

Implicações políticas e estratégicas da viagem de Vasco da Gama (1497-1499)

Luis Adão da Fonseca

Objetivo

Vasco da Gama é cavaleiro da Ordem de Santiago e filho do alcaide de Sines. Anos mais tarde, passará para a Ordem de Cristo. Tem o seu nome ligado à nomeação como capitão-mor da frota que, em 1497, parte com destino à Índia, na primeira ligação direta entre a Europa e o Índico. Voltará ao Oriente em 1502 e, mais tarde, em 1524 (morrendo em Goa no Natal desse ano). Destacando-se pela firmeza e capacidade de mando, é indubitavelmente um dos principais obreiros da organização do poder português no Oriente.

Os momentos determinantes de cada uma das viagens por ele protagonizadas são, nas suas linhas gerais, sobejamente conhecidos. Há, no entanto, determinadas facetas, aparentemente de pormenor (e que, provavelmente por essa razão, têm sido descuradas por muitos autores de textos dedicados a Vasco da Gama), mas que a meu ver são merecedoras de uma cuidadosa atenção. É o caso das implicações políticas e estratégicas do seu regresso a Lisboa, após a viagem inaugural da rota da Índia. Concretamente, trata-se de analisar o significado estratégico da viagem de 1497-1499, a partir, por um lado, da consideração do contexto diplomático europeu – mais precisamente, peninsular – e, por outro, das novas circunstâncias criadas pela chegada dos portugueses ao oceano Índico.

A viagem de Bartolomeu Dias e a herança do tratado de Tordesilhas

Como é sabido, Vasco da Gama, tendo partido de Lisboa em julho de 1497, chega a Calecute na primavera do ano seguinte, onde se mantém entre 20 de maio e 29 de agosto. Durante estes meses, sobressaiem as dificuldades de comunicação de ambos os lados, relativamente bem conhecidas da historiografia contemporânea¹. Regressa então a Portugal, onde chega no verão de 1499.

Creio que é importante ter presente os dois grandes acontecimentos que influenciaram a situação oceânica vigente no momento em que Vasco da Gama demanda o Oriente na sua primeira viagem: a expedição de Bartolomeu Dias, em 1487-1488, fundamental na consolidação da rota marítima atlântica de acesso ao oceano Índico, e o acordo diplomático luso-castelhano de Tordesilhas, assinado em junho de 1494. Neste sentido, importa clarificar as coordenadas fundamentais de cada um desses acontecimentos, na medida em que ambas vão condicionar as implicações políticas e estratégicas que atrás se referiram.

¹ BOUCHON, 1998, 2: 131-157; FONSECA, 1998: 154-167; SUBRAHMANYAM, 1998: 158-177.

O feito do descobridor do cabo da Boa Esperança não pode ser esquecido por duas ordens de razões². Em primeiro lugar, representa a descoberta da comunicação entre os dois oceanos, com efeitos decisivos tanto na conceptualização do Atlântico³ como na superação da visão ptolomaica do Índico⁴. Em segundo lugar, constitui o ponto de partida para a organização de uma nova rota no caminho do Atlântico meridional como forma de obviar as dificuldades encontradas na navegação ao longo da costa africana praticada por Bartolomeu Dias⁵; deste esforço de uma década nascerá o traçado da rota adequada que, de Lisboa, conduz ao Cabo e que será praticada pela frota de Vasco da Gama. Como escreve Gago Coutinho,

É sabido que essa volta larga, passando a *barlavento* – a Leste – da costa brasileira, foi praticada em 1497 por Vasco da Gama, navegador que, visto não levar caravelas, como Bartolomeu Dias, mas naus, ia em viagem definitiva⁶.

Por sua vez, o tratado luso-castelhano de Tordesilhas, independentemente das circunstâncias que o explicam⁷, tem uma importância crucial para o caso presente. Como atrás se apontou, visa-se neste texto a compreensão das implicações políticas e estratégicas criadas pela viagem de Vasco da Gama à Índia, em 1497. E tal acontece porque o acordo diplomático de 1494 não só pressupõe todo o debate sobre a política externa no Portugal ao longo do século XV, como tem efeitos diretos na valorização diplomática das consequências da viagem gâmica. Para recorrer a palavras de Ana Maria Pereira Ferreira, “tomar Tordesilhas, isolando-o de um anterior processamento, é correr o risco de não compreender nem Tordesilhas nem a suas implicações”⁸.

Na verdade, desde finais do século XIV – para ser mais exato, desde meados da segunda metade da centúria –, o debate político e estratégico fundamental na sociedade portuguesa desenvolve-se à volta do problema das suas relações com a vizinha Monarquia castelhana. Tanto as cortes de Coimbra de 1385, como o tratado de Windsor, assinado com Inglaterra no ano seguinte, tinham defendido o princípio que o país necessitava de um espaço marítimo que contrabalançasse a sua inferioridade territorial em relação a Castela.

Vejam os casos das cortes de Coimbra. Como já foi apontado por Armindo de Sousa, os capítulos gerais aí apresentados expressam um discurso ideológico revelador dos interesses socioeconómicos da burguesia mercantil das cidades do litoral. Assim, em perfeita coerência com o que sabemos serem os valores defendidos por essa burguesia, são os próprios procuradores a declararem que eles se pautam pelo modelo inglês: com efeito, a abrir o primeiro capítulo geral e ao indicarem que tipo de relação deve o rei manter com os seus conselheiros, esclarecem: porque “assim se costuma fazer pelos reis de Inglaterra”, e por isto “são louvados em todas as partes do mundo”⁹.

2 FONSECA, 1987: 50-56.

3 FONSECA, 1988.

4 Sobre a visão ptolomaica do Índico, veja-se GOFF, 1977; RANGLES, 1990: 21-26. Uma discutível opinião contrária ao conceito de *mar fechado* em Ptolomeu em WASHBURN, 1985. Importantes manifestações cartográficas desta mutação encontram-se no mapa-mundo de Henricus Martellus Germanus, datado provavelmente de 1489 (GUERREIRO, 1989; EDSON, 2007: 215-220), no bem conhecido globo de Martin Behaim, de 1492 (DAVIES, 1977), e no planisfério florentino de Francesco Rosselli, de 1492-1493 (ALMAGIA, 1951). Bibliografia complementar sobre este assunto: RANGLES, 1989; GUEDES, 1989; LAGUARDA TRIAS, 1994; BETHENCOURT; CHAUDHURI, 1998: 39-41.

5 Cfr. COUTINHO, 1945: 11-171; FONSECA, 1987: 16-31.

6 COUTINHO, 1951: 240.

7 Tive oportunidade de as analisar em FONSECA, 1991.

8 FERREIRA, 1988: 15.

9 SOUSA, 1985: 31 (nota) e 39.

Tal como este objetivo, naquelas circunstâncias, foi assumido política e militarmente, a aliança britânica deve ser entendida como a expressão diplomática da doutrina de liberdade de rotas marítimas, afirmada claramente em oposição à doutrina castelhana de rotas marítimas controladas; esse controlo, na altura, estava nas mãos da marinha vasca¹⁰. E quando, nos textos complementares do referido tratado, se preconiza que Portugal envie uma armada a policiar o canal da Mancha¹¹, torna-se claro que, nos anos que imediatamente se seguem a 1386, a Monarquia portuguesa define uma fronteira estratégica setentrional para o país, colocando-a no referido canal.

A meu ver, estamos perante uma doutrina estratégica muito importante, que deve ser situada na sequência de uma outra – anterior, datada de inícios da centúria de Trezentos –, pela qual Portugal tinha definido uma fronteira estratégica meridional, apontada para o estreito de Gibraltar. Em certa medida, complementam-se. Na verdade, a continuidade desta orientação mostra como a doutrina defendida pelos responsáveis portugueses ao longo do século XIV, e que o Portugal do século XV vai diretamente herdar – e desenvolver – assenta na conjugação de duas ideias-força: o reino só pode desenvolver uma política de âmbito europeu (tanto continental como peninsular) a partir do domínio das articulações de um espaço marítimo delimitado em função de Gibraltar, por um lado; e, por outro lado, o domínio de tais articulações pressupõe a definição de novos horizontes em função do papel fundamental da retaguarda marítima, que, no caso português, terá de ter uma indispensável dimensão oceânica¹².

Posteriormente, desde 1411 (para escolher uma data significativa, o ano da assinatura da paz com Castela¹³), e em ligação direta com importantes transformações na política europeia e ibérica, o poder lusitano viu-se progressivamente obrigado a associar a defesa de uma doutrina de espaço marítimo, entendida como uma exigência indispensável de autonomia política, a uma crescente aproximação diplomática a Castela. O tratado de 1431¹⁴, assim como o tratado das Alcáçovas-Toledo de 1479-1480¹⁵, constituem certamente os diplomas mais significativos desta orientação política que a partir de então atravessa todo o século XV. Não é pequena a alteração de perspetiva que a referida aproximação implicava. Não só a doutrina estratégica de defesa de uma retaguarda marítima deixa de ser entendida diplomaticamente em termos de distanciamento em relação a Castela (como tinha acontecido nomeadamente em 1385-1386), como formalmente se vai traduzir na aceitação, por parte de Portugal, da doutrina tradicional castelhana de *mares controlados*.

Antecedentes da doutrina de *mare clausum*

Quando, em 7 de junho de 1494, ambas as monarquias assinam o tratado de repartição oceânica de Tordesilhas, isso implica, em termos políticos, um acordo luso-castelhano sobre quatro pontos. A saber:

10 FONSECA, 1986; FONSECA, 2009b.

11 RUSSELL, 1953.

12 FONSECA, 2009a.

13 Paz assinada em 31.10.1411 (*Gavetas*, 1971: vol. 9, doc. 4576: 608-636 e *Monumenta Henricina*, 1960, 2, doc. 5: 8-32). Cfr. o que se escreveu a este respeito em FONSECA, 2010: 76-85.

14 Paz assinada por Castela em Medina del Campo em 30.10.1431 (*Monumenta Henricina*, 1962, 4, doc. 7 e 9: 14-16 e 20-53) e ratificada por Portugal em Almeirim a 27.1.1432 (*Monumenta Henricina*, 1962, 4, doc. 15: 61-89).

15 Paz assinada por Castela em Toledo, a 4.9.1479 e ratificada por Portugal em Alcáçovas, a 6.3.1480 (*Gavetas*, 1968, 7, doc. 4195: 286-320; MARQUES, 1971, 3, doc.142: 182-209; FONSECA; RUIZ ASENCIO, 1995: doc. 29: 69-92).

1. O Atlântico é dividido;
2. Tal divisão é acompanhada pelo conceito de que o oceano a cada parte atribuído é uma extensão da fronteira de cada reino;
3. Ou seja, o mar é entendido como uma retaguarda, isto é, em termos políticos, é considerado como um *retro-horizonte* (cada Monarquia reporta-se ao vizinho, mas a linha de referência aponta para o Atlântico, já ocidental, já meridional);
4. Talvez por isso, ambos os reinos reafirmam, como modelo formal de acordo marítimo, a herança castelhana dos princípios políticos que mais tarde vão dar origem à doutrina do *mare clausum*¹⁶.

É verdade que, no século XV, não se terá desenvolvido ainda uma plena consciência do que significava a aplicação de tais princípios políticos à extensão do espaço oceânico. A este respeito, recordo palavras de Giuseppe Marcocci:

O significado político do desafio intelectual de astrónomos e geógrafos, pilotos e marinheiros, permaneceu por muito tempo silenciado nos textos teóricos sobre o império português. Foi o resultado, pelo menos em parte, do desconforto que afligira quem investigava o fundamento de um senhorio estendido à inédita vastidão dos oceanos. Era muito profundo o desnível face ao espaço terrestre, que remetia para a experiência histórica codificada da legislação romana e do pluralismo medieval. Em anos de afirmação de uma perceção unitária e integrada do mundo, o direito de conquista teve que superar a árdua tarefa de aplicar categorias tradicionais à inédita ocupação do alto mar. Apropriações físicas e culturais progrediram conjuntamente, ainda que, geralmente, a primeira tenha precedido a segunda¹⁷.

É evidente que assiste alguma razão a este autor, quando, logo a seguir, afirma que a noção de *mare clausum*, tal como será formulada a partir da segunda metade do século XVI, não se encontra em textos anteriores, por exemplo, nem no tratado de Tordesilhas (1494), nem no de Zaragoza (1429). E acrescenta: “só a pressão das monarquias europeias concorrentes, especialmente a França, que não reconhecia validade às concessões das bulas papais, estimulou as primeiras formulações de um conceito de império marítimo, no ambiente dos conselheiros e dos diplomatas da corte de D. João III”¹⁸.

Pela minha parte, já em trabalhos anteriores tive oportunidade de sublinhar um tal desconforto – e, em certa medida, desajustamento – a partir de uma perspetiva náutica e cultural¹⁹. E pareceu-me legítimo defender que, em face de uma tal dificuldade, num primeiro momento (isto é, ao longo da segunda metade do século XV e inícios do XVI), a Ordem de Cristo – pela sua dupla *faceta* de se tratar de uma instituição *eclesiástica* cuja chefia se situava na pessoa do rei de Portugal – constituiu o instrumento mais adequado para conferir alguma *operacionalidade* a um tal desajustamento²⁰. Ou seja,

16 O texto deste tratado tem sido publicado em inúmeras edições. Limito-me, assim, a indicar algumas entre as de mais fácil acesso: *Gavetas*, 1967: vol. 6, doc. 4118: 648-660; MARQUES, 1971, 3, doc. 293: 441-446 e doc. 294: 446-453; FONSECA, 1991: 81-91; FONSECA; RUIZ ASENCIO, 1995: doc. 98: 159-167. Sobre este tratado veja-se a bibliografia referida em FONSECA, 1991: 61-77.

17 MARCOCCI, 2012: 338.

18 MARCOCCI, 2012: 338.

19 FONSECA, 1999a: 17-29. Cf. com a paralela perspetiva cosmográfica analisada em RANGLES, 1990.

20 FONSECA, 2012a; FONSECA, 2012b.

foi através desta simbiose entre poder monárquico e chefia da milícia que se logrou em termos políticos a legitimação da decisão de criar espaços marítimos *fechados*, numa antecipação do que mais tarde será jurisdicionalmente formulado no conceito de *mare clausum*.

Em rigor, esta articulação já aparece na documentação régia que, a partir de meados do século XV, transpõe para o caso português a doutrina desenvolvida nos diplomas pontifícios, nomeadamente nas bulas *Romanus Pontifex* de 1454²¹ e *Aeterni regis clementia* de 1481²² e, sobretudo, no tratado de Alcáçovas-Toledo de 1479-1480²³, tendo sido imediatamente incorporada na legislação portuguesa. Bons exemplos desta transposição encontram-se já em diplomas de D. Afonso V: é o caso do de 31 de agosto de 1474, onde se proíbem várias atividades que não tenham autorização régia, entre as quais o tráfico e o resgate de mouros, a navegação em terras e mares da Guiné desde o cabo Bojador até ao sul, assim como o contrabando de especiarias²⁴, bem como do de 6 de abril de 1480, pelo qual se concedem poderes ao príncipe D. João, seu filho (futuro D. João II), para determinar aos seus capitães enviados aos mares da Guiné que aprisionem e lancem ao mar as tripulações de navios estrangeiros encontrados fora dos limites estipulados no tratado de Alcáçovas-Toledo, recentemente assinado²⁵.

Consequentemente, todo o sucesso e todo o fracasso de cada monarca no espaço que lhe é reservado em Tordesilhas é imediata e inexoravelmente avaliado como um argumento político no diálogo diplomático peninsular; assim, se a expedição de Colombo à América, em 1492, tinha sido, em termos políticos, uma viagem *contra* Portugal, a chegada de Vasco da Gama, em 1498, a Calecute, será, em termos políticos, entendida como um êxito *contra* os Reis Católicos...

Em suma, compreende-se que, nesta perspetiva, no interior do debate português que, desde o falecimento de D. João II, preenche os primeiros anos do reinado de D. Manuel, os descobrimentos marítimos, as vantagens ou inconvenientes das viagens para o oceano Índico, as relações com Castela, o tratado de Tordesilhas, sejam questões colocadas, ao mesmo tempo, no mesmo *contexto*... E esse *contexto* é a herança de Tordesilhas...

Implicações políticas da viagem de 1497-1499

São vários os momentos em que as fontes revelam ter existido, junto do poder real, algum temor perante os riscos políticos e financeiros da política oriental da Monarquia portuguesa. João de Barros dá a entender que estes temores se teriam manifestado logo quando do regresso de Vasco da Gama no verão de

21 Bula do papa Nicolau V, de 8.1.1454, onde se concedem aos reis de Portugal as terras que descobrissem, navegando até "os índios" (MARQUES, 1944, 1, doc. 401: 503-508; *Monumenta Henricina*, 1971, 12, doc. 36: 72-79; FONSECA; RUIZ ASENCIO, 1995, doc. 17: 54-62). Esta bula foi confirmada em 13.3.1456 pelo papa Calisto III, pela bula *Inter coetera* (*Gavetas*, 1962, 2, doc. 1181: 494-502; MARQUES, 1944, 1, doc. 420: 535-537 e doc. 421: 537-540 [tradução em português]; FONSECA; RUIZ ASENCIO, 1995, doc. 22: 63-66).

22 Bula do papa Sixto IV, de 21.6.1481, onde se adjudica aos reis de Portugal as descobertas feitas e por fazer e confirma as bulas de Nicolau V e Calisto III (citadas na nota anterior) e se confirma também um capítulo das pazes entre os reis de Castela e de Portugal sobre a divisão oceânica (MARQUES, 1971, 3, doc. 153: 223-229 e doc. 154: 230-238 [tradução em português]); *Gavetas*, 1971, 9, doc. 4486: 59-72 (carta executória de 12.6.1482); FONSECA; RUIZ ASENCIO, 1995, doc. 61: 101-113. Cf. FERREIRA, 1988: 15-16.

23 Citado na nota 15.

24 MERÉA, Paulo, 2007: 148-149; MARQUES, 1971, 3, doc. 115: 153-154.

25 MARQUES, 1971, 3, doc. 144: 211-212. Cfr., sobre a aplicação desta doutrina, as informações dadas por RESENDE, 1994, cap. 34: 192-193, assim como no relato de Eustache de la Fosse. É especialmente interessante a este respeito o ocorrido com este flamengo, aprisionado em 1480 por Diogo Cão no Golfo da Guiné, e por este trazido prisioneiro para Lisboa, e cuja aventura foi por ele relatada (FOULCHÉ-DELBOSC, 1897; RUSSELL, 1976; ESCUDIER, 1992). Sobre este assunto vejam-se (para além da bibliografia citada em FONSECA, 1991: 66 e 75-76) MERÉA, 2007; FERREIRA, 1988; SALDANHA, 1994, 2: 685-686. Como chama a atenção MERÉA, 2007: 136, nota 31, a normativa quatrocentista portuguesa sobre esta temática foi incorporada nas *Ordenações Manuelinas* de 1521, livro V, títulos 81 e 113 (*Ordenações Manuelinas*, 1984: 240-244 e 343-346).

1499, embora esse sentimento tivesse acabado por ser submergido no espanto perante o que parecia ser a grandiosidade do mesmo²⁶. Na verdade, o debate acabou por ser utrapassado pela urgência de avançar rapidamente com o envio de uma segunda frota ao Índico, onde a afirmação do poder militar era evidente²⁷.

Mas com o regresso de Pedro Álvares Cabral, em julho de 1501, estas preocupações manifestam-se claramente. Como escreve o cronista atás citado, é que a ida de Vasco da Gama, em 1502,

poderosamente se causou por razão dos trabalhos do mar e perigos da terra que Pedrálvares Cabral passou, e por outras cousas que viu e experimentou na comunicação que teve com os príncipes daquelas partes, fizeram todas estas cousas muita dúvida no parecer de pessoas notáveis deste reino, se seria proveitoso a ele uma conquista tam remota e de tantos perigos²⁸.

E acrescenta:

E ainda a muitos, vendo somente na carta de marear uma tão grande costa de terra pintada, e tantas voltas de rumo que parecia rodearem as nossas naus duas vezes o mundo sabido, por entrar no caminho doutro novo que queríamos descobrir, fazia neles esta pintura uma tão espantosa imaginação que lhe assombrava o juízo. E se esta pintura fazia nojo à vista, ao modo que faz ver sobre os ombros de Hércules o mundo que lhe os poetas puseram, que quase a nossa natureza se move com afectos a se condoer dos ombros daquela imagem pintada, como se não condoeria um prudente homem em sua consideração ver este reino (de que ele era membro) tomar sobre os ombros de sua obrigação um mundo, não pintado mas verdadeiro, que às vezes o podia fazer curvar com o grão peso da terra, do mar, do vento e ardor do sol que em si continha, e o que era muito mais grave e pesado que estes elementos, a variedade de tantas gentes como nele habitavam?²⁹

Em face deste clima, é difícil não admitir que em Lisboa, paralelamente, não se tenha pensado que a viagem de Vasco da Gama poderia colocar em perigo as boas relações com a Monarquia vizinha, adquiridas no já referido tratado de 1494.

Na verdade, a chegada vitoriosa da armada de Vasco da Gama, no verão de 1499, terá anunciado uma primeira rutura no clima geral de consenso luso-castelhano. No reino vizinho põe-se em dúvida o crédito a atribuir a Colombo, pelo que se toma a decisão de retirar ao genovês o monopólio das navegações para Ocidente, sendo várias as viagens autorizadas nos meses seguintes³⁰. Por sua vez, os círculos afetos ao genovês põem abertamente em causa a legitimidade das navegações portuguesas no Índico para além do cabo da Boa Esperança, primeiro passo anunciador da ideia de que o tratado de Tordesilhas não garante, por si só, a resolução de todos os diferendos. Isto é, abre-se a porta para a doutrina de que o Índico pode ser dominado pelo reino – Portugal ou Castela – que dele tome efetivamente posse. Compreende-se, assim,

26 BARROS, 1945: 180.

27 BARROS, 1945: 180.

28 BARROS, 1945: 223.

29 BARROS, 1945: 224.

30 MORALES PADRÓN, 1990: 144-150; COUTO, 1997: 162-163.

que, desde muito cedo, se comece a colocar o problema do anti-meridiano, ou seja, a outra linha divisória que, no Oriente, exerça uma função similar à que, no Atlântico, corresponde ao meridiano de Tordesilhas.

Do lado português, toma-se consciência de que a chegada a Calecute de Vasco da Gama pode ser objeto de uma *leitura* anti-castelhana. Por isso, decide-se intensificar as manifestações de aproximação a Castela, ao mesmo tempo que se torna urgente forçar a afirmação do poder português dentro do espaço definido por Tordesilhas. Com efeito, a reação castelhana dá a entender que, num futuro próximo, o enquadramento espacial acordado em 1494 pode ser posto em causa; ou seja, é visível a ameaça de que o cabo da Boa Esperança pode vir a ser esgrimido como limite oriental do espaço português. Por exemplo, alguma fonte dá a entender que as expedições castelhanas à América apontariam para *além da cidade de Cathay e da costa da Índia além do Ganges*³¹.

Por outras palavras, nasce no horizonte a possibilidade de que, entre as duas áreas separadas pelo meridiano de Tordesilhas – claras quando vistas desde Cabo Verde – se tornem nebulosas no outro lado do mundo. É a ameaça da sobreposição das referências geográficas, da confusão entre o este e o oeste, porque ambos – nascente e poente – se tornam caminhos contenciosos do Oriente... Não escreve Vespúcio, na sua carta de 18 de julho de 1500, que, na sua viagem para Ocidente, está disposto a ir até à Taprobana?³² Em poucos meses, tudo poderia voltar ao princípio.

Em Lisboa, sente-se que é urgente reafirmar a posição lusitana. D. Manuel e o seu círculo são os primeiros a percebê-lo. Com efeito, este contencioso mantém-se latente. O exemplo mais significativo é provavelmente o do *Memorial de La Mejorada*, texto atribuído a Cristóvão Colombo e escrito na sequência da viagem de Vasco da Gama³³. É possível que seja um resultado direto da carta de D. Manuel aos Reis Católicos de 12 de julho de 1499, na qual lhes dá notícia do êxito da viagem³⁴. De qualquer modo, constitui um claro ataque a Portugal. Assim, neste *Memorial*:

1. Acusa-se D. João II de, na sequência da expedição de 1492 e durante a estadia de Colombo em Lisboa, ter decidido organizar uma expedição paralela para Ocidente, para a qual,

con grand deligençia procuró de saber, por formas y artes, de los pilotos y marineros y gentes que venían con el dicho Almirante, a los cuáles hiso merçedes y dádivas de dineros, y allende d'esto mandó sacar dos marineros portugueses que venían con el dicho Almirante, para que fuesen pilotos de la dicha armada y la levasen por ese mesmo camino a las dichas islas y tierras firmes, y le informasen más enteramente de todo³⁵.

2. Referem-se depois as negociações entre Castela e Portugal e a assinatura do tratado de Tordesilhas, para imediatamente a seguir se apresentar o rol das acusações a D. Manuel: envio de uma armada ao

31 LEITE, 194-: 86.

32 FORMISANO, 1986: 64.

33 COLOMBO, 1984: 170-176; FONSECA; RUIZ ASENCIO, 1995: doc. 123: 184-188. Perfilho a opinião de COUTO, 1997: 158, que o considera posterior ao regresso de Vasco da Gama, ou seja, que o data de meados de 1499.

34 MARQUES, 1971, 3, doc. 403: 673-674. COUTO, 1997: 158, cita ainda a carta de Cristóvão Colombo, datável de 1500, enviada a Juana de la Torre, na qual se alude a uma informação mandada aos Reis Católicos sobre os direitos de Castela a Calecute e ao Oriente (fundamenta-se em EZQUERA ABADIA, 1975: 8).

35 COLOMBO, 1984: 170.

Índico, extrapolando o acordo de Tordesilhas, o qual, segundo o autor do texto, apenas se aplica ao mar entre “Índia, África e a Espanha”³⁶; aliás, o referido tratado não teria sido assinado, acrescenta, para que “el dicho Rey de Portugal o sus naos entrasen ni navegasen por otra puerta ni entrada indireta, porque claro se puede desir que fue engaño”³⁷.

3. Finalmente, termina-se antecipando futuros conflitos:

si la diferencia fuera salvo en el mar Oçeáno, allí adonde señaló la raya el Santo Padre, y que aquellas palabras que van dichas en el asiento, que todas las islas e tierras firmes qu’el señor Rey de Portugal descubriese a la parte de Levante de la raya, que Sus Altezas mandaron marcar, que serían o eran otras, salvo aquellas que se fallasen entre la una raya y otra, y que se entendía qu’él podía descubrir fasta la fin de Levante o Oriente, y ansí mesmo Sus Altezas por Poniente fasta el último, es de creer y muy palpable, porqu’el mundo es redondo, que aquel que más apriesa andoviese cobraría más d’ello; y tanto el Rey de Portugal pudiera navegar, siguiendo el Levante, que llegaría a la dicha raya, que fisieron marcar Sus Altezas por navegación al Poniente; y asimismo Sus Altezas tanto pudieran mandar navegar al Poniente, que fisieran otro tanto³⁸.

É, portanto, num contexto de debate intenso em Portugal que tem lugar a partida de Pedro Álvares Cabral, em março de 1500, à frente de uma armada a caminho do Oriente³⁹. A expressão mais evidente de qual foi o resultado *político* desta viagem, em termos de clarificação de espaços decorrentes do tratado de Tordesilhas, encontra-se provavelmente no mapa apelidado de Cantino, datado de 1502⁴⁰. Como chamou a atenção Geneviève Bouchon, estamos num momento em que o contencioso diplomático reforça a determinação portuguesa de reforçar a exploração do espaço atribuído a Portugal no âmbito do tratado de Tordesilhas. Será igualmente neste âmbito que tem lugar a expedição enviada ao Oriente em 1501 e comandada por João da Nova, a qual poderia ter mesmo chegado até Ceilão⁴¹. Assim, atravessando as indefinições do imaginário de raiz medieval, bem como os interesses do comércio, parece estarmos perante um inequívoco fenómeno de propaganda e de promoção da imagem externa⁴².

A utilização diplomática do sucesso da viagem de 1497-1499 pela Monarquia portuguesa

Em face do exposto, compreende-se o que atrás se afirmou a respeito do papel fundamental que o debate sobre a política externa no Portugal do século XV teve no modo como foi assumida estrategicamente a viagem oriental de Vasco da Gama. De facto, o que está diretamente em causa é a herança do tratado

36 COLOMBO, 1984: 174.

37 COLOMBO, 1984: 174.

38 COLOMBO, 1984: 175-176.

39 FONSECA, 1999b. Sobre a relação entre este debate interno, as relações com Castela e a intervenção papal nestes anos, veja-se o que escrevi em FONSECA, 2001.

40 FONSECA, 2003.

41 BOUCHON, 1980: 248 e 257-263.

42 Recorro a expressões de FLORES, 1998: 116-120.

de Tordesilhas, na medida em que este texto aparece como um resumo de todo o debate político – com implicações marítimas e diplomáticas – no Portugal da transição da Idade Média para a Moderna.

Esta constatação abre, por sua vez, a porta para uma pergunta complementar: como situar o rei D. Manuel e Vasco da Gama dentro do que se poderá chamar o *espírito de Tordesilhas*? Como se compreenderá, é a resposta a esta pergunta que justifica o título escolhido para esta intervenção.

Quando Vasco da Gama chega a Lisboa, no verão de 1499, a alegria parece ter sido generalizada. Conta João de Barros que, exceto “aqueles que perderam pai, irmão, filho ou parente nesta viagem, cuja dor não deixava julgar a verdade do caso, toda a outra gente a uma voz era no louvor deste descobrimento”⁴³. Se Gama é o herói, atrás do *descobridor* eleva-se o monarca como o grande vencedor da empresa. A viagem é imediatamente transformada em resumo e referência de uma política; ou seja, é *monumentalizada*, obedecendo ao propósito de transformar o regresso do navegador num memorial a favor da Monarquia lusitana. O rei de Portugal é, pela primeira vez em diploma de 26 de agosto desse ano, chamado de *Senhor da Conquista, da Navegação e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia*⁴⁴. Na realidade, estas referências têm um duplo sentido. Geograficamente, são horizontes de uma fronteira que se alarga, que aponta para Oriente. Mas, em termos políticos, Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia são retro-horizontes; como já chamei a atenção, são retro-horizontes porque apontam *contra* Castela... Justifico-me.

- *Senhor da Conquista*. A escolha do termo *conquista* é feita intencionalmente. Recorde-se a discussão luso-castelhana de 1493, no rescaldo da primeira viagem de Colombo à América, a propósito das bulas do papa Alexandre VI. Então, para os Reis Católicos, as ilhas descobertas pelo genovês eram propriedade deles porque a armada castelhana aí chegara pela primeira vez. Na verdade, Isabel e Fernando pretendiam deixar de lado o estipulado nas Alcáçovas, substituindo o acordado em 1479 por uma nova lei que contemplasse um critério de prioridade no descobrimento. Como já tive oportunidade de chamar a atenção em trabalho anterior,

lendo o texto e o sentido das letras pontificias, verifica-se, entre outros aspetos, o seguinte: dirigidas aos monarcas castelhanos, as bulas preconizam um nivelamento entre as concessões a ambas as monarquias, compreensível em termos de uma desejável equiparação jurídica, mas que dificilmente poderia ser aceites por Portugal quando vê, assim, ampliada a outra Monarquia um tipo de jurisdição, até ao momento só por ele usufruído, e, o que é pior, quando, à luz do direito internacional, são criadas condições favorecedoras e legitimadoras de um enfrentamento entre Portugal e Castela⁴⁵.

Isto é, quando, em 1499, D. Manuel proclama que a rota da Índia é, para os portugueses, realidade *conquistada*, e que ele, por isso, é *senhor dessa conquista*, tal afirmação é, de facto, uma direta resposta a Castela. Com efeito, D. Manuel recorre aos mesmos argumentos que os Reis Católicos tinham utilizado nas negociações de seis anos antes.

43 BARROS, 1945: 179.

44 BARROS, 1945: 174 e 227-231; GARCIA, 1993.

45 FONSECA, 1991: 50-51.

- *Senhor da Navegação*. Ou seja, é a castelhana – e, desde anos antes – também portuguesa doutrina do *mare clausum*, plasmada em 1431 (no tratado de paz de Medina del Campo), em 1479-1480 (no tratado de Alcáçovas-Toledo) e em 1494 (no tratado de Tordesilhas). Todos estes acordos diplomáticos já foram anteriormente citados. Esta titulação simboliza, em termos políticos, a amizade e aliança luso-castelhana. Na memória curta de então, aponta para Tordesilhas.

- *Senhor do Comércio*. É o resultado do controlo da navegação, corresponde à convicção de que o domínio de uma rota marítima constitui o mais eficaz instrumento de poder marítimo e, conseqüentemente, instrumento de poder político.

Por estas razões, em trabalho anterior, escrevi que

a Conquista, Navegação e Comércio resumem um programa de legitimação de poder, de delimitação das coordenadas em que tal poder vai ser exercido, e de enquadramento do mesmo poder no quadro do sistema internacional em que o tratado de Tordesilhas tinha situado as relações de Portugal com o reino vizinho⁴⁶.

Poderiam ser apresentados outros exemplos desta *monumentalização* da gesta marítima. São bem conhecidos: as representações teatrais em Lisboa, no Natal de 1500⁴⁷, a atenção dada à construção do Mosteiro dos Jerónimos, em Belém⁴⁸, ou a atribuição do título de *Almirante do Mar da Índia* a Vasco da Gama⁴⁹. Todos eles revelam idêntica intencionalidade por parte do monarca lusitano. O objetivo é, assim, claro: com estas medidas, D. Manuel pretende recordar a partição de Tordesilhas, ou seja, que Portugal, no Oriente, e Castela, no Ocidente, exercem um poder similar.

Compreende-se, assim, que, em 12 de julho de 1499, imediatamente após o regresso do primeiro navio da armada, ainda antes de Vasco da Gama ter chegado, D. Manuel escreva apressadamente aos Reis Católicos⁵⁰. A missiva é um elogio da viagem; mas, na realidade, é pura operação de propaganda. A mensagem subliminar do texto é, aliás, bastante clara: a chegada vitoriosa dos portugueses à Índia, porque constitui um evidente sucesso, reforça a necessidade de uma maior aproximação entre as duas monarquias. Com efeito, se o mar é retaguarda – como há pouco se afirmou – um poder naval reforçado implicará uma amizade ibérica ainda mais forte.

46 FONSECA, 1998: 233.

47 BARROS, 1945: 175-177; FONSECA, 1998: 234-236.

48 FONSECA, 1998: 236-241.

49 BARROS, 1945: 174-175; FONSECA, 1998: 49-52. Cfr. SALDANHA, 1988; SALDANHA; RADULET, 1989.

50 Citada anteriormente na nota 34.

Implicações militares e estratégicas

Mas a viagem de Vasco da Gama de 1497-1499 tem para a Monarquia portuguesa outras implicações que, embora superem a dimensão diplomática luso-castelhana, em última análise, contribuem ainda mais para reforçar essa dimensão. Refiro-me ao problema militar e às suas importantes implicações estratégicas. Acontece que, neste ponto, a viagem gâmica – ao contrário do que aconteceu no plano diplomático peninsular – é fraturante, levanta um problema novo.

A questão está ligada ao que se poderá chamar a *novidade* militar da chegada dos portugueses à Índia. Estes, antes da viagem, e a despeito de todo o esforço de recolha de informações herdado dos tempos de D. João II, imaginavam uma Índia muito diferente daquela que efetivamente encontraram. E, entre as diferenças mais significativas, uma das mais perturbantes terá sido a importância da presença muçulmana no oceano Índico. Muito provavelmente, depois da evocação da viagem, terá sido este o grande tema das conversas que Vasco da Gama terá tido com D. Manuel, imediatamente após o seu regresso, e que continuariam nos dois anos seguintes. E, no segredo do Conselho Real, talvez a referência às riquezas da Índia tenha sido menos entusiasta do que a propaganda oficial fez crer.

Não é difícil descortinar, através das fontes, quais as alternativas em jogo: ou obter no Índico aliados que permitam estabelecer bases comerciais de certa importância, ou então arranjar um território que possa servir de suporte. No entanto, uma e outra, exigem forças militares: aos aliados tem de se oferecer aliança e apoio naval e o território tem de ser conquistado. Ou seja, as perspectivas imediatas apontam para a inevitabilidade da guerra.

Há uma fonte da época que nos dá a entender os termos em que a discussão teria tido lugar. Quando João de Barros se refere à dimensão da empresa e ao receio que assalta muitos espíritos em Lisboa – com palavras que já foram anteriormente transcritas –, certamente estão presentes as implicações militares da política que se estava a encetar⁵¹.

Daí a orientação então definida e que se pode resumir nos seguintes pontos:

1. Dadas as dificuldades levantadas em Calecute, devem ser procuradas soluções alternativas entre os pequenos reinos da costa malabar, o que implica a criação de uma força militar que assegure a proteção dos aliados de Portugal;
2. Nesses reinos, devem ser instaladas feitorias, ou seja, entrepostos comerciais, de acordo com o modelo antes praticado na costa ocidental africana (nomeadamente, em Arguim e na Mina), as quais devem estar apoiadas em fortalezas;
3. Não obstante, devem ser definidos os pontos estratégicos – a conquistar –, com o propósito de assegurar o controlo comercial e militar do Índico, para o qual é indispensável uma armada permanente.

Esta orientação – discutida entre meados de 1499 e meados de 1503 – terá sido posta em prática por D. Francisco de Almeida⁵². No fundo, o que vai estar em causa é a *militarização* do Oriente⁵³. O que aponta para três aspetos complementares, a saber:

51 Veja-se a nota 29.

52 FONSECA, 1998: 265.

53 BARROS, 1945: 180.

4. O recurso à artilharia naval como recurso fundamental no choque militar⁵⁴;
5. A renovação do ideal da cruzada como instrumento ideológico legitimador da intervenção armada⁵⁵;
6. A doutrina estratégica de que o mar meridional é, em termos militares e diplomáticos, bivalente: *retaguarda* no Ocidente, mas *frente* no Oriente⁵⁶.

Jorge Borges de Macedo explicitou todo este conjunto de implicações com palavras certas:

A chegada dos portugueses à Índia (forma de expressão da chegada da Europa) depois de Cristóvão Colombo ter atingido a América Central, seguindo-se a descoberta do Brasil, veio alterar rapidamente o alcance, significado e função da zona geográfica de compensação estratégica e valorização económica definida no Atlântico Sul, ao longo da costa africana e tendo como balizas a ocidente as ilhas dos Açores. De certo modo, o papel da área de compensação e segurança no equilíbrio peninsular passava para segundo plano e, longe de dividir portugueses e espanhóis, passava a aproximá-los⁵⁷.

Comentando esta observação, em trabalho anterior escrevi:

É neste contexto que, em termos de política externa, a rota do Índico tem efeitos duplamente importantes. Por um lado, representa a *exportação* para o Oriente das práticas do *equilíbrio compensado* (expressão utilizada pelo mesmo autor⁵⁸) anteriormente desenvolvidas pelos portugueses no Atlântico; estas práticas estão na base da estratégia global de domínio político-militar protagonizada, por exemplo, por um Afonso de Albuquerque⁵⁹. Por outro lado, afeta diretamente toda a orientação diplomática seguida por Portugal, no Atlântico e no Mediterrâneo. Agora, mais do que nunca, impõe-se uma política de colaboração europeia, e nomeadamente, peninsular⁶⁰.

Em suma, e resumindo o que se expôs, o poder português tem de assumir politicamente uma doutrina que contemple a dupla face do oceano: no Atlântico central e meridional, o mar é pano de fundo de um diálogo diplomático peninsular, mas no Índico é linha de frente. Quebra-se, deste modo, a orientação definida desde meados da segunda metade do século XV, sobretudo mercê do tratado das Alcáçovas; segundo esta orientação, a *fronteira* política oceânica era definida diplomaticamente no quadro ibérico. Mas, nos inícios do século XVI, regressa-se à *dualidade fronteira marítima*. De facto, regressa-se à doutrina naval dos tempos em que o estreito de Gibraltar era referência e articulação de uma fronteira estratégica múltipla (Atlântico *versus* Mediterrâneo, Magreb *versus* Ibéria, Castela *versus* Portugal). Aliás, o Índico será por eles visto como um espaço definido por vários *Giblatares*... Na realidade, segundo este ponto de vista, o Atlântico das descobertas do último quartel de Quatrocentos parece ter constituído um intervalo.

54 FONSECA, 1998: 267-269.

55 Sobre este tema, veja-se o nosso estudo de próxima aparição intitulado "The idea of crusade in Medieval Portugal: Political aims and ideological framing", a publicar em *A Storm against the Infidel – Crusading in the Iberian Peninsula and in the Baltic Region in the Central Middle Ages* (ed. Iben Fonnesberg Schmidt e Torben Kjersgaard Nielsen), Brepols Publishers, 2016.

56 FONSECA, 2009a.

57 MACEDO, [1987]: 80.

58 MACEDO, [1987]: 81.

59 BETHENCOURT; CHAUDHURI, 1998: 175-177.

60 FONSECA, 1998: 244.

Fontes

BARROS, João de, 1945 – *Ásia*, vol. 1. (ed. de Hernâni Cidade e Manuel Múrias). Lisboa: Agência Geral das Colónias.

COLOMBO, Cristóvão, 1984 – *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos. Relaciones de viajes, cartas y memoriales* (ed., pról. e notas de Consuelo Varela). Madrid: Alianza Editorial.

ESCUDIER, Denis (ed.), 1992 – *Voyage d'Eustache Delafosse sur la côte de Guinée, au Portugal et en Espagne [1479-1481]*. Paris: Éditions Chandeigne.

FONSECA, Luís Adão da; RUIZ ASENCIO (org.), 1995 – *Corpus Documental del Tratado de Tordesillas*. Valladolid: Sociedad V Centenario del Tratado de Tordesillas.

FORMISANO, Luciano (ed.), 1986 – *Amerigo Vespucci. Cartas de viaje*. Madrid: Alianza Editorial.

FOULCHÉ-DELBOSC, R. (ed.), 1897 – “Voyage à la côte occidentale d'Afrique, en Portugal et en Espagne (1479-1480)”. *Revue Hispanique*. N.º 4, p. 174-201.

Gavetas (As) da Torre do Tombo, 1962, 1967, 1968 e 1971, volumes 2, 6, 7 e 9. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos.

MARQUES, João Martins da Silva, 1944 e 1971 – *Descobrimientos Portugueses*, volumes 1 e 3. Lisboa: Instituto de Alta Cultura.
Monumenta Henricina, 1960, 1962 e 1971, volumes 2, 4 e 12. Coimbra: Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique.

Ordenações Manuelinas, 1984. Lisboa: Fundação C. Gulbenkian.

RESENDE, Garcia de, 1994 – *Livro das Obras de Garcia de Resende*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Bibliografia

ALMAGIÀ, Roberto, 1951 – “On the cartographic work of Francesco Rosselli”. *Imago Mundi*. Vol. 8, n.º 1, p. 27-34.

BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (dir.) – *História da Expansão Portuguesa. A Formação do Império (1415-1570)*, vol. 1. Lisboa: Temas e Debates.

BOUCHON, Geneviève, 1980 – “A propos de l'inscription de Colombo (1501), quelques observations sur le premier voyage de João da Nova dans l'Océan Indien”. *Revista da Universidade de Coimbra*. N.º 28, p. 233-270.

BOUCHON, Geneviève, 1998 – *Vasco da Gama*. Lisboa: Terramar, 4 volumes.

COUTINHO, Gago, 1945 – *Diário da viagem de Vasco da Gama*, vol. 2. Porto: Livraria Civilização.

COUTINHO, Gago, 1951 – *A náutica dos Descobrimientos*, vol. 1. Lisboa: Agência Geral do Ultramar.

COUTO, Jorge, 1997 – *A construção do Brasil*. Lisboa: Edições Cosmos.

DAVIES, Arthur, 1977 – “Behaim, Martellus and Columbus”. *The Geographical Journal*. Vol. 143, n.º 3, p. 451-459.

EDSON, Evelyn, 2007 – *The World Map, 1300-1492: The Persistence of Tradition and Transformation*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

EZQUERA ABADÍA, Ramón, 1975 – “La idea del Antimeridiano”, in MOTA, Avelino Teixeira da (org.) – *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas* (Actas do II Colóquio Luso-espanhol de História Ultramarina). Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, p. 1-26.

- FERREIRA, Ana Maria Pereira, 1988 – *O essencial sobre Portugal e a Origem da Liberdade dos Mares*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda.
- FLORES, Jorge Manuel, 1998 – *Os portugueses e o mar de Ceilão. Trato, diplomacia e guerra (1498-1543)*. Lisboa: Edições Cosmos.
- FONSECA, Luís Adão da, 1986 – *O Essencial sobre o Tratado de Windsor*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda.
- FONSECA, Luís Adão da, 1987 – *O essencial sobre Bartolomeu Dias*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda.
- FONSECA, Luís Adão da, 1988 – “La modernità di Bartolomeu Dias: una proposta di interpretazione”. *Columbus 92*. Génova, n.º 30, p. 34-39.
- FONSECA, Luís Adão da, 1991 – *O Tratado de Tordesilhas e a diplomacia luso-castelhana no século XV. Estudo introdutório* (leitura do texto do tratado de Maria Cristina Cunha). Lisboa: Edições Inapa.
- FONSECA, Luís Adão da, 1998 – *Vasco da Gama. O homem, a viagem, a época*. Lisboa: Expo 98.
- FONSECA, Luís Adão da, 1999a – *Os Descobrimentos e a formação do Oceano Atlântico*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- FONSECA, Luís Adão da, 1999b – *Pedro Álvares Cabral. Uma viagem*. Lisboa: Edições INAPA.
- FONSECA, Luís Adão da, 2001 – “Alexandre VI e os descobrimentos portugueses” in CHIABO, M.; MADDALO, S.; MIGLIO, M.; OLIVA, A. M. (org.) – *Roma di fronte all'Europa al tempo di Alessandro VI*, Atti del convegno Roma. Roma: Comitato Nazionale Incontri di studio per il V Centenario del pontificato di Alessandro VI (1492-1503), vol. 1, p. 227-247.
- FONSECA, Luís Adão da, 2003 – “A carta de Cantino e a representação oceânica no último quartel do século XV” in *As novidades do mundo. Conhecimento e representação na época moderna* (Actas das XI Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia/VIII Jornadas de História Ibero-Americana). Lisboa: Edições Colibri, p. 365-377.
- FONSECA, Luís Adão da, 2009a – “Portugal e o Mediterrâneo, entre Castela e Marrocos. A formação da fronteira marítima nos séculos XIV-XV e a noção de espaço político descontinuo”. *População e Sociedade*. Vol. 17, p. 45-60.
- FONSECA, Luís Adão da, 2009b – “Significado da Batalha de Aljubarrota no contexto da conjuntura política europeia no último quartel do séc. XIV” in *A Guerra e a Sociedade na Idade Média* (Actas das VI Jornadas Luso-espanholas de História Medieval, 2008). Torres Novas: Sociedade Portuguesa de Estudos Medievais, vol. 1, p. 57-74.
- FONSECA, Luís Adão da, 2010 – “1410” in CARNEIRO, Roberto; MATOS, Artur Teodoro de; COSTA, João Paulo Oliveira e (org.) – *Portugal. Anos 10*. Lisboa: Texto, p. 63-88.
- FONSECA, Luís Adão da, 2012a – “A Ordem de Cristo, o Papado e a Expansão Marítima Portuguesa no século XV” in VINCENIIS, Amedeo de (org.) – *Roma e il Papato nel Medioevo. Studi in onore di Massimo Miglio. I. Percezioni, scambi, pratiche*. Roma: Edizioni di Storia e Letteratura, p. 553-563.
- FONSECA, Luís Adão da, 2012b – “The Portuguese Military Orders, the Royal Power and the Maritime Expansion (XVth century)” in EDBURY, Peter W. (org.) – *The Military Orders*, vol. 5 (*Politics and Power*). Farnham: Ashgate, p. 401-411.
- GARCIA, José Manuel, 1993 – “Carta de D. Manuel a Maximiliano sobre o descobrimento do caminho marítimo para a Índia”. *Oceanos*. N.º 16, p. 28-32.
- GOFF, Jacques Le, 1977 – “L'Occident médiéval et l'océan Indien: un horizon onirique” in *Pour un autre Moyen Age. Temps, travail et culture en Occident*. Paris: Gallimard, p. 280-298.

- GUEDES, Max Justo, 1989 – “Dificuldades e problemas da navegação de Bartolomeu Dias ao largo da costa africana” in *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época*. Lisboa: Universidade do Porto e Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, vol. 2, p. 59-76.
- GUERREIRO, Inácio, 1989 – “A viagem de Bartolomeu Dias e os seus reflexos na cartografia europeia coeva” in *A viagem de Bartolomeu Dias e a problemática dos Descobrimentos* (Actas do seminário realizado em Ponta Delgada, Angra do Heroísmo e Horta de 2 a 7 de Maio de 1989). S.l.: Centro de Estudos de Gaspar Frutuoso, p. 133-143.
- LAGUARDA TRIAS, Rolando, 1994 – “El descubrimiento del paso al sudeste por Bartolomé Dias. La polémica apostilla n.º 23 del Imago Mundi” in *I Simpósio de História Marítima. As navegações portuguesas no Atlântico e o descobrimento da América*. Lisboa: Academia de Marinha, p. 23-26.
- LEITE, Duarte, 194- – “Os falsos precursores de Álvares Cabral”, 2.ª ed. Lisboa: Portugalia.
- MACEDO, Jorge Borges de, [1987] – *História diplomática portuguesa. Constantes e linhas de força*. Lisboa: Edição da revista Nação e Defesa.
- MARCOCCI, Giuseppe, 2012 – *A consciência de um império: Portugal e o seu mundo (sécs. XV-XVII)*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- MERÊA, Paulo, [1924] 2007 – “Os Jurisconsultos Portugueses e a Doutrina do ‘Mare Clausum’” in *Estudos de História do Direito. Direito Português*, vol. 1. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, p. 127-149.
- MORALES PADRÓN, Francisco, 1990 – *Historia del Descubrimiento de América*. Madrid: Gredos.
- RANGLES, W. G. L., 1989 – “La configuration cartographique du continent africain avant et après le voyage de Bartolomeu Dias: hypothèses et enseignements” in *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época*. Lisboa: Universidade do Porto e Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, vol. 2, p. 111-119.
- RANGLES, W. G. L., 1990 – *Da terra plana ao globo terrestre*. Lisboa: Gradiva, 1990.
- RUSSELL, P. E., 1953 – “Galés portuguesas ao serviço de Ricardo de Inglaterra (1385-89)”. *Revista da Faculdade de Letras de Lisboa*. II Série, n.º 18, p. 61-73.
- RUSSELL, P. E., 1976 – “Novos apontamentos sobre os problemas textuais do ‘Voiaige à la Guinée’ de Eustáquio de la Fosse (1479-1480)”. *Revista Portuguesa de História*. Vol. 16, n.º 1, p. 209-221.
- SALDANHA, António Vasconcelos de, 1988 – *O Almirante de Portugal. Estatuto quatrocentista e quinhentista de um cargo medieval*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical.
- SALDANHA, António Vasconcelos, 1994 – “Mare Clausum” in ALBUQUERQUE, Luís de; DOMINGUES, Francisco Contento (org.) – *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Lisboa: Círculo de Leitores, vol. II, p. 685-686.
- SALDANHA, António Vasconcelos de; RADULET, Carmen, 1989 – “O Almirantado da Índia. A questão da concessão do cargo” in *O Regimento do Almirantado da Índia*. Lisboa: Inapa.
- SOUZA, Armindo de, 1985 – “O discurso político dos concelhos nas cortes de 1385”. *Revista da Faculdade de Letras do Porto. História*. II Série, vol. II, p. 9-44.
- SUBRAHMANYAM, Sanjay, 1998 – *A carreira e a lenda de Vasco da Gama*. Lisboa: CNCDP.
- WASHBURN, Wilcomb E., 1985 – “A Proposed Explanation of the Closed Indian Ocean on Some Ptolemaic Maps of the twelfth-fifteenth centuries”. *Revista da Universidade de Coimbra*. Vol. XXXIII, p. 431-441.