

COMO EM MELINDE

Pilotos Orientais na Base do Domínio Português dos Mares da Ásia

por

JOSÉ ALBERTO LEITÃO BARATA

I. Pilotos «mouros» de Vasco da Gama:

Avistam-se os ilhéus Chãos, umas cinco léguas além do da Cruz, assim conhecido por ali ter deixado seu último padrão, o navegador Bartolomeu Dias. Celebra-se a bordo a quadra natalícia, nesse ano de 1497, enquanto se vai percorrendo a extensa costa do «Natal»; e no dia 6 de Janeiro, avista-se o «rio dos Reis»¹. Logo, uma paragem na «Terra da Boa Gente»²; em seguida, o cabo das Correntes e a enseada de Sofala, que se cruza pelo largo. No rio dos Bons Sinais, estanciam as naus cerca de um mês, para que possam ser corrigidas. Por vez primeira, tem-se notícia de que navios grandes, semelhantes aos europeus, navegam aquelas águas. A «era dos descobrimentos» está, em rigor, a chegar ao fim.

Como Bartolomeu Dias, dez anos antes, no ilhéu da Cruz³, Vasco da Gama sente que deve solenizar aquele momento. Repete-se pois o gesto oficial: vai-se buscar à São Rafael uma das «seis colunas» que para o efeito «El-rei mandara fazer»⁴, e coloca-se como padrão na praia.

O movimentado porto de Moçambique, com os seus navios mercantes ancorados, confirmaria dentro em breve os «bons sinais». Decididamente, deixava-se para trás o oceano virgem, penetrando-se em mares «civilizados»,

¹ «Rio dos Reis», segundo a devoção; «Rio do Cobre», segundo a Economia.

² Barros designa já este local pelo topónimo (mais nobre), por que virá a ser conhecido: «Aguada da Boa Paz»; *Décadas da Ásia*, 4 vols., Lisboa, 1945-46, I, iv, 3.

³ «Quando Bartolomeu Dias se apartou do padrão que assentara, foi como se deixara um filho desterrado para sempre.» Barros, I, iii, 4.

⁴ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, edição de M. Lopes de Almeida, 4 vols., Lello & Irmão Editores, Porto, Lenda de Vasco da Gama, cap. XV. Entretanto, o descobrimento a levar a cabo revelar-se-ia demasiado curto para tanta pompa oficial; assim, para que um dos padrões não voltasse ao reino, Gama viu-se obrigado a deixá-lo numa pequena ilha de pescadores, na costa da Índia, durante o regresso («padrão de Santa Maria»); segundo: Castanheda.

que os nossos sabiam serem de há muito sulcados por quilhas e lemes de mercadores orientais. A pequena ilha de Moçambique, ponto extremo da navegação asiática (destinada aliás a desempenhar futuramente um papel de charneira na rota do cabo), transformava-se pois, com naturalidade, no ponto final do descobrimento europeu.

Doravante, para os nossos, tratava-se já não tanto de descobrir, mas de reconhecer. Reconhecer, com rapidez e eficácia, os mares e as rotas; os portos e os tratos. Impunha-se actuar com rapidez, se se queria tirar partido de um eventual efeito de surpresa, e de uma possível superioridade técnica. Tratava-se, afinal, da operação de reconhecimento, prévia a qualquer acto de conquista, já que conquistar um lugar nesses mares tão remotamente humanizados era agora o objectivo próximo.

Aportaram pois os navios de Gama à ilha de Moçambique, para ver se podiam tomar «pilotos que os guiassem dali por diante, pois os não tinham»⁵. Neste capítulo, as coisas começaram por não correr muito bem a Vasco da Gama, que, aliás, a acreditarmos em Gaspar Correia, já por então nem com o seu próprio piloto podia contar, uma vez que, desde que soubera de rumores de uma tentativa de motim a bordo, o trazia em ferros, assim como ao mestre e a três dos mais experientes marinheiros na arte de navegar. O exemplo de Bartolomeu Dias pesava, justificando todas as cautelas⁶.

Os acontecimentos na ilha de Moçambique, são bem conhecidos; isto, embora as cinco versões de que hoje podemos dispor a seu respeito não coincidam inteiramente entre si⁷. É sabido como, mais ou menos a contra-gosto, o sultão terá entregue ao capitão-mor dos Portugueses, os dois pilotos por este tão insistentemente requeridos, desde a sua chegada ao porto. Não se ignoram também os maus tratos a que aqueles pobres foram submetidos da parte dos nossos, tão pouco dispostos que estavam estes últimos, desde o início, a confiar neles. Tentativas de fuga, planos de traição de um lado; ameaças e açoites, do outro, foram o corolário lógico de uma desconfiança mútua, que não deixava, aliás, de ser razoável. Lembre-se que acabaram por disparar-se então os primeiros tiros de artilharia em praias orientais; precisamente como represália em relação ao comportamento destes pilotos, e à má fé, alegadamente manifestada pelo sultão, ao cedê-los.

⁵ Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, introd. e revisão de M. Lopes de Almeida, Lello & Irmão, Porto, 1979: I, v.

⁶ Gaspar Correia, lenda de V. da Gama, cap. VIII. Álvaro Velho, o único dos seis autores que nos relatam a viagem, que constitui, seguramente, uma testemunha presencial dos acontecimentos, não refere o incidente.

⁷ Referimo-nos a «cinco versões», já que, dos seis relatos da primeira viagem de Vasco da Gama que até nós chegaram, a saber: o de Álvaro Velho; o do autor anónimo da Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas dos Portugueses na Índia (manuscrito do British Museum); e os dos cronistas, mais ou menos oficiais: Damião de Góis, João de Barros, Fernão Lopes de Castanheda e Gaspar Correia, claramente um, o de Castanheda, na sua *História do Descobrimento...*, retoma, ponto por ponto, apenas lhe acrescentando alguns pormenores de sua lavra, o chamado «Diário de Bordo» de Álvaro Velho.

Segundo João de Barros, um dos referidos pilotos teria mesmo vindo a ser uma das primeiras vítimas da artilharia portuguesa em águas orientais; e, já que o seu companheiro, prudentemente, se escapara pelo sertão dentro, temendo represálias, o sultão ter-se-ia sentido obrigado a ceder um terceiro piloto, aliás, em sua opinião, mais experiente do que os anteriores, na viagem da Índia⁸. Confirmava-se desta forma a má fé inicial do sultão, mas acabava por resolver-se, diplomaticamente, um primeiro sério atrito entre Portugueses e Orientais.

Com a bem fraca consolação de levar consigo um timoneiro em quem não podia nem queria confiar inteiramente, partiu pois Vasco da Gama de Moçambique, rumo às terras «que vinha buscar». Fosse como fosse, e malgrado todas as vicissitudes, a confiança entre os nossos saíra reforçada do incidente. A sua primeira exigência em águas orientais fora apesar de tudo atendida, e sabiam agora que trilhavam mares percorridos por mercadores africanos e asiáticos. Ao piloto, ou pilotos mouros embarcados em Moçambique⁹, terá cabido o encaminhamento das naus, tendo mesmo o capitão-mor aceitado uma sua sugestão para que se visitasse a cidade de Quíloa, o que, segundo os nossos cronistas, «Deus não viria a permitir»; com efeito, havendo se escorrido o porto, a força das correntes, rumo ao Norte, teria impedido que se tomasse aquela cidade muçulmana, desta forma se evitando uma cilada eminente.

Perdida Quíloa, a próxima escala da «Costa Longa» (assim designa Ibn Madjid, no seu roteiro de Sofala, o litoral africano)¹⁰, era a cidade de Mombaça. Demasiado longa, devia estar a parecer, de facto, a costa, sobretudo ao piloto muçulmano, que fora, entretanto, pelos nossos «açoutado» por, alegadamente, ter afirmado ao capitão-mor ser um continente, aquilo que, na realidade, como se viria a verificar, não passava de uns ilhéus¹¹. Mas se o desejo do piloto era deitar-se à água o mais depressa possível, e, fugindo a nado, acolher-se a Mombaça, como realmente viria a fazer, teve ainda que o refrear durante uns tempos, uma vez que, frente à cidade, os nossos não entram logo no porto. Álvaro Velho não explica as razões da detença; mas o autor anónimo da crónica do British Museum, adianta: «Porque não sabiam

⁸ Barros, I, iv, 5.

⁹ Álvaro Velho e Castanheda utilizam o plural, ao contrário do que faz Barros. Esta confusão pode talvez explicar-se pelo facto de, segundo várias das nossas fontes, um indivíduo árabe, de «junto com Meca», se ter apresentado aos nossos, acompanhado «por um menino», nos ilhéus de S. Jorge, junto a Moçambique, solicitando-lhes lhe permitissem acompanhá-los até à Índia; dizia ter chegado a Moçambique na qualidade de piloto de um navio árabe.

¹⁰ O primeiro dos três roteiros que o professor Chumovsky publicou in *Três Roteiros Desconhecidos de Ahmad Ibn-Madjid, Piloto Árabe de Vasco da Gama, Segundo o único Manuscrito do Instituto de Estudos Orientais da Academia de Ciências da URSS*, Leninegrado, 1957; trad. portuguesa, 1960.

¹¹ O acontecimento, que o topónimo «Ilhas do Açoutado» traduz, deu-se numa das ilhas de Querima, ao largo de Moçambique.

a entrada nem confiavam no piloto, não entraram»¹². Deixar-se escapar o piloto mouro em Sofala, não representou, pois, mais do que perder-se de vez, o que estava já perdido, visto que a desconfiança instalada não permitia que se tirasse proveito dos seus serviços.

Foi então, uma vez mais, sem pilotos (lembramos que o da S. Gabriel prosseguia viagem em ferros) que se retomou o caminho; desta feita, rumo a Melinde. Encomendaram-se os homens a Deus, tomando remédio em «andar de dia e tomar âncora de noite». Decorridas algumas léguas, depararam-se à frota dois zambucos. Não rejeitaram os capitães esta oferta da providência, e, atacando-os, «por horas de vésperas», tomaram um deles; onde se acharam uns tantos homens (umas tantas mulheres também; as fontes não se esquecem de realçar a beleza da jovem esposa do capitão do navio aprisionado, «homem já de dias»), e ainda algumas riquezas¹³. Consumaram-se o primeiro acto de pirataria dos Portugueses nos mares orientais¹⁴. De pirataria, realmente; não podemos aqui ainda utilizar o termo mais suave e oficial «corso», já que os contendores não se conheciam sequer. Esta nova potência que se propunha ao Oriente apresentava-se, apenas; não tivera ainda tempo de se impor. Aliás, sob o ponto de vista da diplomacia internacional, que era o campo no qual D. Manuel, através de Vasco da Gama, gostaria de se mover, este acto só poderia revelar-se prejudicial. Gama reconheceu-o, ao apresentar, mais tarde, desculpas ao rei de Melinde, pelo sucedido. O que é que então justificaria o risco elevado de tal actuação? Uma vez mais, a necessidade premente de se obter um piloto que, com eficácia e rapidez, conduzisse a frota até Calecute. A questão do piloto, que fizera já de Gama um homem de guerra ameaçador, em Moçambique, e o transformava agora num pirata vulgar, tornava-se realmente numa obsessão; não esqueçamos que, partida a frota, das margens do Tejo, aos 8 de Julho de 1497, levava já cerca de nove meses de mar pela páscoa do ano seguinte, altura em que se dão estes acontecimentos.

Como deixaria pois de pairar, entre todos, a perspectiva de um malogrado retorno ao reino, lembrando sempre Bartolomeu Dias?

Piloto com experiência na carreira da Índia, não se achou no zambuco capturado, o qual certamente se dedicava em exclusivo ao comércio de cabo-

¹² *Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas dos Portugueses na Índia*, introdução e notas de Luís de Albuquerque, Imprensa Nacional, Casa da Moeda, Lisboa, cap. V.

¹³ Temos seguido neste passo o autor anónimo da crónica do British Museum, que refere a captura de 13 homens. Segundo Góis (Crónica de D. Manuel I), seriam 14. Para Álvaro Velho, como quase sempre seguido por Castanheda, eram 17. Só Gaspar Correia se afasta destes cálculos, apontando um verdadeiro saque de 80 homens e grandes riquezas: um carregamento de marfim, jóias e moedas.

¹⁴ Em rigor, Paulo da Gama tomara já, junto a Moçambique, «quatro mouros em uma almadia», na qual se encontraram muitos panos finos de algodão e livros de Alcorão e de Mafamed.» Ver Castanheda, caps. vii & viii. No entanto: não se tratou então de um acto de pirataria isolado, devendo antes os acontecimentos inscrever-se no conjunto de represálias praticadas por Vasco da Gama e seus homens, sobre a população de Moçambique.

tagem. Mas, pelo menos, a tripulação aprisionada passaria a constituir uma útil moeda de troca, a utilizar quando a próxima ocasião se apresentasse.

A próxima ocasião (podia bem ser a última) apresentava-se na cidade de Melinde. Por isso se tratou logo do assunto, uma vez trocados os primeiros cumprimentos de boas vindas e subsequentes protestos de boa amizade. Ainda em seu navio, assegurava o capitão-mor ao enviado do monarca de Melinde, que «se lhe (el-rei) desse um piloto que o levasse a diante, que o pagaria mui bem e lhe daria os mouros que tomara»¹⁵. O acto de pirataria previamente praticado sobre um pacífico navio mercante, não facilitou, de começo, o negócio. Decididamente, a pressa que os nossos revelavam, não se mostrava boa conselheira. Cedo, os Portugueses compreenderiam que, no Oriente, os ritmos e os termos da negociação eram bem diversos dos da Europa. Parecia evidente que, à força, não se obteriam, com facilidade, os desejados pilotos. E a experiência mostrara já que, ainda que se obtivessem, de pouco préstimo seriam, se não se pudesse contar à partida com a sua colaboração voluntária. Havia, pois, que negociar. Com a preocupação de porem em evidência a boa vontade desde cedo manifestada pelo rei de Melinde, que viria a transformar-se, como é sabido, no principal aliado dos Portugueses no litoral africano, os nossos cronistas ignoram, por norma, as dificuldades do primeiro encontro. Mas Álvaro Velho não deixa de nos revelar que, a fim de obter o almejado piloto, no decurso de negociações que se arrastavam, Vasco da Gama se viu na necessidade de aprisionar no seu navio um enviado do rei, «fidalgo» de sua casa e homem de sua confiança. Mas Gama enganava-se uma vez mais. As intenções de boa amizade manifestadas pelo rei mouro eram, daquela feita, verdadeiras. Chegaria pois o piloto requerido. E nada menos do que o mais seguro e mais experiente, que em Melinde se pudera achar¹⁶. Afirmam os primeiros relatos que se tratava de um cristão; mas, os posteriores, mais prudentes e bem informados a este respeito, dizem-no guzerate¹⁷. João de Barros, especifica, afirmando que o piloto, «guzerate de nação», chegara a Melinde numa nau de Cambaia, pertencente à comunidade de mercadores Banianes, e que se chamava «Malêmo Caná», confundindo, evidentemente, o título profissional que ostentava, com um nome próprio¹⁸. Na verdade, «Malêmo», representa claramente o aporuguesamento do termo árabe «mu'allim», que se generalizou até aos confins do Sueste asiático, para designar «piloto»; enquanto «caná», poderia,

¹⁵ Álvaro Velho, presente aos acontecimentos, não se esquece de apontar os motivos: «... por os havermos de tomar, porque desejávamos de haver pilotos que nos levassem onde nós desejávamos». Relação da Primeira Viagem à Índia da Armada Chefiada por Vasco da Gama, por Álvaro Velho, in *Viagens de Descobrimento*, organização, introdução e notas de J. Manuel Garcia, Editorial Presença, pp. 155 ss.

¹⁶ *Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas...*, cap. V.

¹⁷ No primeiro caso: Álvaro Velho e o autor anónimo da Crónica do British Museum; no segundo: Góis e Barros.

¹⁸ I, iv, 6.

segundo alguns, traduzir a palavra sânscrita «ganika», ou seja, «astrónomo». Entretanto, alguns autores modernos querem que fosse árabe, e que tivesse por nome Ahmad Ibn Madjid. O «piloto árabe de Vasco da Gama» teria sido neste caso, por feliz coincidência, precisamente o mais famoso dos pilotos muçulmanos quatrocentistas, autor de uma enciclopédia marítima e de diversos roteiros¹⁹. Não cabe no âmbito desta breve exposição, evidentemente, a discussão de tal tema. Para o nosso caso, basta-nos saber que era oriental o piloto a quem Vasco da Gama confiou o último trecho da sua viagem, que, aliás, correu a contento: em vinte e três dias se atravessou o «gólfão», sempre com vento à popa, indo-se aterrar bem perto da sonhada Calecute. Durante a travessia, voltou a avistar-se, finalmente, a estrela polar, para alegria geral dos marinheiros²⁰. De espaço, puderam mesmo observar-se, simultaneamente, «o Norte e o Sul». A grande aventura, aproximava-se do seu termo.

II. Pilotos orientais em navios portugueses

Mas se a aventura da viagem terminava, a do imperium começava apenas.

Quando, em 1502, Vasco da Gama regressar à Índia, não se esquecerá de escalar, no litoral africano, a cidade de Quíloa, que desejara visitar já em 1498, e cujos naturais tão mal haviam recebido a expedição de Álvares Cabral. A sua postura, entretanto, mudara: não era já a do diplomata; ao rei local, que tentava evitar um encontro pessoal com o capitão-mor da armada, protelando uma decisão, manda dizer pelos principais da terra, «que não curasse de visitas; que lhe viesse logo falar; que, se ele era rei de Quíloa, ele (Gama), era rei do mar»²¹. De facto, o rei de Quíloa viria a submeter-se, reconhecendo a superioridade deste novo poder que lhe chegava do mar.

¹⁹ Em 1957, o professor Chumovsky dava à estampa «Três Roteiros Desconhecidos», identificando o seu autor, Ahmad Ibn-Madjid, como sendo o «piloto Árabe de Vasco da Gama»; (vide n. 10). O arabista francês Gabriel Férrand, que havia já estudado o manuscrito, subscrevera tal identificação, que em Portugal teve um defensor e divulgador na pessoa de Armando Cortesão, seguido por diversos outros autores, entre os quais o comandante Teixeira da Mota. Mais recentemente, tem sido posta em causa a identificação proposta; retomando trabalhos de Ibraim Houry e de Leren Barradas, o professor Luís de Albuquerque foi grande divulgador desta posição crítica; vide por exemplo: *Grandes Viagens Marítimas*, Publicações Alfa, 1989, pp. 52-59.

²⁰ Álvaro Velho assinala o facto, e Castanheda acrescenta o pormenor de ter ele ocorrido 5 dias após a partida de Melinde. Um marinheiro flamengo, autor anónimo de um dos relatos da 2.^a viagem de Vasco da Gama à Índia (1502), hoje conhecido sob a designação de «manuscrito Calcoen», não deixa, por seu turno, de registar a alegria que tomou posse da tripulação em ocasião semelhante: «A cinco de Agosto vimos a estrela polar, o que nos deu grande contentamento, porque ainda estávamos a mais de quinhentas milhas da Índia.» Trad. a partir da tradução francesa, por J. P. de Oliveira Martins, in *Portugal nos Mares*, Geração de 70, vol. VIII, Círculo de Leitores.

²¹ *Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas...*, cap. XV.

Vasco da Gama, que já então ostentava o pomposo título de «almirante dos mares da Arábia, Pérsia, Índia e todo o Oriente» (verdadeiramente, título de rei), não vinha agora solicitar pilotos, de que já não necessitava para chegar à Índia, mas sim exigir o pagamento de párias. Era este o império sonhado em Lisboa, e que incumbia à frota de vinte velas comandada pelo almirante, fazer cumprir. Dominar as rotas mercantis e obter pontos de apoio através de alianças com os reis «amigos» de Cochim e Cananor; trazer à submissão o renitente rei de Calecute. O Samorim, ele também «rei do mar», viria a empreender uma luta de morte com os Frangues, acabando por ver reduzir-se o seu domínio ao espaço da pequena cidade de Calecute. Havia que reconhecer que o mar pertencia agora aos Portugueses, os quais, com uma rapidez inusitada, se espalhavam de Sofala a Socotorá; da boca do mar Vermelho a Ceilão. Nuns cinco, seis anos, as potências marítimas orientais viam-se confrontadas com este novo poder, a cuja unidade não conseguiam dar resposta. A rapidez da acção desencadeada pelos Europeus, aliada a uma relativa superioridade técnica, nomeadamente no domínio do armamento, fora de facto crucial para a vitória que se desenhava.

Foi neste momento básico de construção imperial, que os Portugueses sentiram a necessidade de recorrer aos multisseculares conhecimentos náuticos dos pilotos orientais, o que fizeram inúmeras vezes, frequentemente com assinalável sucesso. Sempre que havia que desbravar uma região desconhecida, iam-se procurar pilotos da terra, a quem se prometia bom pagamento, se quisessem acompanhar os nossos.

Já em 1504, encontrando-se em Cananor, com as naus carregadas, de regresso ao reino, pretendendo seguir em direitura a Moçambique, Afonso de Albuquerque requer os serviços de um piloto da terra e, resistindo às críticas dos que diziam que «havia de dar com a nau a través», confia-lhe a embarcação; e tiveram todos que reconhecer que «o mouro era tão bom oficial daquele ofício e sabia tão bem aquele caminho, que o levou direito a Moçambique, por boa navegação, sem ter nenhum contraste»²². Aliás, Afonso de Albuquerque, reconhecidamente o grande construtor do domínio português oriental, foi precisamente quem, com maior frequência e ousadia, abandonou as suas embarcações à experiência dos pilotos orientais. Atestam-no inúmeras passagens da biografia que dele nos deixou o seu filho e admirador, Brás de Albuquerque. Com frequência, antes de tomar uma decisão, confrontava as opiniões de pilotos portugueses com as dos mouros. Em 1507, encontrando-se em Socotorá, espera pela lua nova para aparelhar as embarcações, por ser esse o melhor tempo para navegar, segundo informação que colhera dos pilotos que trouxera de Melinde²³. Durante a segunda expedição portuguesa a Malaca, em 1511, tendo ultrapassado o reino de Pacém, e por ir entrando «na paragem dos baixos, segundo lhe diziam os mouros pilotos que

²² Brás de Albuquerque, *Comentários do Grande Afonso de Albuquerque*, Alfa, 1989, cap. VI.

²³ *Idem, Ibidem*, cap. XVIII.

levava, mandou ir diante todo os navios pequenos, uns ao longo da costa da ilha e outros mais ao mar, por resguardo das outras naus de maior porte»²⁴. Quando, em 1513, o governador decide tentar a conquista de Adém, à falta de pilotos arábios que soubessem a navegação do estreito, pois não se achavam com facilidade na Índia, contrata os serviços de um certo Martim Mendes que navegara já por aquelas partes. Mas não se sentia seguro, Afonso de Albuquerque, tendo em vista a pouca experiência do piloto. Sente-se pois aliviado, quando a «Providência» coloca perante uma das caravelas de sua companhia, junto a Socotorá, uma nau de Chaul, que foi tomada, e onde se encontrou um piloto mouro, que sabia bem a navegação do estreito. Confiadamente, Albuquerque aceita os conselhos deste último; e, em vez de seguir para o cabo Guardafui, como era sua intenção, correndo depois a costa africana do estreito, «logo de aqui (Socotorá), atravessou à terra de Arábia por causa dos tempos»²⁵. E os exemplos podiam multiplicar-se indefinidamente.

Ainda em 1539, solicitado pelo governador, a fim de opinar acerca das vantagens da possível construção de uma fortaleza à entrada do mar Vermelho, D. João de Castro sentia a necessidade de mandar convocar pilotos «arábios e guzerates e assim de Malabar», para que o informassem a respeito das reais condições de navegação no estreito de Bab El-Mandeb²⁶. Um pouco por toda a parte e em qualquer época, sistematicamente se seguia a atitude de Vasco da Gama em Melinde, assim como o avisado comportamento de Afonso de Albuquerque, sempre que houvesse que desbravar e reconhecer novos mares e litorais. Foi assim em todo o Índico ocidental: da boca do mar Roxo à costa do Malabar; assim também na ilha de Ceilão, no arquipélago do Sueste Asiático, ou no mar da China. Foi numa embarcação guiada por pilotos chins, que, alegadamente no ano de 1541, e após haver percorrido o arco das Ryu-Kyu (a rota tradicional do comércio cino-nipónico), Fernão Mendes Pinto veio a atingir a ilha de Kyu-Syu, no sul do Japão²⁷. Nas regiões onde não se possa contar com a colaboração de piloto da terra, o reconhecimento de rotas e litorais pode ser consideravelmente retardado: é o caso da ilha de S. Lourenço, «por dentro» e «por fora», assim como o da Cochinchina, onde «a gente da terra não usa a navegação»²⁸. E se o dédalo dos «mares do Sul» foi rapidamente percorrido até às distantes ilhas do Cravo logo a partir de uma primeira viagem exploratória, com António de Abreu, em 1511, graças à colaboração de pilotos «malaios e

²⁴ Barros, II, vi, 2.

²⁵ *Idem*, II, vii, 7.

²⁶ *Cartas de D. João de Castro a D. João III*, Alfa, 1989, doc. 2.º, p. 9.

²⁷ Cf. o nosso artigo: «A Rota Portuguesa do Japão: 1571-1639», in *Mare Liberum*, Revista de História dos Mares, n.º 6, Lisboa, Dezembro, 1993, pp. 49-54.

²⁸ Padre João de Lucena, *História da Vida do Padre Francisco Xavier*, 4 vols., Alfa, 1989, vol. II, cap. XV.

jaos que andavam naquela navegação»²⁹, já o reconhecimento da rota alternativa que levava directamente de Malaca a Maluco, bordejando o Norte da «Jaoa pequena» (Bornéu), ficou retardado até à década de 1520³⁰, por não ser aquele caminho que fizesse parte dos circuitos tradicionais. Ainda em 1533, encontrando-se em Malaca e pretendendo seguir, na monção de Agosto, por Bornéu, até à sua nova capitania de Ternate, Tristão de Ataíde, confrontando-se com a resistência dos seus pilotos e mestres a seguir pela nova rota, os ouvia, entre outras razões, alegar não se poderem achar na cidade, pilotos da terra que os quisessem conduzir por aquela nova navegação³¹.

III. A ciência dos pilotos orientais ao serviço dos Portugueses

Foi pois de enorme importância a colaboração dos pilotos orientais, fossem eles Africanos, Arábios, Persas, Hindus, Malaaios ou Chins, com as autoridades portuguesas, traduzindo-se inegavelmente nos ritmos de instalação dos primeiros Europeus nos mares da Ásia. Não se pode já hoje ignorar em que medida a sua experiência contribuiu para a elaboração dos primeiros roteiros e cartas náuticas portuguesas do Oriente. Gaspar Correia registou com algum pormenor os primeiros momentos dessa profícua colaboração luso-oriental: referindo-se à primeira viagem de Vasco da Gama, lembra que, durante o retorno ao reino, deixada para trás a cidade de Melinde, deram os capitães ordem aos pilotos para que «vigiassem muito e vissem bem as terras e mostras que faziam e perguntassem aos pilotos mouros tudo que vissem, e o escrevessem muito miudamente, e mormente as mostras que fizessem as terras já quando ficassem por popa, porque aquela era a vista e conhecida per que seriam conhecidas dos que viessem do reino, correndo a costa; e os lugares, rios, os nomes de tudo, o que os pilotos fizeram com muito cuidado»³². Em Outubro de 1502, o autor anónimo da carta hoje conhecida como de «Cantino», poderia já contar, para a sua elaboração, com estas informações, assim como com aquelas outras que, durante a segunda expedição, comandada por Álvares Cabral, seriam reco-

²⁹ Barros, III, v, 6.

³⁰ Em 1523, pelo mês de Maio, «mandou António de Brito, que estava por capitão de Maluco, a Simão de Abreu, seu primo, a saber o caminho de Bornéu para Malaca». Segundo: António Galvão, *Tratado dos Descobrimentos*, Civilização Editora, Porto, 1987; Vejam-se igualmente: Castanheda, liv. VI, xli & lii; Barros, II, vi, 1.

³¹ Carta de Tristão de Ataíde ao Rei, A.N.T.T., *Gavetas*, 18, 8, 20.

³² Lenda de Vasco da Gama, cap. XXI. Lembremos que a pormenorizada descrição da primeira viagem do Gama tem por base, segundo informação do próprio Correia, um «Caderno», redigido pelo clérigo João Figueira que nela teria participado; desse caderno se teriam feito vários treslados «de que eu vi os pedaços de um deles, em poder de Afonso de Albuquerque (...) já feito em pedaços e roto em partes».

lhidas. Em artigo publicado há já mais de trinta anos³³, o comandante Teixeira da Mota teve ocasião de pôr em realce os aspectos que, na aludida carta, distinguem as regiões directamente observadas pelos Portugueses, daquelas outras que foram cartografadas a partir de informações alheias. São aliás bem evidentes³⁴, e ilustrariam, segundo aquele autor, os diferentes graus de maturidade e evolução técnica, atingidos respectivamente pelas ciências náuticas ocidental e oriental.

Com efeito, enquanto que os nossos navegadores, utilizando a bússola, (herança mediterrânica), como complemento da rosa dos ventos, e fazendo medições precisas da altura das estrelas durante a noite e do Sol de dia, estavam aptos a traçar o rumo seguido e fazer o ponto da navegação, dia a dia, a partir de verdadeiras cartas náuticas, isto em todos os mares e em qualquer latitude, os pilotos orientais, guiando-se exclusivamente a partir das estrelas, não utilizando a bússola senão como um instrumento indicador de rumos magnéticos, e possuindo cartas náuticas que mais não eram do que transcrições cartográficas das linhas de costa, tinham criado processos de navegação práticos e perfeitamente ajustados às regiões em que se moviam, mas que dificilmente se adaptariam a outras regiões, ou admitiriam novos instrumentos ou técnicas. Utilizando cartas em que se encontravam registadas, através de paralelos, as ascensões verticais de diversas estrelas do firmamento, semelhantes àquela que, segundo João de Barros, Malemo Caná teria mostrado a Vasco da Gama³⁵, e utilizando instrumentos extremamente simples e práticos para a medição da altura das estrelas, os pilotos Árabes do Índico ocidental eram realmente capazes de determinar, com bastante rigor, a posição do seu navio em alto mar; isto, *grosso modo*, entre os 5 e os 30 graus de latitude Norte. Mas se se deslocavam para regiões menos navegadas, como junto a Quíloa ou Sofala, o rigor, como demonstrou Custódio de Moraes, era já bem menor³⁶. Ou seja:

Formada que fora, a partir da herança mediterrânica, na dura escola do Atlântico, exercitada ao longo de oitenta anos, entre os 40 graus de latitude Norte e Sul, a ciência náutica portuguesa apresentava-se, de facto, pelos

³³ «Méthodes de Navigation et Cartographie Nautique dans l'Océan Indien Avant le XVI^{ème} Siècle», *Studia*, C.E.H.U. n.º 11, Lisboa, 1963, pp. 49-91.

³⁴ Considere-se, a mero título de exemplo, a evolução das representações cartográficas referentes ao grupo das ilhas Mascarenhas; vide J. Alberto Leitão Barata, «Mascarenhas», *Ilhas*, in *Dic. De História dos Descobrimentos Portugueses*, Círculo de Leitores, 1994.

³⁵ I, iv, 6; «Do saber do qual (Malemo Caná), Vasco da Gama, depois que praticou com ele, ficou muito contente, principalmente quando lhe mostrou uma carta de toda a costa da Índia, rumada ao modo dos mouros, que era em meridianos e paralelos, mui miudos, sem outro rumo dos ventos.»

³⁶ Traduzindo «isbas» em graus, Custódio de Moraes calculou, a partir da análise dos roteiros de Ibn-Madjid, um erro médio nos cálculos de latitude de 30 m para a primeira das regiões referidas, mas de cerca de 2º, para a segunda. In «Determinação das Coordenadas Geográficas no Oceano Índico pelos Pilotos Portugueses e Árabes no Princípio do Século XVI», *Boletim Do Centro de Estudos Geográficos*, vol. II, n.º XVIII, Coimbra, 1960, p. 19.

começos do século XVI, mais universal e abrangente do que a dos pilotos orientais; por isso aplicável a quaisquer mares e latitudes. Sobretudo a capacidade de medição da altura do Sol, a qualquer hora do dia e em qualquer dia do ano, graças ao recurso a tábuas de declinação, fazia a diferença, permitindo aos nossos pilotos, como notou ainda Custódio de Moraes³⁷, uma identificação fácil e constante das conhecenças dos lugares, observados durante o dia, com o respectivo grau de latitude, medido no mesmo momento. Mas: se estas conclusões, apresentadas há décadas já, por autores como Teixeira da Mota e Magalhães Godinho³⁸, não encontraram ainda quem as refutasse, globalmente, de forma convincente, elas não nos podem levar a pensar, de modo algum, que a colaboração dos pilotos orientais foi, para os nossos, despicienda, ao instalarem-se no Índico. É que, e recorramos uma vez ainda a Custódio de Moraes, «só com o uso das estrelas, não havia grande diferença entre os dois métodos»³⁹. Quer dizer: fazendo uso da sua ciência multissecular, os pilotos muçulmanos, quer do Índico ocidental quer do mundo malaio, estavam perfeitamente aptos a mover-se no espaço das suas navegações, que viria a ser afinal, o da expansão portuguesa no Oriente. O mesmo se diga dos huo zhang, pilotos do mar da China, que sabemos utilizarem, pelos finais do século XV, processos em muito semelhantes aos dos mualim índicos, fazendo uso de instrumentos de tabuinhas para medição da altura das estrelas, assim como de uma agulha flutuante, que indicava o rumo do Sul magnético⁴⁰.

Que as técnicas e instrumentos de orientação náutica dos Europeus eram superiores aos dos Orientais, fica provado pelo simples facto de, a breve trecho, os dos primeiros terem substituído aqueles outros, um pouco por todo o lado. Mas isto não significa que os timoneiros orientais não estivessem aptos a conduzir os «Frangues» onde quer que estes lho solicitassem. Isto é que deve ser posto em realce, se quisermos avaliar a verdadeira importância do seu contributo para a instalação dos primeiros Europeus em águas orientais. Abrir caminhos foi a sua principal missão; e parece que a cumpriram, em geral, com zelo e eficácia. Puseram sobretudo à disposição dos nossos o seu antiquíssimo saber das conhecenças dos lugares e dos

³⁷ *Ibidem*, p. 45.

³⁸ Vide, respectivamente: *Méthodes*, *ob. cit.* (*supra*, nota 33), *Navegação Oceânica e Origens da Náutica astronómica*, in Duarte Leite e a Evolução dos Estudos de História dos Descobrimentos, *Obras de Duarte Leite*, vol. II, pp. 445-511.

³⁹ *Ob. cit.* Aceitemos esta afirmação, tendo em consideração os resultados práticos da aplicação dos dois métodos, já que, na realidade, eles diferiam em pontos importantes; assim: no Oriente não se elaborara um «regimento da Polar», enquanto, por outro lado, se fazia maior uso do que na Europa do conjunto das estrelas visíveis do firmamento, como alternativa ou complemento à observação da Estrela do Norte.

⁴⁰ Veja-se: Zheng Yi Jun, «As Técnicas de Navegação das Armadas de Zheng He e Sua Contribuição para a Ciência Náutica», in *Ciência Náutica e Técnicas de Navegação nos Séculos XV e XVI*, Instituto Cultural de Macau, Macau, 1988, pp. 73 ss.

infindáveis sinais que, na prática, se revelam úteis à navegação⁴¹, não deixavam frequentemente os Portugueses de se admirar com os conhecimentos práticos demonstrados pelos seus timoneiros orientais, que «eram tão sabidos, que diziam: – «amanhã veremos tal terra, ou rio, ou ilhas; tudo acertavam, sem errar nada!»⁴². Sabiam indicar quais eram as melhores entradas nos diversos portos, e até podiam, em caso de necessidade, fornecer informações preciosas a respeito dos melhores locais para «saídas em terra», fossem quais fossem as intenções⁴³. Ajudavam a evitar acidentes físicos e, caso fosse necessário, até acidentes outros, como aconteceu a Francisco Serrão, a quem os pilotos malaios que levava avisaram do iminente ataque de piratas, na pequena ilha das Tartarugas, junto à de Banda⁴⁴. E se, a respeito dos céus, os homens do mar que os Portugueses eram não tinham muito a aprender, pois afinal aqueles que encontravam no Oriente eram os mesmos que cobriam a Europa e o mundo mediterrânico, já no concernente aos regimes de ventos e correntes compreenderam que teriam toda a vantagem em indagar, dos seus colegas asiáticos, tudo o que soubessem, pois a experiência do Atlântico lhes mostrara serem esses conhecimentos que, apenas pela experiência, se adquiriam muito lentamente. São os pilotos mouros que informam Vasco da Gama acerca da força das correntes nas imediações de Mombaça e na enseada de Sofala. Uma vez mais, são eles quem, na viagem de retorno, lhe explica não ser ainda chegada a monção favorável para a travessia do golfão, dando por conselho ao capitão-mor que regressem as naus até à costa indiana, e fiquem pairando, pelas paragens de Angediva⁴⁵. Algumas informações erróneas, como a relação permanentemente estabelecida entre luas novas e cheias e a mudança das direcções dos ventos, parecem ter sido aceites pelos nossos como boas⁴⁶. Outras informações mostravam-se entretanto reconhecidamente úteis, como aquelas

⁴¹ Profundo conhecedor dos textos náuticos árabes, G. R. Tibbetts é autor autorizado para concluir da relevância do «isharat», ramo da náutica oriental, que trata das conhecenças dos lugares e sinais práticos da navegação; afirma ele: «A parte mais importante da teoria náutica árabe (...) é o conhecimento das conhecenças e sinais visíveis, como o aparecimento de certos peixes ou pássaros que sempre surgem ao largo de certos litorais ou em certas águas.» In *The Navigational Theory of the Arabs in the 15th and the 16th Centuries*, J. I. U., Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, n.º 36, 1969.

⁴² Gaspar Correia, lenda de V. da Gama, cap. XXI.

⁴³ Assim: com Tristão da Cunha, em Socotorá: «Meteu-se em um batel com Afonso de Albuquerque e alguns capitães e um piloto, dos Mouros de Brava, que lhe foi mostrar o lugar por onde podia sair.» Barros, II, i, 3.

⁴⁴ Idem, III, v, 6.

⁴⁵ Castanheda, I, xxvii; e Gaspar Correia, lenda de V. da Gama, cap. XIX.

⁴⁶ Assim com Vasco da Gama em 1498, rumo a Quiloa: (Barros, I, iv, 4). ou com Afonso de Albuquerque, em 1507, partindo-se de Socotorá para a costa da Arábia (Brás de Albuquerque, Comentários, cap. XVIII). Em 1513, o mesmo no Mar Vermelho: (Barros, II, viii, 5). Os exemplos podiam multiplicar-se indefinidamente. Lembremos ainda inúmeras passagens da *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto, como nos capítulos: L, LIV, LXII e CC.

que diziam respeito aos modos práticos de prever, no mar da China, os temíveis tufões: coloração do Sol, ao levantar-se e ao pôr-se; voo das aves; aspecto do mar, etc.⁴⁷ Em suma: nada que pudesse traduzir-se num conhecimento útil, os Portugueses queriam desprezar. Consultaram roteiros e cartas que, benevolmente ou contra bom pagamento, os mualims lhes cederam; e embora as cartas de que puderam dispor fossem, no esclarecedor dizer de Tomé Pires, mais «para ler» do que «para marear»⁴⁸, podemos facilmente imaginar de que utilidade se terão revestido, nas mãos experientes de pilotos obrigados a navegar por mares desconhecidos, coalhados de ilhas e obstáculos. Excelente ponto de partida para o reconhecimento dos litorais, serviram de base a roteiros e mapas portugueses. Por exemplo: no famoso «pedaço de padrão» de uma grande carta desenhada por um piloto de Jaoa, referida por Albuquerque em carta dirigida ao rei (1512), se deve Francisco Rodrigues ter inspirado para traçar os mais antigos esboços portugueses das ilhas da Insulíndia⁴⁹. E, provavelmente, um roteiro hoje desconhecido, terá servido de base ao seu «caminho da China». Dos litorais do golfo pérsico, afirmava Albuquerque possuir um roteiro «de todos os portos, vilas e lugares daquela costa que fizera um piloto mouro que se chamava Omar, andando ali em companhia de Vicente Sudré»⁵⁰. Os próprios Japoneses, não obstante povo pouco dado às artes do mar, parece que possuíam já os seus mapas, quando os Portugueses os contactaram⁵¹. E, pelos finais do século XVI, é certo que os marinheiros das Maldivas faziam uso de «muitas cartas marítimas», onde os atóis e as passagens para os navios «estavam exactamente notados»⁵². Seriam estas «cartas», certamente do tipo daquelas várias que, desde a Idade Média se vinham desenhando ao longo de toda a costa indiana e que, transmitidas de pais para filhos, constituíam verdadeiros tesouros para gerações de mualims⁵³.

⁴⁷ Vejam-se: Jean Hughes de Linschoten, *Le Grand Routier*, Amesterdão, 1619, cap. LXVII, pp. 116; e Diogo do Couto, *Décadas da Ásia*, V, viii, 12.

⁴⁸ Cit. por Magalhães Godinho, *ob. cit.*

⁴⁹ *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, Acta Universitatis Conimbrigensis, Leitura e notas de Armando Cortesão, Coimbra, 1978.

⁵⁰ Brás de Albuquerque, *Comentários*, cap. XXI.

⁵¹ «E diz que esta escrita china, se lê desde Champá até ao Miaco, terra firme de Japão, que serão de costa, se não mentem as cartas que os Japões mostram, quinhentas léguas ou mais.» «Informação da China, mandada per um homem a mestre Francisco», in *Livro que Trata das Cousas da Índia e do Japão*, Edição Crítica do Cód. 5/381 da B. N. De Elvas, por A. de Almeida Calado, *Boletim da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra* (separata), Coimbra, 1957, doc. XIX, pp. 113-117.

⁵² In: *Viagens de Francisco Pyrard Laval*, Civilização, Porto, 1944, vol. I, parte 1.ª, cap. X, pp. 85 ss.

⁵³ Ao Seminário Internacional «Maritime Encounters – East and West During 15th and 19th Centuries», organizado pela Unesco, em Goa (Forte Aguada), Dezembro, 1990, apresentou o professor B. Arunachalan uma comunicação intitulada *Traditional Medieval Indian Sea Charts*.

Importante contributo de rapidez e eficácia, em momentos de desbravamento e abordagem, os conhecimentos náuticos orientais eram depressa absorvidos pelos técnicos de marinharia portugueses, fenómeno que a História da nossa cartografia comprova. Frequentemente, numa segunda expedição, não se requeria já a presença de pilotos orientais a bordo; nenhuma crónica lhes faz referência em relação à segunda viagem à Índia, ou à segunda passagem ao Índico, de Vasco da Gama, em 1502. Neste último caso, ao sultão de Moçambique solicita-se de novo que confie aos nossos um piloto; mas o objectivo é agora o de guiar o navio de Pêro Afonso, que ia a resgatar, pela vez primeira, a Sofala. Podiam contratar-se pilotos da terra para viagens de rotina; mas em tais casos, a prudência pedia que se lhes preferissem pilotos portugueses, caso os houvesse no porto, pois com eles se consideravam os nossos mais seguros, e não apenas sob o ponto de vista técnico.

A breve trecho, o Índico ocidental, de todas as regiões asiáticas, aquela que os nossos mais navegaram, foi cartografado e descrito com minúcia, por sectores, em variados roteiros. Pelos fins da primeira metade do século XVI, o livro de marinharia de Bernardo Fernandes sugere já uma navegação segura e perfeitamente controlada⁵⁴. O recurso continuado a pilotos da terra só se justificava, pois, naquelas regiões em que, pela pouca navegação, os nossos não se sentissem à vontade. Foi o que aconteceu durante toda a primeira metade do século XVI, no «mar Ruivo», onde os Portugueses pouco se aventuravam. É que, para se ir «às presas», principal provento daquela região, bastava que ficassem os navios pairando, à entrada do estreito. A proximidade do Turco tornava aquele mar interior pouco hospitaleiro, fazendo ainda mais perigosa uma navegação já de si complicada pela existência de inúmeros acidentes físicos, imersos ou aflorantes, e por ventos adversos dominantes. Tomaram então os nossos o hábito de, sempre que lhes era forçoso ir até ao estreito de Meca, ou para fazer comércio na costa da Arábia, ou para visitar o Preste no litoral Abexim, ir demandar a «aldeia de Pilotos», que jazia umas tantas léguas além da «ilha das Portas» (Perim). Aí tomavam timoneiro, para seguir viagem. Este hábito só cessaria quando, como lembra, já no século XVII, o padre Jerónimo Lobo⁵⁵, dominando o litoral arábico do estreito de Meca, os Turcos viessem a impor elevadas taxas aduaneiras nos seus portos, mormente no de Moca, ameaçando do mesmo passo, toda a navegação cristã na região. Mas vale a pena também lembrar que, no ano de 1541, integrado na expedição a Suez, conduzida por D. Estêvão da Gama, o capitão de uma das embarcações, D. João de Castro, se «entretivera» a observar com minúcia as condições locais para navegação,

⁵⁴ *Livro Náutico de Bernardo Fernandes* (cerca de 1548), Edição de Fontoura da Costa, 1940.

⁵⁵ *Itinerário e Outros Escritos Inéditos*, Civilização, Barcelos, 1971, cap. IX, p. 264.

trabalho que viria a resultar num primeiro completo roteiro do mar Roxo⁵⁶. Ou seja: também no mar Vermelho, a partir de meados do século XVI, os Portugueses podiam já dispensar os serviços de pilotos locais, pois tinham entretanto criado os seus próprios instrumentos para uma correcta navegação.

IV. Entre capitães e pilotos

E agora... que tipo de pagamento receberiam estes homens que tantas vezes viam a vida mesma, ou pelo menos a reputação junto das suas comunidades, posta em risco, quando ao serviço destes novos senhores? Frequentemente, mau pagamento. É sabido que, em qualquer parte, ser-se piloto era seguir-se uma profissão de risco; múltiplos riscos: os do mar e os outros. E que, quando as coisas corriam mal, era muitas vezes ao timoneiro que se assacavam as culpas. Sendo a sua posição no navio, de relevo, se chegava a hora de castigar, a punição devia ser exemplar. Lembremos de relance, aquele mestre e aquele piloto, mandados enforcar «nas vergas das naus», por Afonso de Albuquerque, durante o segundo ataque a Goa, em 1510⁵⁷. Quando às responsabilidades inerentes à profissão, acresciam uma cultura e uma religião alheias, os riscos, claro, dobravam. Surgiam então as eternas ameaças de açoites, ou mandava-se supliciar aquele de cuja lealdade se desconfiava. Ao piloto mouro, com tanta dificuldade resgatado em Moçambique, que já fora «açoutado» por mentir ao capitão-mor e sofrera ameaças de ser «pingado» por ter deixado passar o porto de Quíloa, prometia Vasco da Gama que, caso cometesse algum erro e deixasse varar as naus em algum baixio, «logo lhe havia de tirar ambos os olhos»⁵⁸. Se o piloto estrangeiro fora conseguido à má fé, nomeadamente numa embarcação tomada de assalto, considerava-se verdadeiramente um risco entregar-lhe a direcção do navio. Ordenava-se então aos pilotos e mestres portugueses que redobrassem de atenção e vigiassem constantemente todos os movimentos do estranho. É fácil imaginar que suplício seria para este último, em tais condições, a viagem. Na expedição de 1513, rumo à ilha de Camaran, «como não tinha (Albuquerque) piloto português que soubesse aquela navegação e os mouros, pelo modo com que os houvera, lhe eram suspeitosos, em tudo o que lhe diziam dava resguardo e queria ir devagar, sempre com o prumo na mão»⁵⁹. Era prudente, o capitão, pois, de facto, ao fazerem entrar a nau numa enseada, davam os pilotos mouros com ela numa restinga; não nos revela

⁵⁶ D. João de Castro, *Roteiros*, Roteiro de Goa a Suez ou do Mar Roxo, 2.ª edição, Lisboa, 1940. Veja-se ainda: *idem*, *Cartas*, *ob. cit.* (*supra*, nota 26), Doc. 3.º, Outubro, 1541.

⁵⁷ Barros, II, iii, 10.

⁵⁸ Gaspar Correia, *Lenda de Vasco da Gama*, cap. VIII. Vejam-se igualmente Álvaro Velho, *ob. cit.*, e Castanheda, I, viii.

⁵⁹ Barros, II, viii, 2.

no entanto o cronista o que lhes aconteceu. Mas na mesma expedição ao Mar Vermelho, Francisco Rodrigues confirma estas desconfianças, afirmando que, a caminho de Dalaca, o seu piloto mouro bem trabalhou «para tudo lhe esconder»⁶⁰. Muitas vezes a fuga era a única solução que restava ao pobre timoneiro. Veremos o piloto chim de António de Faria deitar-se do navio ao mar e fugir a nado, pois não atinava com o caminho a seguir até Calemplui, em tudo repetindo afinal os gestos do piloto mouro de Vasco da Gama em Mombaça.

Seria de esperar que nem sempre tudo corresse bem com os pilotos mouros, como aconteceu com aqueles que D. Lourenço de Almeida levava na sua expedição exploratória a Ceilão, os quais, com as correntes, deixaram que as naus fossem «dar» na ilha⁶¹. E, em tais casos, embora as fontes sejam omissas, é de crer que não se aceitasse de modo semelhante ao piloto estrangeiro e infiel, o erro que, noutras circunstâncias, podia ser cometido por um cristão, compatriota. Mas, se, pelo contrário, as coisas corriam bem, o prémio podia ser, e era certamente, compensador. Lembremos Malemo Caná: não foram açoites, mas alvíssaras, que recebeu dos capitães, ao avis-tarem-se as desejadas terras da Índia⁶². São raras as referências a pagamentos; mas sabemos, por exemplo, que o piloto mouro que levou Afonso de Albuquerque de Cananor à ilha de Moçambique, se considerou bem pago, ao receber à chegada, 50 cruzados por seu serviço⁶³. Representavam tais honorários precisamente um quinto da recompensa total que D. Manuel concedera a pilotos e mestres, por seus bons serviços, na primeira viagem de retorno da Índia. Neste último caso, o pagamento foi feito em géneros, o que aliás se tornaria norma em relação à generalidade dos Portugueses que no Oriente servissem o rei. A saber: meio quintal de cada uma das drogas trazidas na nau, exceptuando-se a canela e as maçãs, porque destas, havia chegado pouca quantidade ao reino⁶⁴. Já na viagem de ida, Vasco da Gama fora generoso ao prometer a cada um dos dois pilotos requeridos na ilha de Moçambique, o pagamento de «trinta miticais de ouro», moeda corrente na terra, para além de «duas marlotas» de grã. Castanheda, que confirma a informação adiantada por Álvaro Velho, traduz o valor da moeda local em «vinte e um vinténs», os quais, segundo Barros, «puderam ser até catorze mil reais dos nossos»⁶⁵. Assim, nem sempre os pilotos índicos se terão sentido agravados do comportamento dos portugueses, quando, voluntariamente, se colocavam ao seu serviço. Aliás, seria relativamente fácil aos nossos oferecer

⁶⁰ «Livro de Francisco Rodrigues», in Armando Cortesão, *ob. cit.* (*supra*, nota 49).

⁶¹ Barros, I, x, 5.

⁶² Castanheda refere o facto; mas Gaspar Correia é mais preciso: «Deram aos pilotos, a cada um, um saio de pano vermelho, e dez tostões»; Lenda de V. da Gama, cap. XV.

⁶³ Brás de Albuquerque, *Comentários*, cap. VI.

⁶⁴ O cálculo total de 250 cruzados para o valor das mercadorias referidas, é obtido a partir de dados fornecidos por Gaspar Correia, lenda de V. da Gama, cap. XXII.

⁶⁵ I, iv, 4.

recompensas apetecíveis pelos serviços prestados, tendo em vista os baixos níveis de vida (como hoje diríamos), generalizados nas partes do Oriente.

Fixemos, para terminar, uma imagem: os pilotos muçulmanos de Vasco da Gama, visitando o mosteiro da Batalha, acompanhados por alguém a quem El-Rei, em pessoa, ordenara que lhes mostrasse tudo quanto de bom houvesse no Reino para ver, não deixaram de ser presentes a «canas», a «touro», aos próprios jantares do monarca. Enfim, tratamento de cortesia, a pagar serviços que Vasco da Gama e o próprio D. Manuel terão considerado, verdadeiramente, inestimáveis.