

Ceuta: 600 anos

Pioneiros Marítimos Portugueses

Entre os mais encorajados foram os navegadores de Portugal, a quem a geografia determinara o seu papel na história. Na orla mais ocidental da Península Ibérica, a nação esta-beleceu as suas fronteiras modernas muito cedo, em meados do século XIII.

Cap. 21 de “Os Descobridores”
(1st ed. 1983, *The Discoverers*),
trad. Fernanda Rodrigues,
Gradiva, Lisboa, 1987

Portugal não tinha nenhuma janela para o Mediterrâneo — o «Mar-no-Meio-da-Terra» —, mas fora aben-çoado com extensos rios navegáveis e portos fundos, virados para o Atlântico. Desenvolviam-se cidades nas margens de rios que corriam para o Atlântico. Assim, o povo português voltou-se naturalmente para fora, em sentido oposto aos centros clássicos da civilização euro-peia, para ocidente, na direcção do oceano insondável, e para sul, na direcção de um con-tinente que, para os Europeus, era também insondável.

Empreendimento organizado de descobrimento a longo prazo, o feito dos Portugueses foi mais moderno, mais revolucionário, do que as mais largamente celebradas proezas de Colombo. É que Colombo seguiu um rumo sugerido



POR
Daniel Boorstin

Ex-director
da Biblioteca do
Congresso dos EUA

por fontes antigas e medievais, a melhor informação do seu tempo, e se tivesse alcançado o seu propósito confessado tê-las-ia confirmado. Não havia no seu espírito nenhuma incerteza, quer a respeito da paisagem na rota para a Ásia, quer a respeito da direcção a seguir. Só o mar era desconhe-cido. A coragem de Colombo consistiu em meter por uma passagem marítima directa para terras «conhecidas» numa direcção conhecida, mas sem saber precisamente qual seria a extensão da passagem.

Pelo contrário, as viagens dos Portugueses à volta da África e, esperava-se, para a Índia baseavam-se em ideias especulativas arriscadas, em boatos e sugestões. Teriam de ser contornadas

terras desconhecidas, utilizadas como escalas de aprovisionamento de alimentos e água em viagem. Esta seguiria para lugares onde a geografia cristã ameaçava com perigos mortais, lugares muito abaixo do equador. Por isso, os descobrimentos portugueses exigiram um programa nacional progressivo, sistemático, passo a passo, para se ir avan-çando através do desconhecido. A empresa das Índias de Colombo foi um golpe ousado cujo significado não seria conhecido durante décadas. Os viajantes portugueses lançaram-se numa empresa de século e meio, cujo real significado foi imaginado com muita antecedência e cuja realização foi imediatamente conhecida. O maior feito de Colombo foi algo que ele nunca sequer imaginara, um subproduto dos seus propósitos, uma consequência de factos inesperados. O feito dos Portugueses foi o produto de um propósito claro, que exigiu forte apoio nacional. Tratou-se de um grande protótipo da exploração moderna.

O planeamento a longo prazo só foi possível porque os Portugueses tinham empreendido uma aventura nacional com espírito de colaboração. Anterior-

res épicos nacionais de povos europeus cantaram a coragem e os feitos de determinado herói, de um Ulisses, um Eneias ou um Beowulf. O épico da navegação portuguesa não podia cantar, como Virgílio, «de Armas e do Homem». Agora o herói tornara-se mais plural. «Esta é a história», assim começa Camões os seus Lusíadas (apropriadamente assim chamados por tratarem dos filhos de Luso, companheiro de Baco e primeiro povoador mítico de Portugal), «de heróis que, deixando para trás o seu Portugal nativo, abriram caminho para Ceilão, e mais além, através de mares por onde nenhum homem antes navegara¹). As dimensões da vida tinham-se alargado e tornado mais públicas e populares. Enquanto baladas antigas celebravam um deus-herói, as baladas modernas celebrariam povos heróicos.

A aventura também era mais plural e mais vasta. As passagens marítimas já não eram meros «caminhos» familiares, bem marcados, dentro de um mar fechado, de um mediterrâneo. As novas estradas reais cortavam os mares abertos e levavam a toda a parte.

Separados de África apenas por um pequeno estreito, os Portugueses eram extraordinariamente isentos de preconceito racial ou de provincialismo. Os seus antepassados eram celtas, iberos e ingleses². Casavam com africanos e asiáticos. Portugal tornou-se uma pequena proto-América, um lugar onde as pessoas se misturavam — cristãos, judeus e muçulmanos. Uma ocupação muçulmana deixara a sua marca nas instituições. Os diversos recursos físicos, mentais, temperamentais, tradicionais, estéticos e literários enriqueceram-se mutuamente e forneceram as energias variadas e os conhecimentos heterogéneos necessários para penetrar no oceano aberto e regressar de novo.

A aptidão para regressar era essencial se um povo queria enriquecer-se, adornar-se e esclarecer-se com a experiência adquirida em lugares distantes. Numa época posterior, chamar-se-ia a isso *feedback*³. Era de importância capital para o descobridor e ajuda a explicar por que motivo o ir para o mar, a abertura dos oceanos, assinalaria uma grande época para a humanidade. Num empreendimento humano após outro, o acto sem o *feedback* tinha poucas consequências. A capacidade de fruir e tirar

proveito do feedback era uma faculdade humana fundamental. Os empreendimentos de navegação, e até o seu êxito num só sentido, foram em si mesmos pouco importantes e pouco rasto deixaram na história. Chegar lá não bastava. O inter-relacionamento dos povos da Terra exigia a capacidade de regressar, de voltar à origem da viagem e transformar os que tinham ficado em casa com as mercadorias e o conhecimento que os viajantes tinham trazido dos lugares onde haviam estado. Foram encontradas nos Açores moedas do século IV feitas em Cartago, e antigas moedas romanas parecem ter sido deixadas na Venezuela por barcos errantes propulsionados pelo vento⁴. Vikings da Noruega e da Islândia terão chegado de tempos a tempos à América do Norte, na Idade Média. Em 1291, os irmãos Vivaldi, de Génova, puseram-se a caminho para contornarem a África por mar, mas desapareceram. Também é possível que em tempos pré-colombianos um junco chinês ou japonês tenha sido desviado da rota até às costas da América. Mas a estes actos e acidentes, que não produziram qualquer *feedback*, levou-os o vento.

Para a maioria dos países da Europa ocidental, o século XV — a época da Guerra dos Cem Anos e das Guerras das Rosas — foi um período de lutas intestinas e ou temores de invasão. Os Turcos, que conquistaram Constantinopla em 1453, ameaçavam todo o Levante e os Balcãs. A Espanha, único país que compartilhava alguma da vantagem peninsular de Portugal (embora diluída pela competição dos seus prósperos portos mediterrânicos), encontrava-se dilacerada pela guerra civil que durante a maior parte do século a manteve à beira da anarquia. Portugal, em vivo contraste com todos os outros, foi um reino unido durante todo o século XV e praticamente não sentiu qualquer perturbação civil.

No entanto, para explorar as suas muitas vantagens, Portugal precisava de um dirigente — alguém que unisse as pessoas, que organizasse os recursos, que apontasse o caminho. Sem tal chefe, todas as outras vantagens não teriam servido de nada. O Infante D. Henrique, o *Navegador*, era uma combinação curiosa de espírito heróico e ousado e de imaginação solta com um temperamento ascético sedentário. Frígido em relação aos indivíduos, apaixonavam-no as

grandes ideias. A sua obstinação e a sua capacidade de organizar revelaram-se essenciais para a primeira grande empresa de descoberta moderna.

Do ponto de vista da perspectiva histórica, não é muito surpreendente que o pioneiro da exploração moderna nunca tenha partido pessoalmente numa expedição de descobrimento. A grande aventura medieval da Europa — as cruzadas — exigia o risco de vida ou mutilação em luta contra os infieis. A exploração moderna teve de ser uma aventura da mente, uma investida da imaginação de alguém, antes de se tornar uma aventura de viagem marítima à escala mundial. A grande aventura moderna — explorar — teve primeiro de ser empreendida no cérebro. O explorador pioneiro foi um homem solitário a pensar.

Nem todos os traços de personalidade que tornaram possível esta aventura solitária eram atraentes. D. Henrique, o *Navegador*, comparava-se a si próprio a S. Luís, mas era uma pessoa muito menos simpática. Os seus biógrafos dizem que vivia como um monge e consta que morreu virgem. Aquando da sua morte, descobriu-se que vestia uma camisa de crina.

Toda a sua vida se sentiu dividido entre fazer cruzada e explorar. Seu pai, o rei D. João I, cujos cognomes alternativos foram o *Bastardo* e o *Grande*⁵ fundador da dinastia de Avis, apoderara-se do trono português em 1385. Na decisiva batalha de Aljubarrota, com o auxílio de arceiros ingleses, D. João derrotou o rei de Castela e assegurou assim a independência, e a unidade de Portugal. O soberano português consolidou a sua aliança com a Inglaterra casando com a devota e enérgica Filipa de Lencastre, filha de John de Gaunt, mas manteve a amante no palácio para onde D. Filipa foi como rainha. «Ela encontrou a corte um poço de imoralidade», observa um posterior historiador português, piedoso e optimista, «deixou-a tão casta como um quarto de crianças.» E deu seis filhos ao rei, o terceiro dos quais, Henrique, nasceu em 1394.

A fim de celebrar o seu tratado de amizade formal com Castela, em 1411, D. João obedeceu ao costume cavaleiresco da época, planeando um torneio que duraria um ano inteiro. Seriam convidados cavaleiros de toda a Europa, e as justas dariam aos três filhos mais velhos do rei, que acabavam de atingir a idade adulta, a

oportunidade de se tornarem cavaleiros por actos públicos de cavalaria. Mas os três príncipes, apoiados pelo tesoureiro do rei, dissuadiram D. João do dispendioso espectáculo. Insistiram para que, em vez disso, lhes desse a oportunidade de praticarem valorosos feitos cristãos, desencadeando uma cruzada contra Ceuta, um bastião muçulmano e centro comercial do lado africano oposto a Gibraltar. Isso permitiria igualmente ao monarca expiar o derramamento de sangue cristão das suas primeiras campanhas, «lavando as mãos no sangue dos Infiéis». O jovem príncipe D. Henrique ajudou a planear a expedição que, de numerosas e inesperadas maneiras, viria a moldar a sua vida.

Apenas com 19 anos, o Infante D. Henrique foi encarregado de construir uma frota no Norte do País, no Porto. Após dois anos de preparação, a cruzada contra Ceuta foi desencadeada numa aura de milagres e augúrios. Um monge, perto do Porto, teve uma visão da Virgem Maria a entregar uma espada refulgente ao rei D. João. Houve um eclipse do Sol. Depois a rainha Filipa, no fim de um longo e imprudente jejum religioso, adoeceu mortalmente. Chamando o rei e os três filhos mais velhos, deu a cada um deles um fragmento da Verdadeira Cruz, para usarem na Guerra Santa. A cada príncipe deu também uma espada de cavaleiro e, com o último alento, abençoou a expedição contra Ceuta. Uma bula papal, solicitada para o efeito, concedeu todos os benefícios espirituais de uma cruzada àqueles que morressem naquele combate.

A armada portuguesa atacou a fortaleza de Ceuta em 24 de Agosto de 1415, numa batalha unilateral. Bem armados e couraçados, e apoiados por um contingente de arqueiros ingleses⁶, avassalaram os Muçulmanos, que mais não podiam fazer do que arremessar pedras. Num dia, os cruzados portugueses tinham tomado a fortaleza infiel e proporcionado ao Infante D. Henrique o seu momento de glória. Tinham morrido somente oito portugueses, ao passo que nas ruas da cidade se empilhavam os cadáveres dos Muçulmanos. À tarde, as tropas começaram a saquear a cidade, e as recompensas espirituais de matar infiéis foram completas com tesouros de natureza mais mundana. Esta ocasião deu ao Infante D. Henrique o primeiro vislumbre ofuscante da riqueza que existia escondida em África: o saque de Ceuta era constituído pelas

cargas entregues pelas caravanas que ali tinham estado a chegar da África saariana, no Sul, e das Índias, no Oriente. Além dos prosaicos produtos essenciais à vida — trigo, arroz e sal —, os Portugueses encontraram exóticas reservas de pimenta, canela, cravo-da-índia, gengibre e outras especiarias. As casas de Ceuta tinham as paredes adornadas de ricas tapeçarias e no chão tapetes orientais. Sem contar, claro, com a habitual pilhagem de ouro, prata e pedras preciosas.

Os Portugueses deixaram uma pequena guarnição e os restantes regressaram a Portugal. Quando o Infante D. Henrique foi reenviado para Ceuta, contra a eventualidade de renovado ataque muçulmano, passou vários meses a informar-se a respeito do tráfego africano por caravanas. Sob o domínio dos Muçulmanos, Ceuta fervilhara com umas 24 000 lojas, que vendiam o ouro, a prata, o cobre, o latão, as sedas e as especiarias, tudo trazido por caravanas. Agora que se tornara uma cidade cristã, as caravanas já não vinham. Os Portugueses possuíam uma cidade de mortos, que não dava lucros nenhuns. De duas uma, ou chegavam a acordo com tribos infiéis circundantes, ou tinham de conquistar o interior.

O infante D. Henrique coligiu informações acerca das terras interiores das quais os tesouros de Ceuta tinham vindo. Ouviu histórias de um comércio curioso, «o comércio mudo», destinado a povos que não conheciam a língua uns dos outros. As caravanas muçulmanas que seguiam de Marrocos para sul, através das montanhas do Atlas, chegavam ao fim de 20 dias às margens do rio Senegal. Aí, os mercadores marroquinos expunham montes separados de sal, contas de coral de Ceuta e mercadorias manufacturadas baratas. Depois afastavam-se da vista. Os homens das tribos locais, que viviam nas minas abertas, de onde extraíam o seu ouro, vinham à margem e colocavam um montinho de ouro ao lado de cada pilha de mercadorias marroquinas. Depois ocultavam-se eles da vista, por seu turno, deixando os mercadores marroquinos aceitar o ouro oferecido por determinada pilha de mercadorias ou reduzi-la para se coadunar com o preço oferecido em ouro. Os mercadores marroquinos retiravam-se de novo, e o processo repetia-se. Era por este sistema de etiqueta comercial que os Marroquinos arranjavam o seu ouro. Histórias do singular processo soltaram as

rédeas às esperanças do Infante D. Henrique. Mas, continuando a ser cruzado, organizou uma esquadra portuguesa e declarou a sua intenção de tomar Gibraltar aos Infiéis. Quando o rei D. João proibiu essa expedição, depois de ela já estar iniciada, D. Henrique regressou à Pátria, amuado. Em vez de se juntar à corte de Lisboa, onde teria compartilhado o fardo da governação real, foi mais para sul, atravessou o Algarve para a «finisterra» de Portugal, o cabo de São Vicente, a ponta mais a sudoeste da Europa.

Geógrafos antigos tinham dado um significado místico a essa ponta de terra, a fronteira terrestre do desconhecido aquático, «Promontório Sagrado» (Promontorium Sacrum), assim o tinham baptizado Marino de Tiro e Ptolemeu. Os Portugueses, traduzindo-o por

Sagres, deram este nome à aldeia mais próxima. Quem hoje visite Portugal pode ver um farol nas ruínas da fortaleza de que D. Henrique fez seu quartel-general durante 40 anos.

Aí iniciou, organizou e comandou expedições, na fronteira do mistério. Na primeira empresa moderna de exploração, mandou que desse lugar partisse uma série ininterrupta de viagens ao desconhecido. O visitante de hoje aos rochedos escarpados e inóspitos de Sagres adivinha a atracção que o lugar deve ter exercido sobre um príncipe ascético, que queria isolar-se das formalidades de uma corte estéril.

Em Sagres, o Infante D. Henrique tornou-se o *Navegador*. Aí aplicou o zelo e a energia do cruzado ao empreendimento da exploração moderna. A corte do Infante D. Henrique foi um laboratório de investigação e estudos primitivo. No mundo do cruzado, o conhecido era dogma e o desconhecido incognoscível. Mas, no mundo do explorador, o desconhecido era simplesmente o ainda não descoberto. E todas as trivialidades da experiência quotidiana podiam tornar-se marcos sinalizadores de caminhos.

O Infante D. Henrique tivera conhecimento do seu destino pelos astrólogos. Estava escrito nas estrelas, disse o cronista coevo Gomes Eanes de Zurara, que «este príncipe estava destinado a empreender grandes e nobres conquistas, e acima de tudo estava destinado a tentar o descobrimento de coisas que estavam escondidas de outros homens



e eram secretas». De terras distantes recém-descobertas traria mercadorias para enriquecer o comércio português. Incidentalmente, reuniria factos úteis acerca de extensão do poder muçulmano e acalentava a esperança de encontrar novos aliados cristãos, talvez o próprio Preste João, contra os Infiéis. De caminho, converteria, evidentemente, inúmeras almas a Jesus Cristo.

Por todas estas razões, D. Henrique fez de Sagres um centro de cartografia, navegação e construção naval. Sabia que o desconhecido só poderia ser descoberto se se assinava-lassem claramente as fronteiras do conhecido. Isto significava, claro, atirar para o lixo as caricaturas desenhadas por geógrafos cristãos e substituí-las por mapas cautelosos e fragmentados. O que exigia urna abordagem progressiva.

No espírito dos portulanos, os guias costeiros, acumulou os fragmentos das experiências de muitos mareantes para preencher uma costa desconhecida. Os Judeus, onde quer que estivessem, havia muito que se tinham tornado poderosos embaixadores culturais e cosmopolitanizadores. O judeu catalão de Maiorca Jehuda Cresques, filho do cartógrafo Abraão Cresques, de que já falámos, foi levado para Sagres, onde supervisionou a junção num todo dos factos geográficos trazidos pelos exploradores marítimos de D. Henrique.

O Infante encorajou, e depois exigiu, que os seus marinheiros fizessem diários de bordo e cartas precisas e anotassem,



Em Sagres, o Infante D. Henrique tornou- -se o Navegador. Aí aplicou o zelo e a energia do cruzado ao empreendimento da exploração moderna

para uso dos seus sucessores, tudo quanto vissem da costa. Até essa altura, como uma carta (de 22 de Outubro de 1443) do rei Afonso V deplorava, os registos dos navegadores tinham sido feitos ao acaso e desleixadamente, não estavam «assinalados em cartas de navegação ou mapas do Mundo senão como aprazia aos homens que os faziam». Agora o Infante D. Henrique ordenava que todos os pormenores fossem assinalados com toda a precisão em cartas de navegação, para que a cartografia pudesse tornar-se uma ciência cumulativa. Foram para Sagres marinheiros, viajantes e sábios de toda a parte, acrescentando cada um

deles qualquer novo fragmento de facto ou qualquer novo caminho para os factos. Além de judeus, havia muçulmanos e árabes, italianos de Génova e Veneza, alemães e escandinavos, e, à medida que a exploração progredia, homens de tribos da costa ocidental da África. Em Sagres havia também relatos manuscritos de grandes viajantes que o irmão de D. Henrique, D. Pedro, reunira durante o seu *grand tour* (1419-1428) das cortes europeias. Em Veneza D. Pedro recebera uma cópia das viagens de Marco Polo juntamente com um mapa «que tinha todas as partes da Terra descritas, mercê do qual D. Henrique foi muito ajudado».

Com estes factos chegavam também os mais modernos instrumentos de marear e as mais recentes técnicas de mareagem. A bússola do navegador já era muito conhecida, mas o seu uso ainda estava coarctado por temores supersticiosos do seu poder oculto, que se julgava aparentado com a necromância. Um século antes, apenas, truques como os efectuados com a magnetite [pedra-íman] tinham metido Roger Bacon em apuros. Em Sagres, a bússola, como outros instrumentos, foi testada apenas para verificar se ajudava o navegador a ir mais longe e depois a encontrar o caminho de regresso.

Quando os navegadores de D. Henrique chegaram mais longe, para sul, do que os Europeus jamais tinham chegado, defrontaram-se com novos problemas quanto à definição da latitude, que podia agora conseguir-se melhor medindo a altitude do Sol ao meio-dia. Em lugar do delicado, dispendioso e complicado astrolábio, os homens do Infante D. Henrique utilizavam o mais simples quadrante — uma vara graduada prática com uma barra transversal móvel que podia ser alinhada com o horizonte e o Sol para medir o ângulo da elevação do Sol. A comunidade cosmopolita de Sagres ajudou a fazer o quadrante, as novas tabelas matemáticas e outros novos instrumentos que se tornaram parte do equipamento de exploração de D. Henrique.

Em Sagres e no porto próximo de Lagos, experiências em construção naval deram origem a um novo tipo de barco sem o qual as expedições de exploração de D. Henrique e as grandes aventuras marítimas do século seguinte não teriam sido possíveis. A caravela foi um barco especialmente concebido para trazer

os exploradores de regresso. A familiar barca pesada de velas redondas, ou a ainda maior carraca veneziana, eram apropriadas para navegar com o vento. Funcionavam suficientemente bem no Mediterrâneo, onde o tamanho de um barco mercante era a medida do seu lucro, e por alturas de 1450 havia navios de velas redondas venezianos de 600 t ou mais. Um navio maior significava um lucro maior obtido de uma carga maior.

Um navio de descoberta tinha os seus problemas específicos. Não era um navio de carga, tinha de percorrer longas distâncias em águas desconhecidas e, se necessário, tinha de ser capaz de navegar contra o vento. Um navio de exploração só tinha préstimo se pudesse ir e voltar. A sua carga importante eram novidades, que podiam ser transportadas num pequeno volume, ou mesmo no cérebro de um homem, mas que eram sem dúvida absolutamente nenhuma um produto de retorno. Embora os navios dos descobrimentos não precisassem de ser grandes, tinham de ser manobráveis e aptos para regressar. O *feedback* era a mercadoria do explorador. Os viajantes por mar sentiam-se naturalmente tentados a partir a favor do vento, o que obviamente significava terem de regressar contra o vento. As embarcações melhor adaptadas para o tráfego lucrativo no Mediterrâneo fechado não serviam o explorador no mar aberto desconhecido.

A caravela do Infante D. Henrique foi especialmente concebida para corresponder a estas necessidades do explorador. Ele encontrou algumas influências nos caravos, barcos utilizados pelos Árabes desde tempos muito antigos ao largo das costas egípcia e tunisina e que tinham como modelo os ainda mais antigos barcos de pesca que os Gregos haviam feito de juncos e couro. Estes barcos costeiros, equipados com velas «latinas», inclinadas e triangulares, chegavam a transportar tripulações árabes de 30 homens, além de 70 cavalos. Uma embarcação similar, mais pequena e ainda mais manobrável, chamada caravela (-ela = diminutivo), era utilizada no rio Douro, no Norte de Portugal. Os construtores navais do Infante D. Henrique construíram a famosa caravela, que combinava algumas das características de transporte de carga dos caravos árabes com a manobrabilidade das caravelas do rio Douro.

Estes extraordinários pequenos bar-

cos eram suficientemente grandes para transportar as provisões de um explorador para uma pequena tripulação de perto de 20 homens, que geralmente dormiam no convés, mas quando estava mau tempo iam para baixo. A cara-vela deslocava aproximadamente 50 t, media cerca de 21 m de comprimento e 7,5 m de largura máxima e tinha duas ou três velas latinas. «Os melhores navios que navegavam os mares», foi o que Alvise da Cadamosto (1432?-1511), o experimentado navegador veneziano, chamou às caravelas em 1456, depois da sua viagem à África, organizada pelo Infante D. Henrique, numa caravela. A caravela tomou-se o navio padrão do descobridor. As três embarcações de Colombo — a *Santa María*, a *Pinta* e a *Nina* — eram todas do modelo da caravela, e a *Santa María* tinha apenas um quinto do tamanho dos grandes barcos de velas redondas do seu tempo. A caravela demonstrou que maior nem sempre era melhor.

Os empreendimentos marítimos africanos do Infante D. Henrique demonstrariam que a caravela tinha uma capacidade crucial, e sem precedentes, para regressar ao lugar de partida. O seu pequeno calado permitia-lhe explorar águas próximas das costas, além de tornar mais fácil abicá-las para querenagem ou reparações. Em termos de navegação, a capacidade de regressar significava a faculdade de navegar contra o vento, no que a caravela era ótima. Enquanto a velha barca marítima de velas redondas não podia navegar a menos de 67° de distância do vento contrário, a caravela de velas latinas podia navegar a 55°. Isso significava que uma distância que obrigava

a barca a bordejar cinco vezes só exigia à caravela que o fizesse três. Esta economia de cerca de um terço em tempo e distância podia reduzir em muitas semanas a permanência no mar. Os marinheiros que sabiam que iam navegar numa nau especialmente concebida para o seu regresso rápido e seguro eram muito mais animosos, muito mais confiantes e mostravam-se muito mais dispostos a correr o risco de viagens mais longas.

Sob o estímulo do Infante D. Henrique, Lagos, a alguns poucos quilómetros de Sagres, ao longo da costa, tornou-se um centro de construção de caravelas. O carvalho para as quilhas vinha do Alentejo, adjacente ao Algarve, e o pinho para os cascos vinha dos pinheiros que cresciam ao longo da costa marítima atlântica portuguesa, onde eram protegidos por lei. Os pinhais também produziam resina para impermeabilizar o cordame e calafetar as juntas dos cascos. À volta de Lagos não tardaram a aparecer florescentes oficinas de fazer velas e cordas.

Embora em Sagres o Infante D. Henrique não tenha instalado efectivamente um instituto de investigação moderno, juntou, porém, todos os ingredientes para tal essenciais. Reuniu os livros e as cartas marítimas, os capitães, os pilotos e os marinheiros, os cartógrafos e os fabricantes de instrumentos e bússolas, os construtores navais e os carpinteiros, e outros artesãos, tudo e todos para planear viagens, avaliar os descobrimentos e preparar expedições para pontos cada vez mais distantes do desconhecido. O empreendimento que D. Henrique iniciou nunca terminaria. ■

NOTAS

¹Trata-se, evidentemente, de parte da primeira estrofe do canto I de *Os Lusíadas*: «As Armas e os Barões assi-nalados / Que da Ocidental praia Lusitana, / Por mares nunca dantes navegados / passaram ainda além da Trapo-bana [Ceilão] [...]» Traduzi à letra a citação do autor porque o seu raciocínio e os seus argumentos se baseiam nas palavras por ele usadas (por exemplo, a comparação entre *As Armas e o Homem*, de Virgílio, e os heróis, que o autor atribui a Camões). Utilizei para a transcrição da parte do poema a nova tiragem revista da edição Nacional da Imprensa Nacional de Lisboa de 1931, «feita por iniciativa de Afonso Lopes Vieira e por amor de Portugal e do poema [...]», segundo lá se diz. (N. da T.)

²Esta referência aos antepassados ingleses de Portugal parece estranha e abusiva e só poderá ser tida em conta se considerarmos alguns dos cruzados que por cá se fixaram nos séculos XII e XIII. (N. do revisor.)

³O sentido deste termo é de «repercussão». (N. do revisor.)

⁴Julgamos que tais afirmações são pouco plausíveis. (N. do revisor.)

⁵Em Portugal o único cognome conhecido de D. João I é «o de Boa Memória». (N. do revisor.)

⁶Não sabemos qual o fundamento desta informação, pois as fontes são omissas quanto à participação inglesa, que terá sido muito reduzida. (N. do revisor.)