

REVISTA DE
HISTÓRIA
DAS IDEIAS



A GUERRA

VOLUME 30, 2009

INSTITUTO DE HISTÓRIA E TEORIA DAS IDEIAS
FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA

VELAS E REMOS NO PODER NAVAL PORTUGUÊS DO ÍNDICO: PRIMEIRO QUARTEL DO SÉCULO XVI

Ao lermos o *Relato Anónimo* da Iª viagem de Vasco de Gama, e seguindo a descrição do percurso ao longo da costa oriental africana, nos finais de 1497 e princípios de 1498, apercebemo-nos de uma realidade muito concreta, expressa na ansiedade dos portugueses em encontrar as referências que lhes mostrassem estar perto de uma civilização já conhecida e que sabiam ter uma enorme influência no Oceano Índico. A 10 de Janeiro chegaram à *Terra da Boa Gente*, designação dada por causa da hospitalidade com que foram recebidos, mas não se detiveram muito tempo, procurando aproveitar o vento que os levava mais e mais para norte. Adiante alcançaram o *Rio dos Bons Sinais*, e assim lhe chamaram por terem recebido a visita de alguém que, sendo de outra terra, dizia já ter visto "navios grandes como aqueles que nós levávamos". É evidente o discurso de esperança com que aquela familiaridade é relatada no *Diário*. Nas páginas que se seguem, tendo alcançado Moçambique e Mombaça, percebemos que o Gama tem um único objectivo no contacto com os povos que já reconheceu e que sabe serem de religião islâmica: obter os favores de um piloto que possa ajudá-lo a atravessar o Oceano até à Índia. Depois de várias vicissitudes, conseguiram-no em Melinde, de onde partiram a 24 de Abril, para alcançar Calecut em 20 de Maio desse ano de 1498.

* Escola Naval (Portugal).

Uma compreensível insegurança acompanhava estes aventureiros, que do índico não tinham mais do que as vagas informações chegadas a Lisboa através de mercadores do Levante ou mesmo de enviados portugueses, como teria sido o caso de Pêro da Covilhã e Afonso de Paiva. Certo é que pouco sabiam sobre as rotas e a navegação, e por isso procuravam um piloto, desconhecendo também o sistema de comércio e as redes de poder que existiam no Oriente há séculos. O primeiro homem desembarcado, foi levado até "dous mouros de tunez q sabiam falar castelhano e janues" que lhe perguntaram o que vinha fazer naquelas terras tão distantes. E a resposta foi a de que "Vimos buscar xistaõs e espeçiarías"⁽¹⁾. Palavras bem ingénuas de quem não imaginava que tipo de gente vivia naquela cidade, pensando (desejando) que iria encontrar um manancial de aliados para um comércio que supunha ser muito proveitoso. Como sabemos hoje, o número de cristãos era reduzido e sem significado político, proliferando uma teia de relações em que outras solidariedades religiosas e étnicas tinham uma grande importância, integrando uma realidade social, económica e política que pode chamar-se de *Mundo índico*, com um critério semelhante ao que Braudel utilizou para o Mundo Mediterrânico¹ (2). Do Mar Vermelho e Golfo Pérsico saem os navios que vão ao Malabar comprar as especiarias, que pagam com o ouro que antes adquiriram em Sofala à custa dos algodões de Cambaia, que serviam também para comerciar no Extremo Oriente, trocados por outras drogas e pelas sedas e porcelanas do *Império do Meio*. De uma forma simples, identificamos naquele espaço duas grandes potências imperiais - a Índia e a China - produtoras de artigos manufacturados de grande procura, entre cujos domínios circulam os inúmeros "transportadores", senhores das especiarias e outras mercadorias que completam o sistema global. Na ausência de um destino comum, do género do que Braudel identificou no Mediterrâneo no tempo de Filipe II, temos uma forma de relacionamento, estruturas estáveis de comércio e vias de comunicação com regras próprias, naturalmente dependentes das condições climatéricas, dominadas pelo regime de monções asiático. E esta diferenciação de tarefas reflecte, além do mais, uma realidade

(1) *Diário da Viagem de Vasco da Gama*, vol. I, Porto, 1945, p. 36. Adiante designado apenas por *Diário*.

(2) Kirti Chaudhuri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean...*, Cambridge, 1985, p. 1 ss.

política e social próprias, onde os senhores dos impérios são meros usufrutuários da rede comercial, distanciando-se dela por valores éticos e religiosos de grande peso. Uma particularidade que, na prática, individualizava o sistema de trocas e facilitou a entrada dos ocidentais na rede, porque os conflitos que essa intrusão gerou não passaram o patamar das rivalidades entre interesses comerciais que não afectavam o essencial dos poderes imperiais dominantes⁽³⁾.

Evidentemente que quando os portugueses chegaram à Índia não conheciam os meandros desta cadeia de actuação, demorando alguns anos (décadas) a aperceberem-se das suas características mais importantes. Sabiam que, para lá do Médio Oriente, existia um mundo mítico de riquezas em que pontuavam os comerciantes de fé islâmica, intermediários das mercadorias que chegavam ao Levante mediterrânico. Mas imaginavam que ali estariam também os cristãos de S. Tomé e o Preste João, que apenas aguardavam por um aliado pujante para se organizarem contra "os infleis". E supunham ainda que esse envolvimento estratégico poderia fazer-se com os meios de que dispunham e à maneira do Norte de África, que era o teatro de operações tomado como modelo. Aliás, nesse primeiro momento de contacto com o Oriente, quando apenas pretendiam comprar especiarias para vender em Lisboa ou Antuérpia, desconheciam quais eram as cumplicidades que envolviam o Samorim⁽⁴⁾ de Calecut, o soberano que supunham ser o senhor de todo o comércio da pimenta do Malabar.

As comunidades de comerciantes, contudo, quase todas elas solidárias na fé islâmica, entenderam bem o perigo que representava a presença dos navios de Vasco da Gama e não tardaram em manipular o Rajá para que os novos comerciantes fossem afastados daquelas paragens. Lisboa agia por tentativa e erro, com as elites nacionais envolvidas num debate complexo, com posições diversas que não importa agora analisar. D. Manuel ouvia o seu conselho, mas tinha um projecto próprio para a Índia, que passava pelo domínio do comércio oriental, asfixiando a fonte de rendimento do Islão, com o duplo objectivo de demolir um dos pilares do seu poder e trazer para Lisboa uma riqueza que estava no Médio Oriente. Apercebendo-se de que a armada do Gama

⁽³⁾ Denys Lombard, *Le Carrefour Javanais*, vol. II, Paris, 1990, p. 11 ss.

⁽⁴⁾ Samorim é o termo usado para designar o Rajá hindu de Calecut, com o significado literal de "rei do mar".

não inspirara o respeito necessário para dar credibilidade militar aos portugueses, em 1500 enviou uma nova esquadra, mais numerosa e com maior capacidade militar, mas ainda com o carácter de uma embaixada a Calecut. Assumia uma postura que hoje poderíamos chamar de diplomacia musculada, onde se recomendava a cortesia, mas mostrando uma armada de alto bordo, com artilharia grossa e poder suficiente para fazer frente ao que imaginava serem as ameaças existentes na costa do Indostão. Os resultados não foram os que, porventura, se esperava. Da parte do poder local sucediam-se os comportamentos dilatatórios que, em última análise, visavam atrasar os navios de Cabral e fazê-los cair na armadilha da estação das chuvas, em que não poderiam andar no mar nem teriam onde se abrigar em terra. Os sucessivos incidentes acabaram por culminar no massacre dos portugueses da feitoria já criada, a que se seguiu a represália de um violento bombardeamento da cidade com a artilharia dos navios⁽⁵⁾. Sob o ponto de vista comercial, valeu o conselho de Gaspar da Gama, um judeu capturado e convertido durante a viagem de 1497-99, que recomendou ao capitão a ida a Cochim, onde seria possível obter o carregamento de pimenta indispensável à viabilização económica da empresa. E seguiram-se as viagens de João da Nova, em 1501, e a segunda de Vasco da Gama, em 1502, que poria o Malabar a ferro e fogo, numa clara atitude intimidatória para todos os que ousassem opor-se ao poder naval português na Índia⁽⁶⁾.

Em 1502, D. Manuel tinha uma ideia mais clara da situação do índico, organizando a força naval que mandou para o Oriente de uma forma própria, que já não tinha como único objectivo exercer pressão sobre Calecut ou sobre o Malabar, onde se carregava a pimenta. Esta segunda armada do Gama desdobrava-se, na realidade, em três armadas, em que uma ia sob o comando do Capitão-Mor, com 10 navios e com madeira para construir uma caravela que devia ficar em Sofala; outra de cinco navios, comandados por Vicente Sodré, destinada a ficar na Índia em

⁽⁵⁾ José M. Garcia, *Pedro Álvares Cabral...*, Lisboa, 2001, p. 245 ss.

⁽⁶⁾ Luís Adão da Fonseca considerou estas quatro primeiras viagens como uma "unidade" de actuação, com um "nexo" que definiu a abordagem dos portugueses à Índia, desde a entrada ingénua até à actuação em força. Cf. L. A. Fonseca, *Vasco da Gama*, Lisboa, 2001, p. 220 ss.

acções de patrulha e corso; e ainda uma terceira, sob o comando de Estêvão da Gama, cuja função era juntar-se à primeira, aumentando a sua capacidade de carga no regresso. Está planeada, portanto, uma campanha que, respeitando os prazos impostos pela monção, deveria ir a Quíloa e a Sofala, por causa do ouro, seguir para o Malabar (onde deixaria que contar ao Samorim) e regressar a Lisboa depois de carregar em Cochim e em Cananor. Ficaria uma força naval na Índia destinada a atacar as linhas de comércio que se sabiam dirigir-se para o norte, em direcção a Cambaia e ao Médio Oriente.

Deve compreender-se que o imenso grupo dos "transportadores" de mercadorias, que sulcavam o Índico no princípio do século XVI, podia ter várias origens étnicas, mas professava quase exclusivamente a religião muçulmana. Formara-se (ou ganhara consistência) depois da ascensão dos califas Abássidas e da fundação, em meados do século VIII, da cidade de Bagdad, com um acesso privilegiado ao Golfo Pérsico. Desde então, estendeu a sua influência até Sofala, na costa oriental africana, e até aos confins da China. Teve, naturalmente, a sua vertente guerreira que ocupou e converteu territórios, mas teve uma outra faceta pacífica de disseminação progressiva, influenciando gentes e criando raízes em cidades comerciais do litoral, formando alianças com pequenos poderes locais, que usavam os seus serviços e daí tiravam lucros sem exercerem directamente o comércio. Assim acontecia com Calcut, cujo Rajá hindu não podia navegar nem comerciar, mas podia receber presentes e tributos. Estas comunidades de mercadores eram a base do sistema comercial Índico, conhecendo os regimes de ventos, sabendo as rotas necessárias para alcançar os portos, dominando a arte de navegar e vivendo com a ambição de ir, pelo menos uma vez na vida, a Meca.

A navegação no Índico ficava vedada durante a monção de Sudoeste, que trazia muito mau tempo ao Indostão, de forma que as viagens de leste para oeste aproveitavam a monção de Nordeste (Janeiro a Março), e as de oeste para leste tinham que ser feitas em momentos de vento variável, um pouco antes ou um pouco depois da monção de Sudoeste. Todavia, esta regra sofria pequenas variações consoante a região e a rota a navegar, sendo eles os donos de toda esta informação. Eram os senhores do mar, circulando por caminhos muito bem definidos, que cobriam os locais de comércio e tinham um ponto de convergência no Mar Vermelho ou no Golfo Pérsico, onde vendiam os produtos que

passavam ao Mediterrâneo e à Europa e onde estava o destino sagrado de peregrinação⁽⁷⁾.

Além do mais, criavam solidariedades próprias, formando famílias que geravam pequenas comunidades de dupla identidade, falando o árabe e a língua local, e funcionando como elementos de ligação⁽⁸⁾. A sua força advinha-lhes do saber desvendar os caminhos do mar e da possibilidade de fazer o comércio - que os tornava detentores da riqueza -, mas não os dotava de um poder político central, não tendo quem os protegesse ou congregasse as suas vontades contra um inimigo comum. Evidentemente que as redes de comércio implicavam algumas fidelizações, não sendo fácil que uma figura como o Samorim pudesse prescindir dos seus amigos muçulmanos, mas um império continental como o Vijaynagar facilmente trocava os serviços de uns pelos de outros e, em última análise, pelos dos portugueses.

Todavia, D. Manuel encarava-os como o verdadeiro inimigo no Índico: os infiéis que era preciso eliminar e cujo comércio urgia asfixiar porque era dele que se alimentavam os sultões que ocupavam a Terra Santa⁽⁹⁾. Era contra eles que se dirigia toda a sua estratégia de domínio do mar da Índia, começada com a campanha de 1502 e continuada nos anos seguintes, num crescendo de meios empenhados e com um plano que vai evoluindo no sentido do estabelecimento do Poder Naval português no Índico.

Em 1502-3, Vasco da Gama vingou-se com veemência da humilhação que o Samorim lhe tinha imposto em 1498⁽¹⁰⁾, mas quando carregou os navios e regressou ao reino não teve a noção de que a vingança iria cair sobre os seus novos amigos. Vicente Sodré ficou como Capitão-Mor da Armada da Índia, mas não percebeu que Cochim iria ser uma presa fácil para Calecut, retirando-se para ir à procura de presas de corso nas naus

⁽⁷⁾ Sobre o saber náutico árabe e sobre as rotas do Índico, cf. G. Tibbetts, *Arab Navigation...*, London, 1971, *passim*.

⁽⁸⁾ Estes casamentos resultavam da possibilidade moral - a *mut'a* - de os homens, que permaneciam longos períodos em viagem pelo mar, contraírem casamento temporário com mulheres estrangeiras, dando origem a grupos mestiços. W. Heffening, "mut'a", *Encyclopaedia of Islam*, Ed. cd-rom, Leiden, 1999.

⁽⁹⁾ Mamelucos do Cairo e Otomanos da "Grande Porta" de Istambul.

⁽¹⁰⁾ "Esperava cedo tornar a Calecute, e que então saberiam se éramos ladrões, como lhe[s] diziam os mouros", in *Diário*, vol. I, p. 95.

que, nessa altura do ano, demandavam o Mar Vermelho⁽¹¹⁾. A cidade foi imediatamente atacada e permaneceu em grande perigo até à chegada das esquadras de 1503, onde iam os dois primos, Afonso e Francisco de Albuquerque. O problema para Cochim - repetir-se-ia em 1504 - era o de que, quando se declarava a monção de sudoeste, o mau tempo obrigava a fechar os portos do Indostão, retirando aos portugueses a capacidade de usarem os navios de alto bordo contra as forças inimigas. O Samorim sabia-o e, podendo usar o seu exército caminhando por terra e pelos canais do delta, aproveitava essa época para atacar o Rajá. Só era possível acudir-lhe em Agosto ou Setembro, quando terminava a monção, ou reforçar as suas posições deixando lá uma força militar, como passou a acontecer. O porto dava abrigo ao mau tempo e, em 1503, Francisco de Albuquerque construiu uma fortaleza à entrada da barra, permitindo que a Armada da Índia ali pudesse invernar com segurança, aproveitando toda a época e estando pronta para sair logo que terminasse o mau tempo.

Em 1504, o Capitão-Mor da Armada da Índia foi Duarte Pacheco Pereira, que aguentou a posição com uma nau e duas caravelas, recebendo o reforço da Nau "Setúbal" que, vinda de Lisboa na armada desse ano, atravessou de África para a Índia em Maio, antes da monção⁽¹²⁾. Durante as chuvas, os navios de pouco valeram contra o ataque do Samorim, mas o pessoal bateu-se com determinação, usando a artilharia que os Albuquerques acharam não ser necessária para a torna viagem, e que ali deixaram para guarnecer as embarcações e a fortaleza. Quando lá chegou a armada do ano seguinte, sob o comando de Lopo Soares de Albergaria⁽¹³⁾, os combates estavam terminados com uma derrota pesada de Calecut. Albergaria, contudo, resolveu levar a cabo mais uma acção punitiva sobre a cidade inimiga e sobre alguns dos seus aliados. É importante referi-lo porque se verificaram nesta altura algumas das insuficiências das armadas portuguesas, nomeadamente a que dizia

⁽¹¹⁾Barros, *Asia*, Década primeira, p. 245 ss.

⁽¹²⁾J. V. Pissarra, *A Armada da Índia*, Lisboa, FLUL, 2001, p. 167.

⁽¹³⁾ No ano anterior, das armadas dos Albuquerques perderam-se dois navios, entre os quais o de António Saldanha, que seguiu mais tarde para a Índia, encontrando-se em 1504 com Lopo Soares, perto de Anjediva. Com ele, seguiu para Cochim participando nalgumas das acções levadas a cabo contra Calecut, durante esse ano.

respeito à carência de pequenas embarcações que pudessem usar a artilharia e entrar nas zonas baixas do interior de alguns rios. Duarte Pacheco preparara os batéis armando-os e pavesando-os, mas a falta de fustas e pequenos navios de remo próprios para o combate fizera-sen sentir durante os confrontos no delta, e nas campanhas de Lopo Soares contra Cranganor e Pandarane. Quem o reporta para Lisboa é o escrivão da feitoria de Cochim⁽¹⁴⁾ ¹⁵, em carta dirigida ao Rei.

A situação portuguesa na Índia estava, porém, num momento de viragem, em que D. Manuel compreendia a complexidade da situação e resolvera nomear um vice-rei que, no local, pudesse tomar as decisões mais acertadas para os interesses portugueses. Imagino que não deve ter sido uma decisão fácil, numa altura em que a corrente europeia fluía no sentido da centralização política e da concentração de poderes na pessoa do rei. Esta delegação foi particularmente sofrida, mas os acontecimentos do Índico corriam à velocidade dos conflitos de interesses intensos, não se compadecendo com a possibilidade das decisões chegarem dois anos depois das informações que lhes davam origem. Contudo, as relações entre o rei e o vice-rei (mais tarde com os governadores) foram sempre conflituosas, permeáveis a muitas intrigas e envenenadas pela contrariedade que a situação causava ao soberano. A primeira escolha de D. Manuel para o cargo recaía sobre Tristão da Cunha, mas as condições de saúde deste fidalgo obrigaram à nomeação de D. Francisco de Almeida, que partiu de Lisboa a 25 de Março de 1505. Levava consigo uma *Carta de Poder*, para o exercício do cargo durante três anos, e um extenso *Regimento*⁽¹⁵⁾ com instruções para a viagem e para a sua acção enquanto vice-rei da Índia.

À partida, uma parte da armada destinava-se a Sofala, onde Pêro de Anaya devia construir uma fortaleza e ali ficar como capitão, dispensando três naus da sua conserva para irem carregar especiaria. Estes navios atrasaram-se em Lisboa e D. Francisco partiu apenas com 14 naus e 6 caravelas. Diz o *Regimento* que deveriam passar por Quíloa, reforçando a soberania portuguesa sobre o rei local e reclamando-lhe o tributo em ouro, seguindo depois para Melinde, até que o tempo fosse adequado para a travessia. Iriam diretos à ilha de Anjediva, onde construiriam uma

⁽¹⁴⁾J. Pissarra, *A Armada da Índia*, p. 170.

⁽¹⁵⁾ J. Candeias da Silva, *O fundador do "Estado Português da Índia..."*, Lisboa, 1996, p. 261 ss.

fortificação, e depois para Cochim, que seria a base principal para a acção do Vice-Rei da Índia. D. Manuel pretendia reforçar a sua aliança com o Rajá e, para esse efeito, enviou-lhe de presente uma coroa de ouro e uma tença de 600 cruzados anuais, pretendendo que o fortim improvisado por Francisco de Albuquerque fosse substituído por uma fortaleza em pedra, com as condições necessárias para proteger a feitoria, a barra e todas as estruturas de apoio às armadas e ao exercício do poder. A primeira prioridade, nesse ano de 1505 e princípio de 1506, era carregar as naus que deveriam regressar ao Reino, mas, logo que esse assunto fosse despachado, deveria preparar-se para ir ao Mar Vermelho, para construir uma posição fortificada guarnecida por portugueses⁽¹⁶⁾. D. Manuel recomenda ainda a construção de fortalezas em Coulão e Cananor, mas os objectivos destas infra-estruturas são substancialmente diferentes de todos os outros, destinando-se apenas a proteger duas fontes de fornecimento de pimenta, complementares da grande base de Cochim. O Rei tem, portanto, intenções de controlar o comércio marítimo do Índico Ocidental, retirando todas as consequências do que acrescentou à sua intitulação em 1499, ao considerar-se "senhor da conquista, navegação e comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia". Pretende exercer o que hoje chamaríamos o "domínio do mar" no espaço do *Mundo Índico* que já conhecia, e veremos que, nos anos seguintes, vai querer alargar esse espaço para oriente, até onde lhe for possível.

Para analisar esta pretensão e compreender a relação entre a forma de actuar e os resultados que foram sendo obtidos, é útil recordar alguns conceitos fundamentais da Estratégia Naval moderna, não porque ela estivesse presente na mente de algum dos portugueses de então, mas porque a sistematização metodológica com os instrumentos aplicáveis nos conduzirá a resultados mais objectivos. A Estratégia Naval ou o pensamento estratégico naval é uma disciplina relativamente recente (séculos XIX e XX), mas é inquestionável que o conceito de domínio do mar - que se tornou fundamental no raciocínio estratégico moderno, sobretudo depois da publicação dos trabalhos de Alfred Mahan - está na

⁽¹⁶⁾ "E porque nos parece que nenhuma cousa poderya mais importar a nosso serviço que teermos huuma fortelleza na boqua do mar Roixo [...] porquanto por aquy se çarrava nam poderemm mais pasar nenhuma especiaria a terra do soldam e a todos os da Indya perderem a fantasia de mais poderem trauta senam connosco", in J. C. Silva, *ob. cit.*, p. 284.

base de todo o *Regimento* dado por D. Manuel a D. Francisco de Almeida, em 1505, e persiste na documentação sequente, reflectindo-se na acção do primeiro vice-rei e na dos governadores que se lhe seguiram. O domínio do mar - explica Mahan - faz-se pelo controlo das vias de comunicação marítimas⁽¹⁷⁾, usando-as com a máxima liberdade e restringindo o seu uso aos adversários. E isso pressupõe a destruição do Poder Naval adversário, na medida em que a sua subsistência, mesmo enfraquecida, pode sempre constituir uma ameaça. Aliás, observando a situação com o olhar próprio do final do século XIX, o autor considerava o Oceano como um todo, onde nenhum espaço pode ser separado ou individualizado, porque todo o mar é passível de utilização pelos navios de guerra. Esta forma de pensar não tem uma correspondência perfeita no mundo do século XVI, onde uma boa parte do Globo era desconhecida, mas os conceitos são úteis na análise de conjunturas como a do Oceano Índico, nos primeiros tempos da presença portuguesa⁽¹⁸⁾. Retenhamos a ideia de que, entre os adversários de um conflito no mar, não existe uma linha de contacto ou uma fronteira que possa ser defendida ou atacada, alargando-se o teatro de operações a todo o espaço marítimo considerado, seja ele qual for⁽¹⁹⁾. E, neste sentido - seguindo o seu raciocínio -, a forma de eliminar a ameaça consiste em procurar a esquadra inimiga, onde quer que ela esteja, derrotando-a numa "batalha decisiva". Ora bem, as batalhas decisivas foram raras ao longo da História, como todos sabemos, e, sobretudo, exigem que as armadas em presença estejam organizadas debaixo de um poder político unificado, o que seria o caso português em apreço, mas não o dos múltiplos poderes que operavam no Índico.

A ideia que transparece do *Regimento* de 1505 é a de que deve tentar estabelecer-se um bloqueio ao Mar Vermelho, não deixando entrar nem sair quaisquer navios. Esta missão seria, no entanto, complementada

⁽¹⁷⁾ O pensamento de Mahan serviu de padrão a muitos dos seus sucessores, por razões que não cabe aqui avaliar, encontrando-se disperso por várias obras da sua autoria. A que habitualmente é referida é *The influence of sea power upon History* [1890].

⁽¹⁸⁾ É importante a observação deste factor, porque exige a disciplina de raciocínio necessária para evitar extrapolar o que não é extrapolável.

⁽¹⁹⁾Sobre esta situação, é interessante a análise de H. Rosinski, *Essai de stratégie navale...*

pela actuação da Armada da Índia, entre o Malabar e o Guzerate, e pela vigilância exercida a partir da fortaleza a construir em Angediva, onde deveriam ficar duas caravelas "para mais sua segurança como para por com elas vos enviar quallquer recado e aviso que cumpra"⁽²⁰⁾. Cochim seria a grande base naval, não só para a carga das naus que regressam ao reino - sobre as quais o Rei dá instruções de grande pormenor - como também para local de invernada e para estaleiro onde deviam começar-se a construir de imediato algumas embarcações. Abarra permitia a entrada das naus e a sua invernada, a fortaleza dava guarida a uma guarnição de soldados e aos funcionários da coroa, havia meios de subsistência para as armadas e, sobretudo, estava bem protegida pelo lado de terra, pelos obstáculos próprios do delta e pelas tropas de um rei aliado, que descobrira na ligação aos portugueses a forma de se afirmar no Malabar. Para além disso, nenhum comerciante andaria livre pelo mar da Índia, sem uma licença especial do poder português, traduzida na concessão de um cartaz que pudesse ser exibido de forma bem visível⁽²¹⁾.

Voltando de novo ao raciocínio estratégico moderno, podemos interpretar a ideia de D. Manuel como querendo fazer um bloqueio aos seus inimigos, definidos como sendo os mouros que demandam ou saem do Mar Vermelho. Esse bloqueio, contudo, não era possível de exercer sobre os opositores que proliferavam no Índico e, sobretudo, no Malabar, não só porque eles se dispersavam pelas inúmeras barras do Indostão, como também se refugiavam nos baixos, longe do alcance dos navios de alto bordo e da artilharia portuguesa⁽²²⁾. Optou então pela escolta aos navios portugueses, quando isso se justificasse, e a protecção de todos os seus aliados, num estímulo à manutenção das alianças obtidas no Malabar. De igual forma, durante as suas campanhas, atacaria todos os outros, considerados como inimigos. É com este intuito que se assiste ao

⁽²⁰⁾ J. C. Silva, *ob. cit.*, p. 275.

⁽²¹⁾ A palavra cartaz, cujo significado não oferece dúvidas na língua portuguesa, tem uma remota origem grega (XUQT|), que chegou ao português pela via do árabe *kirfas*, cujo significado literal é o de "papiro" ou "papel", mas que designou a autorização necessária para a navegação no mar da Índia, a partir de 1505. R. Sellheim, *Encyclopaedia of Islam*, ed. cd-rom, Leiden, 1999.

⁽²²⁾ E não eram apenas aliados directos de Calcut, mas muitos outros que se dedicavam à pirataria atacando os navios de comércio a partir desses coios.

reforço da Armada da Índia, que com dificuldade enfrentara os ataques de Calecut nos anos anteriores, mas que ganha uma dimensão avassaladora a partir de 1505⁽²³⁾. Integra, aliás, logo nos primeiros anos, duas galés e um bergantim construídos em Angediva e Cochim, e faz-se acompanhar dos seus próprios paraus, com um intuito evidente de dar resposta a algumas exigências do tipo de adversário com que se defrontavam na Índia os portugueses⁽²⁴⁾. É ainda notória a experiência dos homens que o Vice-Rei coloca no comando dos navios e no apoio ao jovem e voluntarioso D. Lourenço de Almeida, que as circunstâncias permitiram investir no cargo de Capitão-Mor do mar da Índia. A sua primeira grande vitória teria lugar em Março de 1506, ao largo de Cananor, contra "oytenta & quatro naos grossas, & cento e vinte quatro paraos grandes e q auia mouros & Naires de peleja sê cõto"⁽²⁵⁾. Do lado português estavam apenas onze navios, entre os quais as duas galés recentemente armadas, quatro caravelas, três naus (uma delas de 400 tonéis), um bergantim e mais uma embarcação⁽²⁶⁾, que provavam muito bem as suas potencialidades, infligindo uma pesadíssima derrota aos interesses de Calecut. O objectivo de eliminar ou subjugar este Poder Naval concorrente tomava forma, cumprindo-se parcialmente o objectivo de controlo sobre as rotas que corriam ao longo da península hindustânica. Levantava-se, contudo, uma contrariedade importante: Angediva não tinha condições para sustentar uma guarnição credível, e o cerco a que foi sujeita durante a monção de sudoeste desse ano de 1506 mostrava a sua inviabilidade. O Vice-Rei não hesitou em mandar desmantelá-la, mas não teve possibilidades de encontrar a alternativa necessária porque as notícias que chegavam do Egipto eram preocupantes.

⁽²³⁾J. V. Pissarra, *A Armada da Índia*, p. 185 ss.

⁽²⁴⁾As galés em causa são de grande porte e capacidade de combate; apesar de poderem manobrar sem depender do vento, não tinham a dimensão adequada para entrar nos baixos dos rios, onde se refugiavam os paraus inimigos. É provável que a sua construção tenha a ver com a informação corrente de que os mamelucos se preparavam para entrar no Índico. Cf. J. V. Pissarra, *A bastarda de D. Henrique de Meneses...*, p. 415.

⁽²⁵⁾F. Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, vol. I, Porto, 1979, p. 267.

⁽²⁶⁾Castanheda define desta forma a esquadra, mas Barros toma este navio por mais uma caravela. Barros, *Asia*, primeira Década, p. 387.

A preparação da expedição dos mamelucos ao Oceano Índico deve ter começado no ano de 1504 - talvez depois do sucesso de Duarte Pacheco - sabendo-se que, em Setembro de 1505, o Sultão passou em revista o seu exército, formado por três corpos expedicionários, de que um se destinava a "fazer frente às incursões dos francos [portugueses] sobre o litoral da Índia"⁽²⁷⁾. A operação, porém, atrasou-se por cerca de dois anos e só no final de 1507 consegue cruzar as portas do Mar Vermelho, em direcção ao Guzerate, onde vai encontrar como aliado principal Malik Ayaz, governador de Diu e súbdito do Sultão guzerate. A aliança que se congrega contra os portugueses tem três componentes distintas, cada uma delas com interesses próprios: os turcos mamelucos do Egipto, Malik Ayaz e o Samorim de Calecut. São conhecidos os problemas deste último com os portugueses e sabe-se que as perdas do comércio do Levante eram significativas, afectando consideravelmente o Sultão do Egipto, mas o Guzerate está numa posição um pouco diferente. Se, por um lado, a presença portuguesa os afecta economicamente, na verdade ainda não tinham sido afrontados de forma directa, e não estavam suficientemente motivados para se deixar subjugar pelos turcos. Apesar de tudo aceitam a aliança e, no Índico, passa a existir uma imensa esquadra, cuja capacidade ameaça consideravelmente a posição dos portugueses.

A possibilidade de enfrentamento destas duas forças seria, previsivelmente, uma batalha decisiva, mas as suas consequências no futuro não eram iguais para todos os elementos em presença. Se os turcos fossem derrotados, perderiam uma armada, mas manteriam a sua couraça no Mar Vermelho, podendo recompor-se num prazo mais ou menos dilatado. Por outro lado, se ganhassem - para além da expulsão dos portugueses -, com toda a certeza estenderiam a sua tutela até ao Malabar, secundarizando os outros dois aliados. Se os portugueses fossem derrotados, isso poderia significar a expulsão do mar da Índia, sem previsões sobre quando conseguiriam reunir um Poder Naval suficiente para lá voltar. E estou em crer que tiveram a noção disso nos anos de 1508 e 1509, tal como o sentiram nas décadas seguintes, até meados do século XVI, sempre que ouviam falar na vinda dos turcos⁽²⁸⁾.

⁽²⁷⁾Ibn Iyâs, *Journal d'un bourgeois du Caire*, 1.1, Rennes, imp. 1955, p. 79.

⁽²⁸⁾A batalha seria decisiva, mas não de igual forma para todos os elementos em presença.

A última parte do vice-reinado de D. Francisco de Almeida foi marcada por esta ameaça que, naturalmente, condicionou todas as suas decisões. Na correspondência anual, o rei insiste na construção de uma fortaleza à entrada do Mar Vermelho, fala-lhe na necessidade de ir a Malaca, quer uma praça em Ceilão e cinco torres sobre as entradas do rio de Cochim, sem esquecer a organização administrativa e os carregamentos de especiaria, assunto a que dedica pormenorizadas instruções. Em Março de 1508, D. Lourenço foi morto no rio de Chaul, no primeiro confronto com os turcos e seus aliados. As perdas portuguesas não são significativas⁽²⁹⁾, mas tiveram um efeito moral pesado, aumentando a ansiedade do Vice-Rei, não só pela perda do seu único filho, como pelas razões já invocadas acerca das consequências prováveis de uma derrota portuguesa. Em 1508, depois de Chaul, D. Francisco escreve uma longa carta ao Rei, onde é patente o seu desalento e a angústia de quem sente que o seu trabalho não está a ser bem compreendido em Lisboa. E, perante as insistências para que faça fortalezas aqui e ali, responde com uma passagem que tanta polémica tem causado na historiografia portuguesa, quase sempre porque é retirada do seu contexto e desinserida das circunstâncias então vividas na Índia. Diz ele a D. Manuel que "[...] quanto mais fortalezas tyverdes mays fraco será qá vosso poder, ao presente toda vossa força está quá no mar, e se nele nom formos poderosos, levemente se perderam as vossas fortalezas"⁽³⁰⁾. Se compreendermos o que significava a ameaça da esquadra turca aliada de Diu e de Calecut, entendemos a impaciência de quem queria reunir uma armada com condições para defrontar o inimigo, e não tinha possibilidades de construir fortalezas ou enviar expedições a locais longínquos.

No princípio do ano de 1509, o Vice-Rei reunira os navios necessários para ir ao encontro dos seus adversários e já estava em Cananor, a caminho do norte, quando Albuquerque chegou do Golfo Pérsico e lhe apresentou a carta de poderes que o indicava como o novo Governador da Índia⁽³¹⁾. D. Francisco optou por não lhe entregar o cargo e prosseguir

⁽²⁹⁾ J. V. Pissarra, *Chaul e Diu*, Lisboa, 2002, p. 61 ss.

⁽³⁰⁾ J. C. Silva, *oh. cit.*, p. 384.

⁽³¹⁾ Afonso de Albuquerque fora para o Índico em 1506, na armada de Tristão da Cunha. Esteve em Socotorá e participou na construção da fortaleza de São Tomé, seguindo para Ormuz, onde ficou até à data em que a carta de poderes lhe permitia reclamar o governo da Índia.

no seu intuito, toldado, talvez, pelo desejo de vingança, mas convicto também de que se estava a jogar o futuro dos portugueses no Oriente. O combate decorreu em Diu a 3 de Fevereiro desse ano, com uma vitória portuguesa, que não se revelou tão difícil quanto seria de supor. Na verdade, Malik Ayaz compreendeu que a tutela dos turcos podia ser muito mais desagradável do que um acordo com a gente lusa, e a coligação perdeu a pouca consistência que já tinha, desvanecendo-se antes do enfrentamento. Os mamelucos, traídos em pleno campo de batalha, perderam todos os navios, escapando apenas o comandante com um grupo de cavaleiros que fugiram pelo sertão⁽³²⁾.

O Vice-Rei regressa ao Malabar ufano da vitória e despeitado com o alheamento de Albuquerque, criando dificuldades na passagem do poder. Tinham-se acumulado problemas cujo significado não cabe aqui analisar, mas importa referir como criaram mal entendidos, que foram transpostos para a historiografia corrente, caracterizando os dois primeiros responsáveis pelo poder português na Índia como portadores de duas linhas de pensamento estratégico antagónicas, que se reflectiram em duas formas distintas de actuar. Ressalvando que os homens são sempre diferentes uns dos outros e a sua obra reflecte isso mesmo, neste caso estamos em presença de dois representantes de uma vontade e de uma ideia que era, naturalmente, a de D. Manuel. Nenhuma outra coisa faz sentido dentro das condições por que se regulava a sociedade daquele tempo. As missões de Albuquerque vêm na continuidade da estratégia definida no *Regimento* dado a D. Francisco de Almeida e das cartas que se lhe seguiram, com ajustes próprios da nova conjuntura: Anjediva foi substituída por Goa, com a vantagem de poder albergar a Armada em melhores condições que Cochim; foram ocupadas as posições de Ormuz e Malaca, que resultam, naturalmente, de um progressivo esclarecimento sobre o *Mundo Índico*. De resto, sob o ponto de vista militar naval, o que Albuquerque tem de fazer é bloquear o Mar Vermelho e controlar as rotas marítimas. Para isso, procurou ocupar

⁽³²⁾Já em Chaul o comportamento de Malik Ayaz não fora o que mais se adaptaria à armadilha em que tinham caído os navios portugueses e resultou particularmente penosa para os turcos que, apesar da vitória, saíram bastante desgastados. Cf. J. V. Pissarra, *Chaul e Diu*, p. 36 ss.

os "pontos importantes" necessários ao espaço alargado até Malaca⁽³³⁾, contando com uma esquadra cada vez mais poderosa e crescente em navios de remo.

Quando, em 1513, o Governador regressou do Mar Vermelho - onde se gorara uma tentativa de ocupar Aden, mas onde conseguira efectuar um reconhecimento da entrada do Bab al-Mandeb e da região sul até à ilha de Kamaran -, escreveu uma das suas copiosas cartas ao Rei, dando-lhe notícia da situação no Médio Oriente, onde soubera que o grande porto, onde podiam continuar a ser construídas e armadas as galés do Sultão, era a cidade de Suez. Nessa mesma carta, diz ele "que vosa alteza se devia de tirar das naos e trazer vosa armada em gallés, e ainda que amtre ellas andem tres ou quatro naos, nam he senam bem"⁽³⁴⁾, exprimindo uma opinião muito clara sobre a guerra no Indico. Segundo o Governador, a Armada da Índia devia aumentar o seu número de galés e navios de remo, com capacidade de manobra e poder de fogo, enquadradas apenas por três ou quatro naus. A condição para isso explica-a a seguir, dizendo que assim deve ser feito desde que haja a certeza de que a armada do Sultão não anda no mar. Uma observação que não deixa de ser curiosa, pois revela que estava ciente do que era o perigo turco e de que fora imperioso fazer-lhe frente, quando se constituiu a aliança que foi derrotada por D. Francisco de Almeida. Percebe, ainda, algo que já se sabia em Lisboa desde que o escrivão de Cochim o reportara ao Rei⁽³⁵⁾, ou seja, que os navios de remo são os mais adequados para as condições do Indostão e mesmo do Mar Vermelho ou de Ormuz. Este conselho nunca foi seguido, porque a ameaça turca foi omnipresente até aos anos cinquenta do século XVI e porque a porta do Mar Vermelho nunca foi

⁽³³⁾As conquistas de Albuquerque (Goa, Malaca e Ormuz) não são "possessões" obtidas na Índia, no sentido que o termo tem na Europa. São pontos importantes de uma estratégia naval, destinados ao controlo das rotas marítimas, definidos com o mesmo critério com que se ordenaram as fortalezas em Anjediva, em Socotorá e à entrada do Mar Vermelho. São locais que podem abrigar navios e reabastecê-los se preciso for, onde as guarnições descansam e podem fazer-se pequenas reparações, e, sobretudo, que possibilitam o ataque de surpresa e em vantagem táctica sobre os que passam.

⁽³⁴⁾Bulhão Pato (ed.), *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, vol. 1, 1984, p. 256.

⁽³⁵⁾Cf. *supra*, nota 14.

fechada pelos portugueses, mau grado as insistências do soberano e as expedições dos sucessivos governadores⁽³⁶⁾.

Não restam dúvidas de que a relação entre navios de remo e vela se vai alterando progressivamente na Armada da Índia, mesmo depois da morte de Afonso de Albuquerque, sabendo-se que, em 1517, lá andam 8 galés, 1 bergantim e 7 fustas⁽³⁷⁾ ³⁸. Estou em crer, no entanto, que a maioria dos nobres da Índia, mesmo aqueles que mais se habituaram às contingências da terra, sentia-se bem nos navios de alto bordo. A atitude mais decisiva a favor da utilização das galés e o seu uso de forma mais eficaz só foi tomada por D. Henrique de Menezes, o governador que sucedeu a Vasco da Gama quando este faleceu em 1524. D. Henrique estava em Goa, onde era capitão, e teve de viajar para Cochim onde deveria tomar posse do cargo. Para fazer a viagem, preparou uma armada de "treze velas grossas, em que entravao duas galés, e tres galeotas, e vinte fustas e catures"⁽³⁸⁾. Ao contrário do que seria de esperar, o novo governador embarcou numa galeota e fez a viagem cosido com terra, enquanto os navios de maior calado navegavam ao largo. Perto de Batalalá, deparou-se com um numeroso grupo de paraus indianos que, apenas viram os navios grossos ao largo, navegando ronceiros com pouco vento e grande dificuldade de manobra, prepararam-se para os atacar, tentando apresar um ou outro como faziam sempre. Cercavam-no aproximando-le ao ponto de a artilharia não os conseguir atingir, e manobravam a remos vencendo-o pelo grande número e pela incapacidade dos outros em socorrê-lo. Não contaram com os navios de remo que vinham mais chegados a terra e, quando quiseram proteger-se, tinham o caminho cortado, com os portugueses a barlavento a aproveitarem o terral. A vitória foi estrondosa, com a destruição de 12 paraus inimigos e milhares de vítimas que não conseguiram escapar para terra. A forma de combater era conhecida, mas não era vulgar que o Governador se

⁽³⁶⁾ Em Fevereiro de 1517, partiu de Goa para o Mar Vermelho o governador Lopo Soares de Albergaria, com 36 velas. A razão desta viagem era a de que o Sultão tinha preparado nova armada para passar à Índia, o que acontecera em 1515. Felizmente, para os portugueses, a convicção dos mamelucos para expedições em mar aberto era pouca, e a expedição não passou de Aden. Castanheda, *História...*, vol. I, p. 883.

⁽³⁷⁾J.V. Pissarra, *A bastarda...*, p. 417.

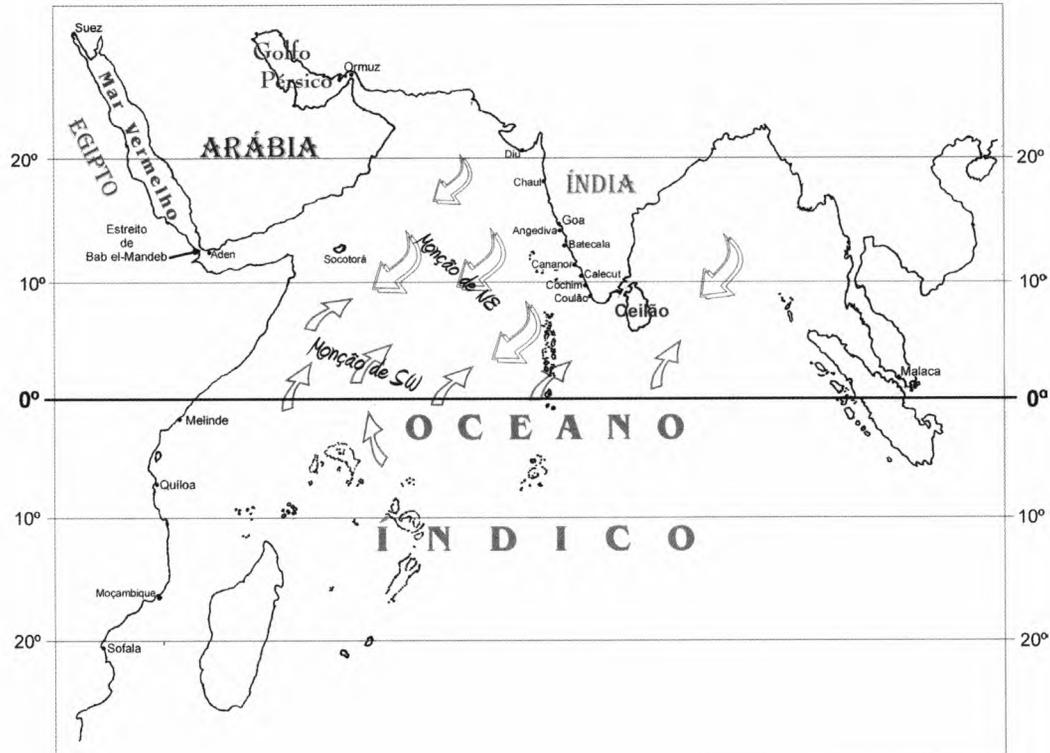
⁽³⁸⁾Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. 2, Porto, 1975, p. 860.

aventurasse da maneira como o fez D. Henrique de Menezes, que tinha uma especial predilecção pelo combate em navios de remo.

Uma das primeiras medidas que emanam do seu governo é a elaboração de um alardo de todos os meios e pessoal disponível em toda a Índia, que o destino trouxe até à actualidade e que seria publicado por Lima Felner, em 1868. É através desse alardo que temos notícia de que D. Henrique mandou construir duas galés, uma para seu uso próprio (passando a ser o navio do Governador da Índia), com 33 rumos e meio de quilha⁽³⁹⁾ (mais de 50 metros), e outra de 26 rumos (perto de 40 metros). Naturalmente que estes dois navios não eram, propriamente, duas embarcações de remo, próprias para entrar nos baixos, mas eram duas verdadeiras máquinas de guerra, com uma capacidade de fogo que faria inveja a muitos navios de alto bordo e com uma manobrabilidade à medida das capacidades dos navios de remo. E esta foi uma preferência que representou a decisiva alteração de modelo no Poder Naval português do Oriente.

Vinte e sete anos depois da chegada de Vasco da Gama, estavam encontradas as condições indispensáveis ao estabelecimento do Poder Naval necessário ao domínio do mar, nos termos em que D. Manuel o imaginara. Sob o ponto de vista político e militar, Portugal actuara num crescendo, cuja análise permite encontrar umnexo de pensamento com um objectivo definido de forma clara, pelo menos desde 1505.

⁽³⁹⁾ Lima Felner (ed.), "Lembrança das cousas da Índia em 1525", in *Subsidios...*, Lisboa, 1868, p. 23.



Mapa do Oceano Índico, onde pode ver-se o sentido dos ventos durante as monções de sudoeste e nordeste, bem como os locais que maior importância tiveram para a acção dos portugueses, no primeiro quartel do século XVI.

Fontes e Bibliografia

- Diário da Viagem de Vasco da Gama*, Estudo de Franz Hümmerich, Introdução de Damião Peres, Leitura e estabelecimento do texto de António Baião e A. de Magalhães Basto, Apreciação e crítica náutica do Almirante Gago Coutinho, 2 vols., Porto, Livraria Civilização, 1945.
- BARROS, João de, *Ásia de João de Barros. Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, 4ª ed., Quatro Décadas, Lisboa, INCM, 1988-2001.
- BOUCHON, Geneviève, *Albuquerque, Le Lion des mers d'Asie*, Paris, Éditions Desjonquères, 1992.
- CHAUDHURI, Kirti, *Trade and Civilization in the Indian Ocean. An Economic History from the rise of Islam to 1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985.
- COUTAU-BÉGARIE, Hervé, *Traité de Stratégie*, 2ª ed., Paris, Economica, 1999.
- CASTANHEDA, Fernão Lopes de, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, 2 vols., Porto, Lello & Irmão, 1979.
- CORREIA, Gaspar, *Lendas da Índia*. Introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, 4 vols., Porto, Lello & Irmão, 1975.
- Encyclopaedia of Islam*, Ed. CD-ROM, Leiden, Koninklijke Brill, 1999.
- FELNER, Rodrigo José de Lima (dir.), *Subsídios para a História da Índia Portuguesa*, Lisboa Academia Real das Ciências de Lisboa, 1868.
- FONSECA, Luís Adão da, *Vasco da Gama: o Homem, a Viagem, a Época*, Lisboa, Comissariado da Exposição Mundial de Lisboa de 1988, 1988.
- GARCIA, José Manuel, *Pedro Álvares Cabral e a primeira viagem aos quatro cantos do Mundo*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2001.
- IBNIYÂS, *Journal d'un bourgeois du Caire*, tome I, [Paris], Librairie Armand Colin, imp. 1955.
- LOMBARD, Denys, *Le Carrefour Javanais*, 3 vols., Paris, Éditions d'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1990.
- MACPHERSON, Kenneth, *The Indian Ocean, A History of People and Sea*, Delhi, Oxford India, 1998.
- MAHAN, Alfred T., *The influence of sea power upon history, (1660-1783)*, New York, Dover Publications, 1987.

- MONTEIRO, Armando Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, 1ª ed., vols. I e II, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1989,1991.
- PATO, Raymundo António Bulhão, MENDONÇA, Henrique Lopes de (ed. lit.), *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam, publicadas sob a direcção de [...]*, Lisboa, Academia das Sciencias de Lisboa, 1884,1935.
- PISSARRA, José Virgílio Amaro, *A Armada da Índia*, Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, FLUL, Lisboa, 2001.
- Idem*, "A Bastarda de D. Henrique de Menezes e a Armada de Remo da Índia", *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, vol. CXXVIII, Abril-Junho 1998, pp. 413-423.
- Idem*, *Chaul e Diu (1508 e 1509), O domínio do Índico*, Lisboa, Prefácio, 2002.
- ROSINSKI, Herbert, *Essai de stratégie navale*, http://www.stratisc.org/Roskinsi_TDM.htm, Março de 2009.
- SILVA, Joaquim Candeias, *O Fundador do "Estado Português da Índia", D. Francisco de Almeida, 1457(?) -1510*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, INCM, 1996.
- TIBBETS, G., *Arab Navigation in Indian Ocean before the coming of Portuguese*, London, Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, 1971.