Foi alcaide-mor de Belmonte e, em data anterior a 1466, foi nomeado regedor de justiça na comarca da Beira, um importante cargo no domínio da justiça. Ao longo da vida, viria a receber várias mercês por

serviços prestados à Coroa. Acompanhou ainda D. Afonso V na sua campanha em Castela, em 1475. Quando faleceu, em 1492, era um fidalgo prestigiado e senhor de uma riqueza considerável.

Fernão Cabral e D. Isabel de Gouveia casaram em data incerta. Do seu matrimónio viria a nascer um grande número de filhos: João Fernandes Cabral, Diogo Fernandes Cabral, Pedro Álvares Cabral, D. Isabel de Gouveia, D. Leonor, D. Teresa, D. Aldonça, D. Violante de Gouveia, D. Beatriz Cabral, Álvaro Gil Cabral, Vasco Fernandes Cabral e Luís Álvares Cabral.

Dada a sua condição de filho segundo, Pedro Álvares Cabral viu-se compelido a arranjar forma de se sustentar, uma vez que pouco ou nada teria a receber da herança paterna. A situação era em tudo semelhante para os seus irmãos e irmãs, sendo vários os que foram dedicados à carreira eclesiástica, em particular de entre as raparigas. Conforme veremos, Pedro Álvares Cabral viria a ser beneficiado por serviços prestados à Coroa, pelo que essa ligação ao rei se revelaria proveitosa.

O próprio Pedro Álvares Cabral viria a casar, em 1503, com D. Isabel de Castro, com quem viria a ter os seguintes filhos: Fernando Álvares Cabral, António Cabral, D. Constança de Castro, D. Guiomar de Castro, D. Isabel e D. Leonor.

Muito pouco se sabe sobre a vida de Pedro Álvares Cabral antes de 1500. Em 1484, portanto ainda na adolescência, era moço-fidalgo da casa do rei D. João II (r. 1481-1495). É possível que, tal como o pai e o avô, tenha servido durante algum tempo numa praça portuguesa do norte de África, como Ceuta ou Arzila. De resto, boa parte da fidalguia da época passava pelo norte de África, onde acumulava prestígio e riqueza por combater os inimigos muçulmanos, pelo que seria natural que Pedro Álvares Cabral tivesse feito o mesmo. O facto de ter sido armado cavaleiro e de ter recebido, juntamente com o seu irmão mais velho, João Fernandes Cabral, uma tença régia podem ser indicadores dessa passagem pelo norte de África.

Até 1500, Pedro Álvares Cabral era conhecido como Pedro Álvares Gouveia. Conforme vimos, o seu avô materno, João de Gouveia, foi um poderoso fidalgo do seu tempo. Também o seu tio, Vasco Fernandes Gouveia, foi um indivíduo rico e poderoso, que serviu em campanhas militares no norte de África e em Castela, e que recebeu vários benefícios do rei D. Afonso V. Assim sendo, dado o prestígio da linhagem dos Gouveia, era natural que Pedro Álvares tivesse preferido utilizar o apelido da mãe. Contudo, a dada altura, decidiu passar a utilizar o apelido paterno, Cabral. Esta mudança de apelidos ao longo da vida era relativamente comum naquela época e, geralmente, os filhos de nobres escolhiam o apelido mais prestigiado, independentemente de ser o do pai ou o da mãe.

Em 1499, Vasco da Gama e o que restava da armada sob o seu comando chegou por fim a Lisboa, trazendo consigo notícias do Oriente. O caminho marítimo para a Índia tinha sido oficialmente descoberto. Não tardou muito até que D. Manuel I decidisse enviar uma nova armada ao Oriente, desta feita para, de facto, conseguir que os portugueses se instalassem na Índia. A armada preparada era constituída por 13 navios, entre naus e caravelas, sendo que 11 embarcações pertenciam à Coroa e as restantes duas pertenciam a armadores privados. O destino geral da armada era a Índia. Porém, duas das embarcações da Coroa, capitaneadas pelos irmãos Bartolomeu e Diogo Dias, tinham uma missão particular: depois de ultrapassar o cabo da Boa Esperança, deviam separar-se da restante armada e seguir rumo a Sofala, cidade situada na costa oriental africana, para aí construir uma feitoria portuguesa.

Enquanto capitão-mor desta armada seguia precisamente Pedro Álvares Cabral, nomeado pelo rei a 15 de fevereiro de 1500. Tal como Vasco da Gama antes dele, Pedro Álvares Cabral não teria qualquer experiência de navegação antes de ser nomeado capitão-mor da segunda armada enviada à Índia. Uma vez mais, a experiência anterior não era um critério para a escolha de

D. Manuel I. Assim sendo, compreende-se que o dever do capitão passava não tanto pela tarefa de dirigir a armada ao longo da viagem, que na prática sempre coubera aos pilotos, mas antes pelo comando dos homens, pela manutenção da ordem a bordo e por fazer respeitar as ordens régias.

A armada partiu de Lisboa a 9 de março de 1500 e rumou a sul. No dia 14, tinha já ultrapassado as Canárias e, a 22, o arquipélago de Cabo Verde. Foi por essa altura que uma das naus, capitaneada por Vasco de Ataíde se perdeu e nunca mais foi vista, presumindo-se que teria naufragado. Após passar Cabo Verde, a armada fez a mesma manobra que tinha sido feita por Vasco da Gama em 1497. No essencial, depois de sair de Cabo Verde, a armada devia dirigir-se para alto-mar e só se voltar a aproximar de terra quando estivesse perto do cabo da Boa Esperança. Porém, desta vez, a armada afastou-se mais do que anteriormente da rota planeada e acabou por avistar o Brasil, a 24 de abril de 1500. Não é possível saber com certeza se o achamento do Brasil – é esta a palavra mais utilizada pelos historiadores – foi ou não deliberado. É possível que já se suspeitasse da existência de terras a ocidente, naquela zona do Atlântico, porém não existem documentos que o comprovem. Assim sendo, existem apenas hipóteses. O que aconteceu de facto nesta ocasião foi o primeiro contacto documentado dos portugueses com o território a que mais tarde se viria a chamar Brasil.

A armada aportaria num local a que mais tarde se chamaria Porto Seguro, atualmente situado no estado brasileiro da Bahia. Os portugueses viriam a ficar naquelas terras recém-descobertas até ao início de maio. Durante esse tempo, foram sendo estabelecidos contactos com as populações locais de índios. As relações, difíceis de estabelecer de início, tornaram-se mais fáceis a partir do momento em que os portugueses começaram a tocar música, tranquilizando dessa forma algumas das hesitações dos nativos. Foram dias de descoberta mútua: os portugueses estavam verdadeiramente maravilhados com aquela terra e com aquele povo.

Os índios eram mesmo comparados a Adão e Eva, por andarem nus e, por isso mesmo, considerados inocentes pelos portugueses. Durante aqueles dias, os clérigos presentes na armada celebraram missa, a primeira dos portugueses no Brasil.

A 1 de maio, Pedro Álvares Cabral ordenou que um pequeno navio, comandado por Gaspar de Lemos, regressasse ao reino e informasse o rei da descoberta. A embarcação carregava várias cartas para o rei escritas por diversos indivíduos. A célebre carta de Pêro Vaz de Caminha, escrita ao rei D. Manuel por um escrivão da feitoria que seguia a bordo da armada de Pedro Álvares Cabral, constitui o primeiro documento referente ao Brasil. A carta, escrita em Porto Seguro a 1 de maio de 1500, relata o achamento do Brasil, descreve a sua beleza natural, as características dos índios e a forma como eles e os portugueses tinham comunicado até então.

Algum tempo depois, a chegada de Gaspar de Lemos ao reino passou despercebida. Conhecedor da forma como tinham sido achadas novas terras a ocidente, D. Manuel I deu início aos preparativos de uma nova armada, comandada por Gonçalo Coelho, que teria por objetivo a exploração da costa do Brasil. Porém, esta armada só em 1501 partiria. Entretanto, D. Manuel I manteve em segredo o achamento do Brasil, precisamente até à chegada de Pedro Álvares Cabral ao reino, em 1501, oriundo da Índia. A decisão do rei prendia-se com o facto de ainda não se saber ao certo se as terras recém-descobertas pertenciam, de acordo com o que fora assinado no tratado de Tordesilhas, em 1494, à área de influência portuguesa. Assim sendo, o rei manteve o segredo durante o tempo que lhe foi possível, por forma a poder ir preparando uma armada, a de Gonçalo Coelho, que pudesse verificar no terreno onde ficava exatamente situado o Brasil.

Mas voltemos à armada de Pedro Álvares Cabral. A 2 de maio, a armada – menos a embarcação de Gaspar de Lemos – abandonou o Brasil e procurou seguir a rota para sudeste. A 20 de maio, a armada tinha já alcançado o cabo da Boa Esperança onde, fruto

de uma tempestade, naufragaram quatro navios e um outro se perdeu. Os navios de Bartolomeu Dias, Aires Gomes da Silva, Luís Pires e Simão de Pina afundaram-se de pronto, enquanto a nau de Diogo Dias, irmão de Bartolomeu Dias, se perdeu e não conseguiria voltar a reunir-se à restante armada.

O que restava da armada – exceto a nau de Diogo Dias – reagrupou-se em Quíloa, cidade situada na costa oriental africana, a 26 de julho. Depois de três dias de paragem naquela cidade, a armada rumou a norte e, a 2 de agosto, alcançou a cidade de Melinde, onde o sultão local concedeu a Pedro Álvares Cabral a ajuda de dois pilotos guzerates. A 7 de agosto, a armada prosseguiu viagem rumo à Índia, sendo guiada pelos dois novos pilotos.

A armada de Pedro Álvares Cabral atingiu a costa indiana a 22 de agosto de 1500, mas permaneceu na ilha de Angediva, a sul de Goa, durante duas semanas. A 13 de setembro, a armada alcançou por fim o seu destino, a cidade de Calecute. Os portugueses desejavam comprar especiarias em grandes quantidades para serem transportadas para o reino. Porém, as negociações decorriam de forma lenta e os navios permaneciam por carregar.

A situação não tardou a azedar, quando Pedro Álvares Cabral ordenou o ataque a um navio islâmico que, supostamente, abandonava a cidade carregado de especiarias. O ataque, que o capitão-mor defendia ter tido a autorização do samorim de Calecute, acabou por provocar a ira da comunidade islâmica da cidade. Conforme deixámos escrito na biografia de Vasco da Gama, eram os muçulmanos que controlavam as redes de comércio na Índia, isto apesar de a maioria da população ser hindu. A feitoria portuguesa, recém-instalada em Calecute, foi atacada em força. Durante os combates terão falecido cerca de 50 portugueses, de entre os quais o feitor, Aires Correia, e o já referido Pêro Vaz de Caminha, autor da carta ao rei D. Manuel sobre o achamento do Brasil. Os sobreviventes – cerca de 20 – foram resgatados por batéis comandados por Sancho de Tovar, uma vez que Pedro Álvares Cabral se encontrava doente.

A resposta ao ataque à feitoria não se fez esperar. Pedro Álvares Cabral deu ordens para que os seus homens retaliassem e, num curto período de tempo, foram aprisionadas e saqueadas 10 embarcações islâmicas, tendo as tripulações sido massacradas. Antes de a armada partir, o capitão-mor ordenou ainda que Calecute fosse bombardeada.

Depois de deixar Calecute em chamas, a armada dirigiu-se à vizinha cidade de Cochim, rival de Calecute, que entretanto tinha oferecido o seu apoio aos portugueses. Em Cochim, os portugueses foram bem recebidos e, em 12 ou 15 dias, conseguiram carregar os navios com especiarias. Dado o fracasso da instalação da feitoria em Calecute, Pedro Álvares Cabral ordenou que se estabelecesse antes uma feitoria em Cochim. Entretanto, também a cidade de Couião, igualmente rival de Calecute, disponibilizou o seu porto para abrigo da armada. Após a demonstração do poder de fogo da armada, os soberanos locais – em particular, os rivais do samorim de Calecute – começaram a compreender que existiam certas vantagens em ter os portugueses como aliados.

A 9 de janeiro de 1501, a armada partiu de Cochim e, apesar de ter estado próximo um confronto com uma armada de Cochim, acabou por ir fundear junto a Cananor, no dia 15 de janeiro, cidade que uma vez mais acolheu bem os recém-chegados portugueses. Por essa altura, já a armada estava carregada de especiarias, pelo que em Cananor se comprou apenas alguma canela e algum gengibre. A 16 de janeiro, Pedro Álvares Cabral dava início ao regresso ao reino, mas não sem antes enviar cartas ao rei de Cochim, explicando os motivos da sua partida. A bordo da armada seguiam representantes de Cochim e Cananor.

Tal como a viagem rumo à Índia, também a viagem de regresso a Portugal seria marcada por dificuldades. Junto à costa oriental africana, naufragou a nau de Sancho de Tovar. A tripulação conseguiu salvar-se toda, mas perdeu-se a carga, avaliada em 100 000 cruzados. Sancho de Tovar acabaria por ser enviado a Sofala ao comando de um outro navio e tendo o apoio de um

dos pilotos guzerates. Depois de algumas reparações, o que restava da armada seguiu caminho, mas uma das naus perdeu-se ainda antes de se chegar ao cabo da Boa Esperança. Depois de ultrapassado o cabo, Pedro Álvares Cabral ordenou que a nau *Anunciada* seguisse caminho sozinha, por forma a chegar a Lisboa mais rapidamente.

Em inícios de junho, Pedro Álvares Cabral encontrava-se na região da Guiné. Foi aí que se encontrou com a armada de Gonçalo Coelho, que entretanto tinha partido do reino para ir explorar a costa do Brasil. A nau *Anunciada* chegou ao Restelo na tarde de 24 de junho de 1501, dia de São João. Os restantes navios chegariam mais tarde, a partir de finais de julho, incluindo a nau que se tinha desgarrado antes do cabo de Boa Esperança e a nau de Diogo Dias, perdida aquando da dobragem do mesmo cabo na viagem de ida, a 20 de maio de 1500.

O achamento do Brasil viria a ser o feito pelo qual Pedro Álvares Cabral viria a ser mais conhecido. E, de facto, o Brasil ganharia importância nos anos seguintes, como área de suporte à navegação da Carreira da Índia. Porém, só se tornaria verdadeiramente importante no reinado de D. João III (r. 1521-1557), altura em que se começou a sério o povoamento e aproveitamento económico daquelas novas terras.

A viagem de Cabral à Índia foi importante por várias razões. Desde logo, demonstrou que a viagem de Vasco da Gama não tinha sido um acaso fortuíto, uma vez que Cabral seguiu em boa medida a mesma rota de Gama, exceção feita ao desvio para o Brasil. Além disso, serviu ainda para demonstrar aos potentados do Índico, tais como Calecute, Cochim, Cananor, Couloão e Quíloa, que os portugueses tinham vindo para ficar. Por fim, refira-se que esta armada permitiu a correção de alguns erros trazidos pela armada de Gama. Em primeiro lugar, o samorim de Calecute não poderia vir a ser um aliado de Portugal. Quando Cabral partiu da Índia, o samorim era já de facto um inimigo dos portugueses, como bem demonstravam os episódios do ataque

à feitoria portuguesa e o subsequente bombardeamento português de Calecute. Por fim, com o regresso da armada de Cabral a Portugal, começava a perceber-se que na Índia os cristãos eram uma minoria sem grande poder, e que eram os muçulmanos que, efetivamente, controlavam as rotas comerciais.

Após o seu regresso a Portugal, Pedro Álvares Cabral, fidalgo da casa real e cavaleiro da Ordem de Cristo, continuou a desfrutar do prestígio acumulado até então e das benesses recebidas do rei. Contudo, não voltou a ser nomeado para nenhum cargo nem para mais nenhuma armada. Este seu desaparecimento explica-se não por o rei ter ficado desagradado com o seu desempenho na viagem de 1500-1501, mas antes por Cabral não ter sabido manobrar no seio da política cortesã da época. Assim sendo, o seu afastamento da órbita da corte deveu-se não ao facto de ser mau capitão, mas sim ao de ser mau político.

Exemplo disso mesmo foi a sua nomeação para capitão da armada que, em 1502, deveria rumar à Índia. Pedro Álvares Cabral, inicialmente escolhido pelo rei, acabou por abdicar do cargo por sentir que o seu poder enquanto capitão-mor era contestado pela autonomia que o rei concedia aos outros capitães, em particular, a Vicente Sodré, tio de Vasco da Gama. A má gestão desta situação levou a que Pedro Álvares Cabral acabasse por ser substituído pelo próprio Vasco da Gama.

Pouco mais se sabe sobre a vida de Pedro Álvares Cabral, após o seu regresso ao reino. Conforme já foi referido, em 1503, casou com D. Isabel de Castro, e do seu matrimónio viriam a nascer vários filhos e filhas. Afastado da corte e sem perspectivas de ascensão política, Cabral retirou-se para Santarém, onde veio a falecer algures entre 1518 e 1520.

# Gonçalo Coelho

## Navegando por mares de Vera Cruz

1501-1502

---

**Nome:** Gonçalo Coelho.

**Data de nascimento:** c. 1451

**Local de nascimento:** Algures em Portugal.

**Data de morte:** c. 1512.

**Local de morte:** Desconhecido.

**Família:** Desconhecida.

**Maior feito:** Logo após o achamento do Brasil por Pedro Álvares Cabral, realizou as duas primeiras viagens de reconhecimento da costa brasileira.

---

## Vida e feitos

Gonçalo Coelho terá nascido em Portugal, por volta de 1451, embora não seja possível precisar o local ou a data concreta. Era membro da família nobre dos Coelho, embora não seja possível precisar de qual dos vários ramos familiares era descendente. Ao que tudo indica, foi fidalgo da casa real durante os reinados de D. Afonso V (r. 1438-1481), D. João II (r. 1481-1495) e D. Manuel I (r. 1495-1521).

Na primavera de 1500, chegou a Lisboa uma embarcação comandada por Gaspar de Lemos, acabada de chegar do Brasil. Após o achamento do Brasil, Pedro Álvares Cabral ordenou que Gaspar de Lemos regressasse de pronto ao reino para informar o rei, enquanto o grosso da armada seguiria o seu percurso rumo à Índia. A chegada daquele navegador a Lisboa fez-se sem segredo, o que permitiu que D. Manuel I ocultasse a descoberta de terras a ocidente durante um ano inteiro, precisamente até ao

regresso de Pedro Álvares Cabral da Índia. Durante esse período, o rei procurou conhecer melhor as novas terras, por forma a tentar compreender se elas se incluíam no espaço reservado à exploração portuguesa, no acordo estabelecido pelo tratado de Tordesilhas, de 1494.

Assim sendo, D. Manuel I ordenou a Gonçalo Coelho que rumasse ao Brasil para investigar a costa daquelas novas terras. A armada, constituída por três caravelas e capitaneada por Gonçalo Coelho, partiu de Lisboa entre 10 e 14 de maio de 1501. Gonçalo Coelho era acompanhado por Américo Vespúcio, um florentino que viria a relatar a sua viagem por terras do Brasil e que, acima de tudo, ficou conhecido por ter sido o primeiro a chamar América às terras recém-descobertas. Ainda antes de alcançar o Brasil, e enquanto se encontrava na região da Guiné, a armada de Gonçalo Coelho encontrou Pedro Álvares Cabral, que nessa altura regressava da sua viagem à Índia.

Alcançado o Brasil, após uma longa viagem, a armada aportou na região do Rio Grande do Norte. A 29 de fevereiro de 1502, a armada rumou a sul, explorando a costa brasileira até alcançar Cananeia, situada no atual estado brasileiro de São Paulo. Entre 27 de julho e 7 de setembro, a armada voltou a Portugal. Em termos geográficos, esta primeira expedição de Gonçalo Coelho conferiu maiores certezas sobre a verdadeira dimensão das terras encontradas, bem quanto ao facto de se tratar de um continente e não de uma ilha.

Além disso, Gonçalo Coelho e os seus tripulantes traziam consigo alguns exemplares das riquezas económicas da nova região explorada, tais como o pau-brasil e animais exóticos, tal como o papagaio. Em finais de 1502, a Coroa arrendou o Brasil a uma sociedade de mercadores, que a partir de então se ocupou da viabilização económica do Brasil. Durante o reinado manuelino, a Índia e Marrocos seriam mais importantes do que o Brasil. As terras brasileiras tinham interesse, sobretudo, como eventual ponto de apoio à navegação das naus da Carreira da Índia, que

na sua viagem rumo à Índia se aproximavam consideravelmente da costa do Brasil. Só no reinado de D. João III (r. 1521-1557) se começaria a sério o esforço de povoamento do Brasil.

A segunda viagem de Gonçalo Coelho rumo a ocidente teve lugar em 1503. A 10 de junho, a armada, constituída por seis embarcações, partiu de Lisboa. O objetivo desta nova expedição era a continuação da exploração da costa brasileira e a construção de uma feitoria, por forma a dar início ao aproveitamento económico da região. Porém, esta segunda viagem de Gonçalo Coelho estaria votada ao insucesso, uma vez que a nau onde seguia se afundou ao largo da costa brasileira. O capitão-mor e parte da tripulação foram salvos, mas viram-se assim obrigados a regressar a Portugal, onde chegaram em 1504. A partir desta altura, nada mais se sabe sobre a vida de Gonçalo Coelho, que terá vindo a falecer por volta de 1512.



# Gaspar Corte-Real

## Enfrentando o Atlântico Norte

1501-1502

---

**Nome:** Gaspar Corte-Real

**Data de nascimento:** Meados ou finais do século XV.

**Local de nascimento:** Talvez em Angra, na ilha Terceira, nos Açores.

**Data de morte:** c. 1501-1502.

**Local de morte:** Algures no Atlântico Norte, nas proximidades da Terra Nova, no Canadá.

**Família:** Filho de João Vaz Corte-Real. Irmão de Miguel Corte-Real e Vasco Eanes Corte-Real.

**Maior feito:** Realizou três viagens de exploração no Atlântico Norte, em duas das quais terá encontrado e explorado partes da Terra Nova, no atual Canadá.

---

## Vida e feitos

Gaspar Corte-Real era filho de João Vaz Corte-Real, capitão de Angra, na ilha Terceira, desde 17 de fevereiro de 1474, e cavaleiro que serviu a casa dos duques de Viseu, primeiro em vida do infante D. Henrique (1394-1460) e depois durante o governo do infante D. Fernando (1433-1470). Gaspar tinha como irmãos Miguel Corte-Real e Vasco Eanes Corte-Real. Dado que o pai exercia um importante cargo nos Açores, é possível que Gaspar tenha nascido naquele arquipélago. Contudo, também é possível que tenha nascido no Algarve, região à qual a família Corte-Real se encontrava igualmente ligada.

Subido ao trono em 1495, D. Manuel I preocupou-se desde logo com a preparação da armada que, em 1497, partiria rumo

à Índia. Pela mesma altura, chegaram a Portugal notícias de que os ingleses tinham atravessado o Atlântico Norte e alcançado a Ásia dessa forma, à semelhança do que Cristóvão Colombo julgava ter feito ao serviço dos reis de Castela, em 1492. Apesar de tanto Colombo como Caboto, navegador veneziano ao serviço da Coroa inglesa, terem alcançado as Américas e não a Ásia, as notícias geraram algum alarme na corte manuelina. Assim sendo, D. Manuel concedeu licença a Gaspar Corte-Real para explorar o Atlântico Norte, mais ou menos na mesma altura em que Vasco da Gama rumava a sul, ao longo da costa de África, em busca do caminho marítimo para a Índia.

Foi nestas circunstâncias que, em 1498 ou 1499, Gaspar Corte-Real empreendeu uma primeira viagem pelo Atlântico Norte. Contudo, não encontrou nada, pelo que se viu forçado a regressar a Portugal. Em 1500, voltou a partir – de Lisboa ou da ilha Terceira –, rumo ao Atlântico Norte. Gaspar Corte-Real seguia ao comando de uma ou duas caravelas. Esta segunda expedição viria a ter maior sucesso, uma vez que foi avistada a Gronelândia e, já na viagem de regresso, se navegou ao largo da costa da Terra Nova, no atual Canadá. As notícias dos sucessos de Gaspar Corte-Real foram celebrados na corte e levaram a que logo no ano seguinte, em 1501, partisse uma nova armada para aquela região.

Ao que tudo indica, a armada de 1501 foi financiada pelos três irmãos Corte-Real, Gaspar, Miguel e Vasco. Esta situação era natural, já que a Coroa portuguesa não financiava expedições para aquela região, limitando-se apenas a conceder cobertura oficial a expedições organizadas por privados, tal como sucedeu neste caso, e a recompensar eventuais descobertas com mercês.

A armada dos Corte-Real era composta por duas ou três embarcações – naus ou caravelas, não se sabe ao certo – e era capitaneada por Gaspar Corte-Real. A armada alcançou uma vez mais a Terra Nova e explorou parte da sua costa, chegando mesmo a entrar em contacto com alguns nativos americanos que

prontamente foram capturados para serem levados para Portugal. Terá sido depois desta altura que a caravela onde seguia Gaspar Corte-Real desapareceu no Atlântico. A restante armada conseguiu regressar a Lisboa com os cativos e deu a notícia do desaparecimento do capitão-mor. É provável que a caravela de Gaspar Corte-Real tenha naufragado em pleno Atlântico Norte, conduzindo assim à morte do capitão-mor e da sua tripulação.

Refira-se, para finalizar, que as teorias de que Gaspar Corte-Real viveu entre os índios e se tornou seu líder já foram habilmente desconstruídas por vários historiadores, pelo que se aceita que o seu desaparecimento em pleno Atlântico Norte foi definitivo.



# Miguel Corte-Real

Um cortesão em busca da família

1502

---

**Nome:** Miguel Corte-Real.

**Data de nascimento:** Meados ou finais do século XV.

**Local de nascimento:** Talvez em Angra, na ilha Terceira, nos Açores.

**Data de morte:** c. 1502.

**Local de morte:** Provavelmente, algures no Atlântico Norte.

**Família:** Filho de João Vaz Corte-Real. Irmão de Gaspar Corte-Real e Vasco Eanes Corte-Real. Marido de Isabel de Castro.

**Maior feito:** Rumou ao Atlântico Norte, até às imediações da Terra Nova, no atual Canadá, em busca do irmão, Gaspar Corte-Real.

---

## Vida e feitos

Miguel Corte-Real era filho de João Vaz Corte-Real, cavaleiro da casa dos duques de Viseu que serviu os infantes D. Henrique (1394-1460) e D. Fernando (1433-1470), vindo posteriormente, a 17 de fevereiro de 1474, a receber a capitania de Angra, na ilha Terceira, nos Açores. Miguel Corte-Real era irmão mais novo de Gaspar Corte-Real e irmão mais velho de Vasco Eanes Corte-Real. Tal como o irmão Gaspar, poderá ter nascido na ilha Terceira ou no Algarve, regiões às quais a família se encontrava ligada. Em data incerta, casou com Isabel de Castro.

Miguel Corte-Real foi, acima de tudo, um cortesão, tendo sido fidalgo da casa real durante os reinados de D. João II (r. 1481-1495) e D. Manuel I (r. 1495-1521). Viria ainda a desempenhar o ofício cortesão de porteiro do rei, o que o tornaria ainda mais próximo do monarca. A 4 de novembro de 1501, D. Manuel I

concedeu-lhe uma tença anual de 30 000 reais como recompensa pelos serviços prestados ao falecido rei D. João II.

O desempenho de Miguel Corte-Real enquanto porteiro do rei terá sido tão assinalável que Cataldo Parísio Sículo, humanista siciliano residente em Portugal, lhe dedicou uma obra em latim, intitulada *Ad comitem de Michaele Curie Regalis*, ou seja, *Ao conde, sobre Miguel Corte-Real*.

A 6 de agosto de 1501, Miguel Corte-Real desembarcou em Málaga, onde entrou em contacto com o feitor português da Andaluzia. Tinha ao seu comando a nau *Figa*, e precisava de abastecimentos, uma vez que, ao que tudo indica, teria acabado de participar no ataque português ao castelo norte-africano de Mazalquibir.

Em 1501, os três irmãos Corte-Real financiaram uma expedição, liderada por Gaspar, que rumou à recém-explorada Terra Nova. De facto, Gaspar Corte-Real já tinha explorado a costa daquela região, numa viagem que decorrera em 1500. Enquanto parte da armada conseguiu regressar a Portugal, a caravela onde seguia Gaspar nunca mais foi vista.

Confrontado com o desaparecimento do irmão, Miguel Corte-Real pediu autorização ao rei para partir à sua procura. A 15 de janeiro de 1502, o rei concedeu-lhe autorização e reconheceu-o como herdeiro do irmão, caso se verificasse o seu efetivo falecimento. A 10 de maio de 1502, Miguel Corte-Real rumou ao Atlântico Norte em busca do irmão. Tinha ao seu comando duas ou três embarcações, dependendo o número da fonte consultada. No decurso da viagem, e depois de as embarcações se terem separado, aquela onde seguia Miguel Corte-Real nunca mais foi vista, acabando também ele por ser dado como desaparecido nas águas do Atlântico Norte. A restante armada regressou ao reino e passou ao rei a notícia do desaparecimento do seu porteiro. Ao longo dos anos seguintes, os nomes dos irmãos Corte-Real e o seu desaparecimento seriam sempre referidos quando se falava do Atlântico Norte.

A carreira de Miguel Corte-Real enquanto navegador foi particularmente curta. Porém, decidimos incluí-lo neste livro por ter sido bastante único, uma vez que Miguel Corte-Real só se aventurou pelo Atlântico Norte, por ir em busca do irmão e da sua caravela desaparecida que, recordamos, tinha sido parcialmente paga pelo próprio Miguel. Seria nessa busca pelo irmão que viria também a desaparecer sem deixar rasto.





**CRONOLOGIA  
DA EXPANSÃO MARÍTIMA  
PORTUGUESA  
(1419-1500)**





## Cronologia da Expansão Marítima Portuguesa (1419-1500)

Data	Acontecimentos
1419	Os navegadores Tristão Vaz Teixeira e João Gonçalves Zarco redescobrem a ilha de Porto Santo no arquipélago da Madeira.
1420	Os mesmos navegadores e Bartolomeu Perestrelo reconhecem as ilhas da Madeira e do Porto Santo.
1422	O Infante D. Henrique ordena um primeiro ensaio de passagem do cabo Bojador.
1424	D. Fernando de Castro tenta conquistar a Grã-Canária.
1425	Provável data de início da colonização das ilhas de Porto Santo e da Madeira. Neste mesmo ano terão ocorrido as primeiras explorações do mar dos Sargaços.
1426	Frei Gonçalo Velho Cabral efetua a sua expedição marítima à costa africana.
1427	Provável descoberta de sete ilhas dos Açores por Diogo de Silves. António Gonçalves da Câmara coordena uma frota com destino à Grã-Canária.
1432	Frei Gonçalo Velho descobre a ilha de São Miguel e reconhece a ilha de Santa Maria, ambas do arquipélago dos Açores.
1433	O navegador Gil Eanes não consegue dobrar o cabo Bojador.
1434	O mesmo Gil Eanes passa este cabo. Ocorre, ainda neste ano, uma viagem às Canárias.
1435	Afonso Gonçalves Baldaia e Gil Eanes atingem a angra dos Ruivos, cerca de 50 léguas abaixo do cabo Bojador.
1436	O mesmo Afonso Gonçalves Baldaia atinge o rio do Ouro e a Pedra da Galé.
1439	Início da colonização das ilhas açorianas.
1440	D. Fernando de Castro realiza uma viagem às Canárias.
1441	O navegador Nuno Tristão, juntamente com Gonçalo Afonso, atinge o cabo Branco.
1442	Gonçalo de Sintra e Dinis Dias reconheceram provavelmente os baixos de Arguim, o cabo Branco e a Furna.

1443	Nuno Tristão alcança as ilhas das Garças e de Gete (golfo de Arguim).
1444	O mesmo Nuno Tristão chega à foz do rio Senegal. Dinis Dias desembarca na ilha das Palmas, na angra de Bezeguiche, depois de ter passado pelo cabo Verde. Gomes Pires, Antão Gonçalves e Diogo Afonso realizam uma expedição marítima com destino ao rio do Ouro. Gonçalo de Sintra viaja até às ilhas de Tider e Naar, tal como fizera Lançarote.
1445	Álvaro Fernandes chega ao cabo Vermelho, depois de passar pelo cabo Verde. Gil Eanes terá participado numa viagem de exploração do cabo Verde. É descoberto o arquipélago de Bijagós (costa da Guiné). Lançarote efetua uma nova expedição marítima que explora os territórios que compreendem o cabo Branco e o Senegal.
1446	Estêvão Afonso atinge o rio Gâmbia. Nuno Tristão é morto pelos nativos enquanto explora o rio Gâmbia. O seu filho chega ao rio Grande. O rio Casamansa e a enseada de Varela (Guiné-Bissau) terão sido possivelmente alcançadas por Álvaro Fernandes.
1447	A ilha dos Bancos é alcançada por Álvaro Fernandes. O escandinavo Abelhart (ou Valarte) comanda, juntamente com Fernando Afonso, uma expedição marítima aos territórios circundantes do rio Gâmbia. O nobre dinamarquês acabou por falecer.
1448	O infante D. Henrique mudou a política comercial com os povos nativos, procurando comprar escravos de forma pacífica em vez de os capturar.
1452	Provável descoberta das ilhas das Flores e do Corvo por Diogo de Teive.
1453	O navegador Cid de Sousa efetua uma viagem ao cabo Vermelho.
1455	O veneziano Alvise de Cadamosto e o genovês Antoniotto Usodimare realizam viagens marítimas ao serviço de Portugal. É emitida, pelo papa Nicolau V, a bula Romanus Pontifex.
1456	Diogo Gomes e Alvise de Cadamosto chegam ao estuário do rio Geba e exploram as ilhas Bijagós (atual Guiné-Bissau). Data provável da descoberta das ilhas de Boavista, Santiago, Maio e Sal (Cabo Verde). Foram realizadas outras expedições marítimas em diferentes locais da costa ocidental africana.

1460	O navegador Pedro de Sintra chega à atual Serra Leoa. O italiano António da Noli e o português Diogo Gomes descobrem cinco ilhas orientais de Cabo Verde.
1461	Diogo Afonso, escudeiro do infante D. Henrique, descobre as ilhas de Santa Luzia e São Nicolau, do arquipélago de Cabo Verde. Pedro de Sintra explora a costa africana, atingindo o cabo de Santana. São lançadas as primeiras pedras para a edificação da fortaleza de Arguim.
1462	Com a descoberta das ilhas de Santo Antão e São Vicente (Cabo Verde) é iniciado o processo de colonização da ilha de Santiago.
1466	D. Diogo da Silva faz parte da expedição marítima com destino às Canárias.
1468-1474	Fernão Gomes assina o contrato de arrendamento do comércio da Guiné.
1471	Descoberta das ilhas de Fernando Pó e Ano Bom. As ilhas de São Tomé e Príncipe são descobertas por Pêro Escobar e por João de Santarém.
1472	A ilha Formosa e os Camarões são descobertos por Fernão do Pó.
1474	O navegador Lopo Gonçalves chega ao rio Gabão e ao cabo que ficou com o seu nome. Neste mesmo ano, o Príncipe Perfeito D. João torna-se responsável pelo controlo dos negócios ultramarinos.
1475	Descoberta do cabo de Santa Catarina (Gabão) por Rui Sequeira.
1475-1479	Portugueses e castelhanos disputam os mares da Guiné.
1479-1480	Assinatura do tratado das Alcáçovas-Toledo.
1481	Com o intuito de se iniciar a construção da fortaleza de São Jorge da Mina, Diogo de Azambuja parte de Lisboa ao comando de uma armada.
1482	O navegador Diogo Cão parte de Lisboa para a sua primeira expedição. Explora a costa africana entre o cabo de Santa Catarina e o cabo de Santa Maria.
1484	É fundada uma feitoria no Benim após a viagem de João Afonso de Aveiro.
1485	Diogo Cão principia a sua segunda expedição marítima, chegando ao cabo Negro.

1487	Pêro de Évora e Gonçalo Eanes exploram o interior dos territórios africanos de Tombuctu e Tucurool (império do Mali).
1488	O cabo das «Tormentas» é dobrado pelo navegador Bartolomeu Dias. Decorre uma expedição com destino ao, então, reino dos Jalofos.
1494	Assinatura do tratado de Tordesilhas entre Portugal e Castela.
1497	Vasco da Gama e a sua frota partem de Lisboa.
1498	A armada de Vasco da Gama chega, no dia 17 de maio, à Índia.
1500	A armada liderada por Pedro Álvares Cabral descobre o Brasil. O navegador Gaspar Corte-Real efetua uma expedição marítima que explora o noroeste do oceano Atlântico.

# Bibliografia

## Os Descobrimentos Portugueses 1419-1500

- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.
- COSTA, João Paulo Oliveira e, RODRIGUES, José Damião, e OLIVEIRA, Pedro Aires de, *História da Expansão e do Império Português*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2014.
- FERREIRA, Diogo, e DIAS, Paulo, *História de Portugal*, Lisboa, Verso da Kapa, 2016.
- RAMOS, Rui, SOUSA, Bernardo Vasconcelos e, e MONTEIRO, Nuno Gonçalves, *História de Portugal*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2010.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.

## João Gonçalves Zarco Rumo ao Funchal, vida e carreira de um capitão

- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.
- , *Mare Nostrum: Em busca de honra e riqueza nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Temas e Debates, 2013.
- LACERDA, Teresa, «Teixeira, Tristão Vaz» in *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa* [Consultado em: <http://www.fcsh.unl.pt/cham/eve/>].
- RODRIGUES, Miguel Jasmins, «Zarco, João Gonçalves» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. II, Lisboa, Caminho, 1994, p. 1092.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.
- , *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. III, *A Colonização Atlân-*

- tica*, coord. de Artur Teodoro de Matos, s. l., Editorial Estampa, 2005.
- VIEIRA, Alberto, «Zarco, João Gonçalves» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 1054-1055.

### **Tristão Vaz Teixeira** **Nas ilhas ao serviço do Infante**

- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.
- , *Mare Nostrum: Em busca de honra e riqueza nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Temas e Debates, 2013.
- LACERDA, Teresa, «Teixeira, Tristão Vaz» in *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa* [Consultado em: <http://www.fcsh.unl.pt/cham/eve/>]
- RODRIGUES, Vítor «Teixeira, Tristão Vaz» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. II, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 1020-1021.
- SANTANA, Célia, «Tristão Vaz Teixeira» in *A Nobreza e a Expansão: Estudos Biográficos*, coord. de João Paulo Oliveira e Costa, Patrimonia Historica, Cascais, 2000, pp. 57-72.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.
- , *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. III, *A Colonização Atlântica*, coord. de Artur Teodoro de Matos, s. l., Editorial Estampa, 2005.
- TEIXEIRA, Manuel Rufino, «Tristão Vaz Teixeira – Quem Era?» in *Revista Islenha*, n.º 8, Funchal, Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração – Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1991, pp. 121-128.
- VIEIRA, Alberto, «Teixeira, Tristão Vaz» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 980-981.

## **Bartolomeu Perestrelo** **O povoador do Porto Santo**

- Carta régia de 15.05.1441 in *ANTT – Chancelaria de D. Afonso V*, Liv. 2, fl. 40.
- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.
- RODRIGUES, Miguel Jasmins, «Zarco, João Gonçalves» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. II, Lisboa, Caminho, 1994, p. 1092.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.
- , *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. III, *A Colonização Atlântica*, coord. de Artur Teodoro de Matos, s. l., Editorial Estampa, 2005.
- VIEIRA, Alberto, «Perestrelo, Bartolomeu» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 828-829.
- «Zarco, João Gonçalves» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016.

## **Diogo de Silves** **O misterioso descobridor dos Açores**

- GARCIA, José Manuel, *O Mundo dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, *O Infante D. Henrique e o Início da Globalização (1415-1460)*, Vila do Conde, QuidNovi, 2012.
- LISBOA, João Luís, «Silves, Diogo de» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. II, org. de Luís de Albuquerque, Lisboa, Caminho, p. 993.
- RODRIGUES, José Damião, «Cabral, Gonçalo Velho» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, p. 183.

- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.
- , *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. III, *A Colonização Atlântica*, coord. de Artur Teodoro de Matos, s. l., Editorial Estampa, 2005.

## Gonçalo Velho Cabral

### Dos castelos da Beira ao povoamento dos Açores

- ALVES, José, «Cabral, Gonçalo Velho» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, org. de Luís de Albuquerque, Lisboa, Caminho, p. 152.
- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.
- LACERDA, Teresa, «Cabral, Gonçalo Velho» in *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa* [Consultado em: <http://www.fcsh.unl.pt/cham/eve/>].
- RODRIGUES, José Damiano, «Cabral, Gonçalo Velho» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, p. 183.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.
- , *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. III, *A Colonização Atlântica*, coord. de Artur Teodoro de Matos, s. l., Editorial Estampa, 2005.
- ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica do Conde D. Pedro de Menezes*, [edição fac-símile da de 1792], Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2015.

## Gil Eanes

### Navegar além do medo e além do cabo Bojador

- DINIS, António Joaquim Dias (org.), *Monumenta Henricina*, vol. VIII, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1967.

- LACERDA, Teresa, «Eanes, Gil» in *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa* [Consultado em: <http://www.fcsh.unl.pt/cham/eve/>].
- MARTINS, Miguel Gomes, *De Ourique a Aljubarrota: A Guerra na Ida-de Média*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2011.
- NUNES, Maria Teresa Alvarez, «Eanes, Gil» in *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses*, vol. I, org. de Luís de Albuquerque, Lisboa, Caminho, p. 362.
- PEREIRA, José António Rodrigues, «Eanes, Gil» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, vol. I, dir. de Francisco Contente Domingues, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 345-346.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.
- ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica dos Feitos da Guiné*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.

### **Afonso Gonçalves Baldaia** **Rumo ao rio do Ouro**

- CORDEIRO, Fernando, «Baldaia, Afonso Gonçalves» in *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses*, vol. I, org. de Luís de Albuquerque, Lisboa, Caminho, 1994, p. 112.
- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.
- DOMINGUES, Francisco Contente, «Baldaia, Afonso Gonçalves» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, vol. I, dir. de Francisco Contente Domingues, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 156-157.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.
- SOUSA, Ivo Carneiro de, «A fortuna de Fernão Álvares Baldaia: mercador, embaixador e cavaleiro do Porto» in *Humanidades: Revista Trimestral da Associação de Estudantes da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, n.º 3, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, abril de 1983, pp. 47-72.
- ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica dos Feitos da Guiné*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.

## Antão Gonçalves

### O comércio e os escravos

- ALBUQUERQUE, Luís, «Antão Gonçalves: O mercador-navegador como agente da expansão» in *Navegadores, Viajantes e Aventureiros Portugueses, Sécs. XV e XVI*, Lisboa, Círculo de Leitores – Caminho, 1987, pp. 30-35.
- DINIS, António Joaquim Dias (org.), *Monumenta Henricina*, vol. VII, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1965
- LACERDA, Teresa, «Gonçalves, Antão» in *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa* [Consultado em: <http://www.fcsh.unl.pt/cham/eve/>].
- OLIVEIRA, José Pinto de, «Gonçalves, Antão» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, org. de Luís de Albuquerque, Lisboa, Caminho, pp. 470-471.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.
- ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica dos Feitos da Guiné*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.

## João Fernandes

### Um aventureiro português em solo africano

- ALBUQUERQUE, Luís, «Antão Gonçalves: O mercador-navegador como agente da expansão» in *Navegadores, Viajantes e Aventureiros Portugueses, sécs. XV e XVI*, Lisboa, Círculo de Leitores – Caminho, 1987, pp. 30-35.
- , «João Fernandes: A adaptação a novos climas, novas gentes e novos costumes» in *Navegadores, Viajantes e Aventureiros Portugueses, sécs. XV e XVI*, Círculo de Leitores, Caminho, Lisboa, 1987, pp. 36-43.
- DINIS, António Joaquim Dias (org.), *Monumenta Henricina*, vol. VIII, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1967.
- LACERDA, Teresa, «Fernandes, João» in *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa* [Consultado em: <http://www.fcsh.unl.pt/cham/eve/>].

- LAGARTO, Mariana, «Fernandes, João» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, org. de Luís de Albuquerque, Caminho, Lisboa, pp. 406-407.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.
- ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica dos Feitos da Guiné*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.

## Dinis Dias

### Um português por terras da Guiné

- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.
- DINIS, António Joaquim Dias (org.), *Monumenta Henricina*, vol. VIII, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1967.
- LACERDA, Teresa, «Dias, Dinis» in *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa* [Consultado em: <http://www.fcsh.unl.pt/cham/eve/>].
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.
- TORRÃO, Maria Manuel, «Dias, Dinis» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 353-354.
- ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica dos Feitos da Guiné*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.

## Lançarote

### De Lagos ao «rio Nilo»

- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.
- DINIS, António Joaquim Dias (org.), *Monumenta Henricina*, vols. VIII e IX, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1967-1968.

- LACERDA, Teresa, «Lançarote» in *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa* [Consultado em: <http://www.fcsh.unl.pt/cham/eve/>]
- NASCIMENTO, Paulo, «Lançarote» in *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. II, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 584-585.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.
- ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica dos Feitos da Guiné*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.

## Soeiro da Costa

### Um soldado veterano à conquista de África

- Carta régia de 5.02.1450 in *ANTT – Chancelaria de D. Afonso V*, Liv. 12, fl. 12.
- Carta régia de 27.05.1450 in *ANTT – Chancelaria de D. Afonso V*, Liv. 34, fl. 97.
- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Mare Nostrum: Em busca de honra e riqueza nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Temas e Debates, 2013.
- CRUZ, Abel dos Santos, *A Nobreza Portuguesa em Marrocos no Século XV (1415-1464)*, Dissertação de Mestrado em História Medieval, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 1995.
- CURRY, Anne, *The Hundred Years' War 1337-1453*, Oxford, Osprey Publishing, 2003.
- DINIS, António Joaquim Dias (org.), *Monumenta Henricina*, vol. VIII, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1967.
- MARTINS, Miguel Gomes, *Guerreiros Medievais Portugueses: De Geraldo, O Sem Pavor, ao Conde de Avranches: Treze biografias de grandes senhores da guerra (séculos XII-XV)*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2013.
- MORENO, Humberto Baquero, «Os Portugueses na Catalunha no reinado de D. Pedro o Condestável» in *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor José Marques*, vol. II, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2006, pp. 179-192.

- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.
- TORRÃO, Maria Manuel, «Costa, Soeiro da» in *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 309-310.
- ZURARA, Gomes Eanes de, *Crónica da Tomada de Ceuta*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1915.
- , *Crónica do Conde D. Pedro de Menezes* [edição fac-símile da de 1792], Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2015.
- , *Crónica dos Feitos da Guiné*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.

## Diogo de Teive

### Ilhas das Flores e do Corvo perdidas no Atlântico

- DAVID, Dionísio, «Teive, João de» in *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses*, vol. II, org. Luís de Albuquerque, Lisboa, Caminho, 1994, p. 1019.
- GARCIA, José Manuel, *O Mundo dos Descobrimientos Portugueses*, vol. I, *O Infante D. Henrique e o Início da Globalização (1415-1460)*, Vila do Conde, QuidNovi, 2012.
- LISBOA, João Luís, «Teive, Diogo de» in *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses*, vol. II, org. Luís de Albuquerque, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 1018.
- NASCIMENTO, Paulo, «Bruges, Jácome de» in *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses*, vol. I, org. Luís de Albuquerque, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 146-147.
- RODRIGUES, José Damião, «Teive, Diogo e João de» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contento Domingues, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, p. 980.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.

## Alvise de Cadamosto

### Um mercador de Veneza em terras da Guiné

- CANAS, António Costa, «Cadamosto, Alvise de» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 187-188.
- GARCIA, José Manuel, «Usodimare, Antoniotto» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 1021-1022.
- MAURO, Alessandra, «Cadamosto, Alvise de» in *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 156-157.
- PERES, Damião, *Viagens de Luís de Cadamosto e Pedro de Sintra*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1988.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.

## Antoniotto Usodimare

### A busca das riquezas da costa africana

- CANAS, António Costa, «Cadamosto, Alvise de» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 187-188.
- FONSECA, Luís Adão da, «Algumas considerações acerca das relações comerciais e marítimas de Portugal com Génova na Baixa Idade Média» in *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época: Actas*, vol. III, *Economia e Comércio Marítimo*, Porto, Universidade do Porto – Comissão para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1989, pp. 635-644.
- GARCIA, José Manuel, «Usodimare, Antoniotto» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 1021-1022.
- , «Usodimare, Antoniotto» in *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. II, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 1055-1056.

- GARCIA, José Manuel, *O Mundo dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, *O Infante D. Henrique e o Início da Globalização (1415-1460)*, Vila do Conde, QuidNovi, 2012.
- LEITÃO, Maria de Lurdes, *O Senegal nas rotas lusíadas: Contributo para o estudo da presença da Língua Portuguesa na África Ocidental a partir do século XV*, Dissertação de Mestrado em Estudos Africanos, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2007.
- MAURO, Alessandra, «Cadamoto, Alvise de» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 156-157.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.

## Diogo Gomes

### Um aventureiro nos rios da Guiné

- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.
- GARCIA, José Manuel, «Gomes, Diogo» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 464-465.
- , «Noli, António da» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 272-273.
- LISBOA, João Luís, «Noli, António da» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 802-803.
- OLIVEIRA, Aurélio de, «As missões de Diogo Gomes de 1456 e 1460» in *Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004, pp. 805-814.
- OLIVEIRA, Luís Filipe, «Gomes, Diogo» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 467-468.

## António da Noli

### Um novo arquipélago, um novo capitão

- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Mare Nostrum: Em busca de honra e riqueza nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Temas e Debates, 2013.
- FONSECA, Luís Adão da, «Algumas considerações acerca das relações comerciais e marítimas de Portugal com Génova na Baixa Idade Média» in *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época: Actas*, vol. III, *Economia e Comércio Marítimo*, Porto, Universidade do Porto – Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, pp. 635-644.
- GARCIA, José Manuel, «Gomes, Diogo» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 464-465.
- , «Noli, António da» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 272-273.
- LISBOA, João Luís, «Noli, António da» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 802-803.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. III, *A Colonização Atlântica*, coord. de Artur Teodoro de Matos, s. l., Editorial Estampa, 2005.

## Diogo Cão

### Em busca do extremo sul de África

- GONÇALVES, António Manuel, «Cão, Diogo» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 209-211.
- PRAZERES, Raquel, «Cão, Diogo» in *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa* [Consultado em: <http://www.fcsh.unl.pt/cham/eve/>].

- RADULET, Carmen M., «As Viagens de Diogo Cão: Um problema ainda em aberto» in *Separata da Revista da Universidade de Coimbra*, Vol. XXXIV, Lisboa, 1988.
- , «Cão, Diogo» in *Dicionário dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, org. de Luís de Albuquerque, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 192-194.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.

## Bartolomeu Dias

### Além da tormenta, o cabo da Boa Esperança

- ALBUQUERQUE, Luís de (coord.), *Bartolomeu Dias: Corpo Documental – Bibliografia*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1988.
- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009.
- , *Mare Nostrum: Em busca de honra e riqueza nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Temas e Debates, 2013.
- DINIZ, Sofia, «Bartolomeu e Diogo Dias» in *Descobridores do Brasil: Exploradores do Atlântico e Construtores do Estado da Índia*, coord. de João Paulo Oliveira e Costa, Lisboa, Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 2000, pp. 185-207.
- FONSECA, Luís Adão da, «Algumas considerações acerca das relações comerciais e marítimas de Portugal com Génova na Baixa Idade Média» in *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época: Actas*, vol. III, *Economia e Comércio Marítimo*, Porto, Universidade do Porto – Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, pp. 635-644.
- GONÇALVES, António Manuel, «Dias, Bartolomeu» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 338-340.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.

## **Pêro de Alenquer**

### **Um piloto veterano ao serviço da Coroa**

- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Mare Nostrum: Em busca de honra e riqueza nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Temas e Debates, 2013.
- DOMINGUES, Francisco Contente, «Alenquer, Pero de» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 48-49.
- FONSECA, Luís Adão da, *Vasco da Gama: O Homem, a Viagem, a Época*, Lisboa, Expo 98, 1997.
- PEREIRA, José António Rodrigues, «Alenquer, Pero de» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 54-55.
- SERRÃO, Joel, e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, *A Expansão Quatrocentista*, coord. de A. H. de Oliveira Marques, s. l., Editorial Estampa, 1998.

## **Vasco da Gama**

### **Por terras da Índia em busca de cristãos e especiarias**

- BOUCHON, Geneviève, *Vasco da Gama*, Lisboa, Terramar, 1998.
- FONSECA, Luís Adão da, «Gama, Vasco da» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 425-428.
- , *Vasco da Gama: O Homem, a Viagem, a Época*, Lisboa, Expo 98, 1997.
- PELÚCIA, Alexandra, *Corsários e Piratas Portugueses: Aventureiros nos Mares da Ásia*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2010.
- VELHO, Álvaro, *Roteiro da Viagem de Vasco da Gama em 1497*, ed. de Alexandre Herculano e do Barão do Castelo de Paiva, Lisboa, Imprensa Nacional, 1861.

## Pedro Álvares Cabral

### Por terras do Brasil e da Índia

- CERDEIRA, Pedro, «Caminha, Pêro Vaz de» in *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa* [Consultado em: <http://www.fcsh.unl.pt/cham/eve/>].
- COSTA, João Paulo Oliveira e, «Cabral, Pedro Álvares» in *Enciclopédia Virtual da Expansão Portuguesa* [Consultado em: <http://www.fcsh.unl.pt/cham/eve/>].
- , *Mare Nostrum: Em busca de honra e riqueza nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Temas e Debates, 2013.
- FONSECA, Luís Adão da, «Cabral, Pedro Álvares» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, vol. I, dir. de Francisco Contente Domingues, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 179-187.
- NUNES, Maria Teresa Alvarez, «Cabral, Pedro Álvares» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, org de Luís de Albuquerque, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 153-154.
- SAMPAYO, Luiz de Mellos Vaz de, *Subsídios para uma Biografia de Pedro Álvares Cabral*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1971.

## Gonçalo Coelho

### Navegando por mares de Vera Cruz

- CORDEIRO, Fernando, «Coelho, Gonçalo» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, p. 257.
- COSTA, João Paulo Oliveira e, *Mare Nostrum: Em busca de honra e riqueza nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Temas e Debates, 2013.
- COUTO, Jorge, *A Construção do Brasil*, Lisboa, Cosmos, 1995.
- , «Coelho, Gonçalo» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contente Domingues, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 287-288.
- GARCIA, José Manuel, *O Mundo dos Descobrimentos Portugueses*, vol. V, *O Conhecimento das Américas (1462-1533)*, Vila do Conde, Quid-Novi, 2012.

## **Gaspar Corte-Real** **Enfrentando o Atlântico Norte**

- DAVID, Dionísio, «Corte Real, Gaspar» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 301-302.
- , «Corte Real, João Vaz» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, p. 303.
- LOUREIRO, Rui Manuel, «Corte-Real, Irmãos» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contento Domingues, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 314-316.

## **Miguel Corte-Real** **Um cortesão em busca da família**

- DAVID, Dionísio, «Corte Real, Gaspar» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 301-302.
- , «Corte Real, João Vaz» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, p. 303.
- , «Corte Real, Miguel» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, org. de Luís de Albuquerque, vol. I, Lisboa, Caminho, 1994, pp. 304-305.
- LOUREIRO, Rui Manuel, «Corte-Real, Irmãos» in *Dicionário da Expansão Portuguesa – 1415-1600*, dir. de Francisco Contento Domingues, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 314-316.
- RAMALHO, Américo da Costa, «Um elogio em latim, contemporâneo de Miguel Corte Real» in *Humanitas*, 25-26, Coimbra, 1973-1974, pp. 3-16.







