

Vasco da Gama, Descobridor, Almirante e Vice-Rei (c.1469-1524)

Capitão-de-Mar-e-Guerra
José António Rodrigues Pereira



*Vasco da Gama, o forte Capitão,
Que a tamanhas empresas se oferece,
A quem Fortuna sempre favorece,
Para se aqui deter não vê razão,
Que a inabitada a terra lhe parece,
Por diante passar determinava,
Mas não lhe sucedeu como cuidava.*

Luís de Camões, Os Lusíadas, Canto I, estrofe 44.

Vasco da Gama, um dos mais conhecidos navegadores portugueses, é para a maioria das pessoas o descobridor do caminho marítimo para a Índia. Mas o navegador tomou também parte noutras importantes acções da nossa História Naval.*

A importância da sua primeira e mais conhecida viagem é confirmada pelo facto de o historiador inglês Arnold Toynbee¹ ter dividido a História Mundial em períodos pré-Gâmico e pós-Gâmico, uma vez que foi a descoberta do caminho marítimo para a Índia que permitiu, pela primeira vez, unir duas civilizações até então desconhecidas uma da outra.

Nascido em Sines em 1469, Vasco da Gama tomou parte no apresamento de alguns navios franceses que estavam em portos portugueses. D. João II ordenou esta acção como

represália ao apresamento por corsários franceses de uma caravela que regressava de São Jorge da Mina com um carregamento de ouro. Já então Vasco da Gama era conhecido como sabedor de coisas do mar.

Era filho terceiro, de seis irmãos, de Estêvão da Gama, Alcaide-mor de Sines e de Isabel Sodré.

Sabe-se pouco sobre a juventude de Vasco da Gama; mas sabe-se que, em 1480, foi admitido na Ordem de Santiago, tendo recebido a tonsura, mas não quaisquer ordens sacras. Mais tarde é mencionado, por Garcia de Resende, como fidalgo de El-Rei, posição que lhe deveria ter sido atribuída pelos altos serviços prestados por ele e pelos seus antepassados mais directos, que combateram ao lado de D. Afonso V na Guerra de Sucessão de Castela.

Embora sem provas que o sustentem, Armando Cortesão admite que Vasco da Gama tenha comandado ou participado em expedições sigilosas realizadas no Atlântico Sul entre 1488 e 1495.

Num período de vinte e sete anos, dos mais activos da nossa História Marítima, foi o navegador chamado por três vezes a desempenhar missões na Índia. Primeiro como descobridor, depois como almirante e finalmente como Vice-rei.

Em 8 de Julho de 1497, partiu como Capitão-mor de uma armada de 4 navios destinados a chegar à Índia.

O perfil de Vasco da Gama, nomeadamente o seu carácter diligente, e as suas capacidades de chefia, foram consideradas como adequadas ao desempenho de uma missão com contornos políticos, militares, diplomáticos e comerciais bem definidos; Damião de Góis acrescentou ainda às suas qualidades para o comando da frota, o ser homem solteiro e de idade para sofrer os trabalhos de uma tal viagem. Esta será talvez a explicação para a sua nomeação para o comando da Armada, porque, pela lógica, a capitania deveria ter sido atribuída ao seu irmão primogénito Paulo da Gama, que o acompanhou na viagem.

A sua nomeação terá sido feita ainda por D. João II, limitando-se D. Manuel I a confirmar a vontade do falecido Rei.

Em Dezembro de 1495, Vasco da Gama recebeu as comendas espatárias² de Mouguelas e Chouparia.

Em 1497, Gama foi feito Cavaleiro da Ordem de Cristo pelo próprio Rei, o que irá provocar, no futuro, diversos conflitos com a Ordem de Santiago.

Apesar da oposição demonstrada pelos procuradores às Cortes de Montemor-o-Novo, de 1495-96, a expedição destinada a navegar até à Índia foi por diante³.

Nos finais de Junho de 1497, estavam prontos e fundeados em frente da ermida do

Restelo as 3 naus e a caravela mandadas aprontar para a viagem que se destinava a chegar à Índia por mar.

A construção e preparação da esquadra de Vasco da Gama foram acompanhadas por Bartolomeu Dias, que já havia navegado até ao Cabo da Boa Esperança. Este equipara a frota com produtos como contas de vidro, taças de cobre, estanho, sinos, anéis de latão, tecidos de algodão listrados, azeite e açúcar, que haviam provado ser úteis nas suas viagens, para trocas com o comércio local. A frota de Gama não ia, portanto, preparada para lidar com uma cultura mais sofisticada como era a Índia daquela época, habituada a negociar artigos de luxo como sedas, especiarias e pimenta⁴.

A nau capitânia, de 120 toneladas, era a São Gabriel e a outra, de 100 toneladas, a São Rafael, foram mandadas construir por D. João II expressamente para aquela viagem segundo as indicações de Bartolomeu Dias. Foram comandadas, respectivamente, por Vasco da Gama e seu irmão Paulo da Gama. Eram acompanhadas por uma nau de mantimentos de 200 toneladas⁵, comandada por Gonçalo Nunes e uma caravela de 50 toneladas, a Bérrio, sob o comando de Nicolau Coelho.

As suas invulgares qualificações e as informações que recolhera durante a viagem de Bartolomeu Dias levaram à nomeação de Pêro de Alenquer para piloto-mor da frota, tendo embarcado na nau capitânia São Gabriel.

A 8 de Julho, após uma missa em Belém a que assistiu o Rei, embarcaram as guarnições e os navios largaram do Tejo acompanhados por uma caravela em que Bartolomeu Dias se dirigia a São Jorge da Mina.

A 15 de Julho, os navios avistam as ilhas Canárias, navegando entre estas e o continente africano, sendo dispersos por um nevoeiro que então surgiu. De acordo com as instruções do Capitão-mor, os navios reuniram-se em Santiago de Cabo Verde, a 27 daquele mês.

Largando a 8 de Agosto, seguiu a frota para Sueste, porque era Verão e corria a chamada monção do Sul, a fim de ganhar barlavento ao largo da Serra Leoa.

A 3 de Agosto, a frota separa-se de Bartolomeu Dias, que seguiu para a Mina, e Vasco da Gama guinou para Sul e depois para Sudoeste, na Volta do Mar, ultrapassando as calmarias do golfo da Guiné e indo cortar o Equador, em 22 de Agosto, pouco a nascente dos Penedos de São Pedro, dos quais só tiveram vaga notícia pelas aves feitas como garções⁶ que, à tarde, para lá voavam.

Seguindo na bordada de Sudoeste, que o vento geral de Sueste lhes permitia, foi atingida a latitude do Cabo de Santo Agostinho. Assim, conseguiram passar ao largo da costa brasileira, sem dela terem tido sinais. Segundo afirma Gago Coutinho⁷, se Gama tivesse rumado directamente de Santiago para Sul - como o vento ali lhe permitia - e como Cabral faria em Março de 1500 - teria navegado apenas cerca de 300 milhas até encontrar a monção do Sul. Já não podendo rumar mais para Sul, seria forçado a guinar para Sudoeste e teria ido esbarrar na costa Norte do Brasil, e a viagem para a Índia ficava comprometida porque os ventos e correntes para Oeste o impediam de dobrar o

Cabo de São Roque. Ainda segundo Gago Coutinho⁸, é este detalhe da viagem que prova materialmente que em 1497 já os pilotos portugueses dispunham de informações claras sobre os ventos e terras do quadrante Sul-Occidental do Atlântico.

Curiosamente o Roteiro, não dá informações da viagem entre 22 de Agosto e 1 de Novembro, data em que informa ter havido sinais de terra⁹.

Continuando para Sul, a frota encontrou a região dos ventos Oeste que, nas altas latitudes, sopram todo o ano estes permitiram-lhe desfazer a volta guinando para Leste e tomando então um rumo que os aproximava da costa africana. Mas a frota vinha ainda um pouco a Norte do rumo desejado e veio encontrar-se em zona de alísios de Sueste aportando, a 4 de Novembro, na Baía de Santa Helena, cerca de 150 milhas a Norte do Cabo da Boa Esperança.

A travessia do Atlântico, de Santiago até Santa Helena, representou três meses de navegação sem avistar terra, o que era inédito na época.

Aqui fizeram observações do Sol com o astrolábio náutico, dizendo a tradição que foi levado para terra um astrolábio de grandes dimensões para que, sem balanços de mar, se fizessem observações mais correctas.

No Roteiro¹⁰ desta viagem atribuída a Álvaro Velho do Barreiro é referida a intervenção de Pêro de Alenquer no reconhecimento da baía de Santa Helena: a 7 de Novembro, terça-feira viemos na volta de terra e houve vista de uma terra baixa e que tinha uma grande baía. O capitão-mor (Vasco da Gama) mandou chamar Pêro de Alenquer para ir num batel a sondar se achava bom pouso, pelo qual a achou muito boa e limpa e abrigada de todos os ventos, somente de noroeste e ela jaz leste e oeste, a qual puseram o nome de Santa Helena.

Depois, a frota foi obrigada a bordejar durante uma semana contra os ventos Su-sueste ali dominantes e, em 22 de Novembro, a esquadra portuguesa ultrapassava o famoso promontório atingindo as águas do Índico, dizendo a tradição que o fez com grandes folias e tanger de trombetas.

Entrados no Índico aportaram, a 25 de Novembro, na Angra de São Brás, para abastecimento de água e lenha. Ainda segundo o Roteiro, aqui foi desmantelada a nau de mantimentos e estes divididos pelos outros navios¹¹.

Durante o mês de Dezembro, a frota percorreu a costa ainda hoje chamada do Natal, onde se iniciava a zona ainda desconhecida da costa africana e aonde se debateram com os ventos e correntes contrárias do canal de Moçambique. Aportaram então ao Rio dos Bons Sinais (Quelimane), assim designado pelo modo cordial como os navios foram recebidos pelos autóctones e pelas informações obtidas sobre a presença de árabes na região.

Continuando para Norte, atingem a Ilha de Moçambique, já em Março. Neste porto já existia comércio com os muçulmanos, passando ali alguns pangaios da Índia. Por isso,

aqui se iniciou a hostilidade dos mercadores muçulmanos; para estes, o comércio com a Índia era uma espécie de monopólio e aparecimento dos portugueses ameaçava essa situação.

A técnica de navegação no Índico era desconhecida dos pilotos portugueses e também não havia cartas de marear, pelo que era fundamental obter-se um piloto indiano, conhecedor da área, que conduzisse os navios. Esse pedido foi recusado o que levou Gama a mandar bombardear a cidade. Continuando para Norte, atingiu Quíloa onde as condições meteorológicas não permitiram a entrada dos navios.

Ao largo de Zanzibar, a São Rafael encalha nuns baixos mas consegue safar-se na preiamar, ficando esses baixos conhecidos por Baixas de São Rafael. Mombaça foi o porto seguinte a que Gama tentou aportar, a 7 de Abril, um Sábado, para obter um piloto. Também aqui, o Xeque local tentou apoderar-se ou destruir os navios por influência dos mercadores muçulmanos.

Durante dois dias desenvolveram-se negociações com as autoridades locais para a obtenção de alimentos, alguma carga e pilotos que pudessem levar os navios até à Índia. Os árabes que viviam na cidade, viram nos portugueses não só potenciais concorrentes comerciais como os inimigos da sua religião; aconselharam o monarca local a capturar os navios portugueses, o que não lhes parecendo tarefa fácil, os obrigou a utilizar um estratagema para atrair os navios ao porto interior. O monarca africano, tratando cordialmente Vasco da Gama convenceu-o a entrar para o porto interior para facilitar as manobras de carga e as comunicações com terra.

Vasco da Gama, acreditando na boa vontade do soberano, fez entrar os navios na manhã do dia 10 de Abril; mas a São Gabriel, por não corresponder ao leme e às velas, teve de voltar a fundear, numa manobra de emergência; sem perceberem o que se passava, os árabes que iam a bordo, pensaram ter sido descobertos e lançaram-se ao mar. Gama percebeu então a trama que contra ele e os seus navios estava preparada¹².

Ventos contrários não permitiram a imediata largada dos navios daquele local e, nessa noite, algumas embarcações locais levaram para junto dos navios alguns nadadores que tentaram cortar as amarras dos navios portugueses. Tendo sido detectados de bordo da Bérrio, foram rechaçados - navios e nadadores - a tiros de besta e de bombarda. Foram sentidos, e com as bombardas e bestas os escaramentaram de maneira que nunca mais ousaram de tornar mais¹³.

Segundo alguns autores, houve mais duas tentativas infrutíferas, nas noites seguintes, para cortar as amarras dos navios; a 13 de Abril, com o vento a soprar de feição, os navios portugueses suspenderam e continuaram a navegar para Norte, ao longo da costa.

Finalmente em Melinde, os portugueses são amavelmente recebidos pelo Xeque árabe local que lhes proporciona refrescos, gentilezas e repouso, para além de um piloto de confiança que os levaria, com mar chão, através do Índico até Calecute. Era, ao que se julga, Ahmed Ben Adjid, um dos mais célebres pilotos árabes da época. Como se estava no início da época da monção de Sudoeste, favorável à travessia directa do Índico, a

navegação concluiu-se em apenas 23 dias, sem avistarem terra. Gago Coutinho¹⁴ conclui que os navios passaram no canal entre as ilhas Laquedivas e Maldivas - que não avistaram - e depois fizeram rumo para Calecute. É ainda Gago Coutinho quem afirma que para traçar esta longa rota de setecentas léguas (2100 milhas) de alto mar não seria suficiente a bússola, tendo a navegação imposto recurso a alturas do Sol. Assim, ignorando os portugueses a existência daquele canal, como até a latitude de Calecute, a travessia de Maio de 1498 teria sido muito contingente sem a intervenção do piloto indiano.

Foi a 20 de Maio que a esquadra de Gama fundeou em Calecute, completando a ligação por mar entre duas civilizações.

O Samorim de Calecute recebeu amistosamente os portugueses que lhe vinham propor paz e comércio. Os muçulmanos, que também aqui detinham o monopólio comercial, criaram atritos e intrigas entre o soberano e o Capitão-mor, receosos desta perigosa concorrência. Ido em busca de cristãos e especiarias, depressa Vasco da Gama se apercebeu da oposição dos mercadores muçulmanos já estabelecidos na Índia e que boicotavam as negociações com o Samorim.

Três meses se demoraram Gama e os seus companheiros em negociações de que nada resultou de positivo. Em 29 de Agosto de 1498, Vasco da Gama, saturado das constantes dilações e contradições do Samorim, decide regressar a Portugal; perante a aproximação de mais três almadias com emissários daquele monarca indiano, Gama decide abrir fogo sobre as embarcações e, levando alguns malabares como reféns abandonou Calecute.

Naquele período da monção, os navios locais estavam todos em terra, para evitar o mau tempo e ao Samorim restavam apenas 70 embarcações que poderiam ser guarnecidas com homens de armas para perseguirem e abordarem os navios portugueses para impedir que estes conseguissem regressar a Portugal e informar a descoberta que fizeram¹⁵.

Dias depois de partir, estando os navios portugueses encalmados, numa zona a Sul de Calecute, foram atacados pelas embarcações do Samorim que procuravam abordá-los. Atacados pela artilharia dos navios, foram persistindo, durante mais de uma hora, nas suas tentativas de aproximação aos navios portugueses; por serem muitas e poderem aproximar-se de vários quadrantes, a sua acção embaraçava os portugueses obrigados a frequentes mudanças de alvo nas suas peças.

Uma violenta trovoadá acompanhada de vento viria permitir o afastamento dos navios portugueses para o largo, deixando para trás os navios hindustânicos¹⁶.

Navegaram os portugueses para Norte em busca de um local onde pudessem querenar os navios antes de iniciar a longa viagem de regresso.

Entre 20 e 25 de Setembro, estando os navios fundeados junto de uns ilhéus a Sul de Angediva, foram avistadas duas naus que se aproximavam cosidas com terra; Gama mandou que alguns homens subissem aos cestos de gávea para as tentar identificar e foi

informado que havia mais oito navios encalmados.

Suspeitaram logo os portugueses tratar-se de navios do Samorim mandados em sua perseguição; Gama enviou a caravela Bérrio - por ser a mais manobrável - reconhecer os navios, enquanto preparava os outros dois navios para combate. Ao aproximar-se da primeira nau hindustânica foi recebida com tiros de flechas, tendo respondido com a artilharia que destroçou ou danificou seriamente o inimigo; a sua guarnição saltou para um zambuco que trazia a reboque, e fugiu para outra nau¹⁷.

Os restantes navios, vendo que não tinham hipóteses de combater o navio português, dirigiram-se aquelas para a costa onde, deliberada ou fortuitamente, acabaram por encalhar¹⁸.

A viagem de regresso não esteve livre de dificuldades; a travessia do Índico demorou mais de 3 meses durante os quais uma epidemia de escorbuto dizimou as já depauperadas guarnições. Chegou mesmo a rezear-se ter a esquadra de voltar à Índia.

Vasco da Gama atingiu a costa africana em 3 de Janeiro de 1499, próximo de Mogadíscio; sabendo que se tratava de uma cidade muçulmana, decidiu vingar-se das afrontas que sofrera na Índia e mandou bombardear a cidade e os navios que ali se encontravam.

O Sultão logo mandou preparar uma frota de oito dhows¹⁹ para os perseguir; navegava a frota portuguesa com ventos frescos de alheta quando ao largo da Ilha de Pate rebentou uma ostaga da São Gabriel, obrigando os navios a pairar durante algumas horas, para reparar a avaria²⁰.

Vendo aproximar-se um grupo de 8 navios vindos do Norte, os portugueses prepararam-se, mais uma vez, para combater.

Chegados ao alcance da artilharia foram disparadas as bombardas cujo efeito foi semelhante ao de Angediva; tal como acontecera em Angediva, a potência dos canhões de bronze usados pelos nossos navios, ainda desconhecidos no oceano Índico, devem ter assustado de tal forma os “mouros” que, acto contínuo, bateram em retirada²¹.

Reparadas a avarias, puderam os navios de Vasco da Gama continuar a sua viagem.

A falta de pessoal levou a que se abandonasse a nau São Rafael para com os seus homens reforçar as guarnições dos outros dois navios. Como curiosidade, o facto de se ter queimado a nau para se recuperar a pregaria de cobre.

A 20 de Fevereiro de 1499, entrava a frota de novo no Oceano Atlântico.

Atingido o Atlântico, os navios seguem uma rota directa até Cabo Verde, utilizando os alísios de Sueste.

Aqui separaram-se os navios. A Bérrio, melhor de bolina, veio para Lisboa, pela volta da Mina, para dar a notícia da viagem. Vasco da Gama fretou uma caravela em Cabo Verde

para transportar o seu irmão Paulo, gravemente doente, até aos Açores; a São Gabriel, menos veloz, seguiu também para os Açores e ali ficaria, aguardando por Gama que só depois da morte do seu irmão, em Angra, regressou a Lisboa, onde chegou em 29 de Agosto de 1499, festivamente recebido pelo povo e pelo monarca.

A chegada de Gama a Lisboa alterou o equilíbrio económico do Mediterrâneo e da Europa, anulando as vantagens geográficas que Veneza possuía²². Esta via perigar o seu comércio e o Mediterrâneo deixaria de ser o centro do comércio europeu, que passaria para o Atlântico, alterando definitivamente o equilíbrio económico da Europa medieval.

A viagem inaugural da rota que ficou conhecida como Carreira da Índia, abriu um caminho directo entre a Europa e o Oriente através da circum-navegação do extremo Sul do continente africano, e proporcionou a Vasco da Gama um conjunto de recompensas; D. Manuel I emite um alvará de 24 de Dezembro de 1499 em que lhe promete doar Sines - a sua terra natal - pertença dos espatários (desde que autorizado pelo Papa e pelo mestre daquela Ordem, D. Jorge), o que nunca irá acontecer pela oposição daquela ordem militar.

A 10 de Janeiro seguinte, é lhe conferido o direito, extensível aos seus sucessores, de usar o título nobiliário de Dom, É ainda instituído, para si e seus sucessores, o cargo de Almirante do Mar da Índia, com as mesmas honras, rendas e privilégios inerentes ao de Almirante de Portugal e o título de Conde da Vidigueira. Ao longo dos anos Gama foi acumulando tenças, sucessivamente confirmadas por D. Manuel I e D. João III, além das permissões para trazer da Índia as mais variadas mercadorias isentas de taxas e fretes.

D. Manuel I passou a utilizar o título de Senhor da Conquista, Navegação e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia.

De uma guarnição de 150 homens que partira de Lisboa, em 3 naus e 1 caravela, apenas um terço regressou; faleceram inclusive o comandante da São Rafael, Paulo da Gama, e o piloto-mor da esquadra, Pêro de Alenquer; dois dos maiores navios foram destruídos por falta de gente para os guarnecer.

Este feito, completado por Gama, representa o resultado de 60 anos de exploração sistemática dos mares, começada com a passagem do Bojador e a descoberta das ilhas do Atlântico Norte (Açores e Madeira) e terminando com as explorações de Diogo Cão e Bartolomeu Dias, completadas com as necessárias, mas indocumentadas, viagens de exploração do Atlântico Sul entre 1487 e 1497, onde parecem surgir os nomes de Duarte Pacheco Pereira e Estevão da Gama.

Com o regresso de Vasco da Gama iriam mudar os discursos dos homens que então questionavam as vantagens da descoberta e conquista do Oriente, ao verem chegar a Lisboa as especiarias que até então só observavam quando os Venezianos a traziam ao Reino.

Vasco da Gama contraiu matrimónio com D. Catarina da Silva, filha do alcaide de Alvor, de quem virá a ter sete filhos, entre os quais se destacam D. Francisco da Gama (2.^o

Conde da Vidigueira e Estribeiro-mor do Reino), D. Estêvão da Gama (Capitão de Malaca e Governador da Índia), e D. Cristóvão da Gama (também Capitão de Malaca, capturado em combate no socorro ao Preste João e martirizado na Etiópia).

Conhecido o sistema de ventos no Atlântico Sul e o regime de monções do Índico e baseado também nas informações trazidas por Vasco da Gama determinou D. Manuel I que todos os anos, entre Fevereiro e Abril, largasse de Lisboa uma esquadra destinada à Índia onde deveria carregar e regressar ao Reino. Assim, em 1500 largaria Pedro Álvares Cabral e em 1501, mesmo antes do regresso de Pedro Álvares Cabral, largam de Lisboa, a 4 de Março, quatro naus sob o comando de João da Nova, alcaide-mor de Lisboa. Era a primeira expedição puramente comercial e destinada ao negócio da pimenta, mas que, por falta de navios, partia com poucas unidades. Recordemos que, nesta altura, ainda prevalecia na Corte portuguesa a ideia de que seria possível estabelecer relações comerciais pacíficas com os povos indostânicos.

Para assegurar o domínio do Índico e vingar as traições do Samorim contra Pedro Álvares Cabral, foi preparada, após o regresso deste, uma poderosa esquadra, a quarta que foi enviada para a Índia, cujo comando foi entregue a D. Vasco da Gama, e constituída por 10 naus, 5 navetas e 5 caravelas.

Partiu D. Vasco da Gama de Lisboa, a 10 de Fevereiro de 1502, com 15 navios, largando os restantes a 1 de Abril, sob o comando de Estêvão da Gama.

O envio ao Oriente das navetas e das caravelas deve-se, segundo o cronista Gaspar Correia²³, a D. Vasco e representou uma magnífica manobra estratégica. As caravelas eram navios extremamente manobreados e destinavam-se a dar combate aos navios muçulmanos. As navetas, pequenas naus muito manobreadas, formavam uma divisão independente destinada a permanecer à entrada do Mar Vermelho a fim de tentar impedir a passagem para o Índico dos navios turcos e egípcios.

Pela primeira vez usou-se nesta esquadra içar velas redondas nos traquetes das caravelas para aproveitar melhor os ventos de popa, nascendo assim a caravela redonda.

A armada fez escala em Moçambique, onde o almirante mandou desembarcar madeira que trazia lavrada para uma caravela, a qual, ao fim de 12 dias, foi lançada ao mar para acabamentos.

Seguiu a armada para Quíloa, onde o régulo foi feito tributário; segundo a tradição, do ouro desse tributo mandou D. Manuel I fazer a famosa Custódia de Belém, para o Mosteiro dos Jerónimos.

Aqui, fugiram para bordo muitas mulheres da terra a colocarem-se sob a protecção dos portugueses. Entre elas havia muitas de extraordinária beleza e que fugiram dos seus maridos por serem maltratadas. O almirante mandou-as levar para terra com a recomendação ao Rei de que não fossem castigadas, pois que isso seria motivo para que rompesse a paz e lhe destruísse a cidade. Alguns muçulmanos, porém, não aceitaram o regresso das mulheres por estas dizerem que eram cristãs por lhes terem deitado água

na cabeça. D. Vasco mandou-as recolher à sua nau por não confiar noutrem, levando-as para a Índia²⁴.

Partida a armada de Quíloa, foi a Melinde e daqui a Dabul, já na costa hindustânica, encontrando na viagem a divisão de Estêvão da Gama. Ao chegar à Índia, Vasco da Gama reuniu na ilha de Angediva, uma armada de 19 navios que, depois de fazer aguada e reabastecer de frescos, navegou para sul, rumo a Cochim.

Visitando vários portos, Gama pôs a ferro e fogo os inimigos de Portugal e fundou feitorias nos portos cujos soberanos aceitavam o comércio com os portugueses. Assim, em Onor, Batalalá e Marabia foram os árabes atacados, derrotados e destruídos os seus navios, e em Cananor foi fundada uma feitoria.

Junto ao Monte Deli, avistou a esquadra uma nau grossa - a Meri - propriedade do sultão do Cairo e que transportava muitos mouros ricos de Calecute que, com as famílias, regressavam da peregrinação a Meca. Além dos passageiros, a nau trazia 270 homens de guarnição e transportava uma valiosa carga.

Alguns navios portugueses atacaram-na com a artilharia, tendo a Meri respondido, apesar da sua inferioridade numérica.

Mas os canhões de bronze portugueses mostraram a sua superioridade face aos canhões de ferro dos mouros. Com o costado danificado e a meter água, o navio rendeu-se; depois de saqueada, a nau foi incendiada, mas os seus ocupantes, presos a bordo, voltaram à luta. Desesperados com a situação, chegaram a ocupar o convés de um dos navios portugueses que a tinha abordado.

No dia seguinte, perante a impossibilidade de a voltar a abordar ou de a afundar a tiro, Gama mandou novamente incendiá-la. A Meri ardeu até à linha de água e afundou-se, tendo os seus ocupantes morrido queimados ou afogados, seguindo a esquadra para Cananor.

Foi o almirante então a Calecute, que bombardeou com artilharia durante dois dias. Seguiu depois a armada para Cochim, onde carregou pimenta. Houve aqui notícia de que em Calecute se preparava uma armada contra os portugueses. O confronto deu-se quando os portugueses navegavam de novo em direcção a Cananor. Nesta batalha provou-se a boa aplicação das caravelas que, com as suas características de boas bolineiras, causaram o pânico e a destruição nos navios indianos. O superior poder da artilharia e manobra dos navios portugueses decidiu a batalha em nosso favor.

Chegado a Calecute, Gama apresou numerosas embarcações de pesca, obrigando as restantes a refugiar-se em terra.

As negociações infrutíferas levaram Gama a mandar executar os pescadores apresados e a bombardear a cidade, após o que rumou para Cochim.

O Samorim, pressionado pelas forças locais, tenta mais uma vez negociar com os

portugueses, levando Vasco da Gama voltar a Calecute com apenas uma nau, esperando encontrar-se com os navios de Vicente Sodré.

Mas Gama viu-se isolado diante de Calecute, facto aproveitado pelo Samorim para atacar os portugueses com 33 paraus. Detectados, na sua aproximação, Gama mandou picar a amarra e afastou-se da costa; apesar dos danos causados pela artilharia, continuaram as tentativas de abordagem. Só o aparecimento dos navios de Vicente Sodré levou os indianos a desistir do combate.

Vasco da Gama, perante mais esta traição do Samorim, mandou executar os reféns que levava a bordo, e regressou a Cochim.

Percebeu Gama que só a ferro e fogo seria possível lidar com o Samorim e os seus aliados; estava definitivamente estabelecido o estado de guerra entre os portugueses e o Samorim de Calecute.

Em Calecute, foi preparada uma armada de 29 naus de mouros que se encontravam no porto, para atacarem os portugueses, pensando que, com os navios portugueses carregados, seria mais difícil manobramos e utilizarem a artilharia.

Completada a carga de 10 naus em Cochim, Gama dirigiu-se para Cananor, a fim de carregar as últimas naus.

Navegando de conserva com os navios de Vicente Sodré, surgiram-lhe os navios de Calecute; os dois mais adiantados foram abordados por 3 naus portuguesas, tendo-se as suas tripulações lançado ao mar; perseguidos pelos batéis, foram mortos mais de 300 mouros à lançada.

As restantes naus mouras, vendo o que sucedera, desistiram do combate e, por estarem a barlavento, conseguiram afastar-se do local com facilidade. Saqueadas e afundadas as duas presas, continuaram os navios portugueses para Cananor onde terminaram o carregamento das naus.

De Cananor partiu a esquadra para o Reino, a 12 de Dezembro de 1502, com 12 navios carregados de especiarias, chegando a Lisboa em Setembro do ano seguinte.

Em 1503, Vasco da Gama seria expulso de Sines pelo Mestre de Santiago, não podendo entrar na vila sem sua autorização prévia; renuncia então às suas comendas de Santiago e fixa-se em Évora, donde segue, em 1515, para Nisa. Em 1519, estabelece-se na Vidigueira, após negociações com o Duque de Bragança, D. Jaime; Vasco da Gama cedia a D. Jaime os 400 mil reais da sua tença acrescidos de 4.000 cruzados de ouro, pela doação, a título perpétuo, das vilas da Vidigueira e dos Frades; O monarca investiu-o também Alcaide-Mor das mesmas vilas e agraciou-o com o título de Conde da Vidigueira em recompensa da sua extensa folha de serviços.

Em 1524, novamente D. Vasco da Gama passa à Índia, agora como Vice-rei. Devido talvez à já adiantada idade do Vice-rei utilizou-se, pela primeira vez, o sistema de vias de

sucessão - cartas reais fechadas que só podiam ser abertas por morte do Governador em exercício e em que iam indicados por sua ordem os sucessores do Governo.

Partiu a 9 de Abril a bordo de uma das mais famosas naus portuguesas, a Santa Catarina de Monte Sinai, levando mais 9 naus e 5 caravelas com uma guarnição de 3.000 homens. Saída a esquadra de Lisboa foi fundear a Moçambique, a 14 de Agosto, sem ter perdido qualquer navio. Feita a aguada partiu para a Índia em cuja travessia se perderam 3 navios.

Ao chegar à Índia, numa quarta-feira do mês de Setembro, às oito da noite ocorreu um tremor de terra que causou inicialmente algum pânico nas guarnições; tremeu o mar furiosamente com muitos e contínuos movimentos, que cada uma das naus - parecendo-lhe que só ela padecia este tremor - se julgou perdida, sem entender a causa; e pensando serem aguagens sobre algum baixo, com as bombardas faziam sinais umas às outras; uns acudiam ao leme que não aguentavam; outros às bombas, à sonda, muitos a barris e tábuas em que se pudessem salvar, sem uns aos outros se poderem valer e entender, diz a tradição, que o Vice-Rei reconhecendo o fenómeno lhes disse: "Amigos, não hajais medo, antes prazer e alegria que isto é tremor da terra e o mar treme de nós!"²⁵.

Em Chaul tomou conta do Governo, no qual se manteve apenas três meses, pois às três horas da madrugada do dia 25 de Dezembro de 1524, a morte surpreendeu o grande almirante em plena faina de preparativos para uma fulminante campanha contra a pirataria muçulmana. Segundo o seu desejo, os seus restos mortais foram trazidos para Portugal, em 1538, por seu filho D. Pedro da Silva Gama, depositando-os numa campa rasa no convento de Nossa Senhora das Relíquias, próximo da Vidigueira, com a seguinte inscrição:

"Aqui jaz o grande argonauta D. Vasco da Gama, primeiro conde da Vidigueira, Almirante das Índias Orientais e seu famoso descobridor".

O corpo do navegador seria trasladado para o Mosteiro dos Jerónimos apenas no Século XIX durante as celebrações do 4.º Centenário da sua viagem à Índia.

D. Vasco da Gama desempenhou nas suas viagens à Índia as missões talvez mais espinhosas da época.

Foi ele que pela primeira vez ali chegou. A ele coube assentar em bases firmes o nosso comércio com a Índia e a África Oriental. Foi-lhe ainda confiada a chefia do Império do Oriente quando os erros acumulados por uma sucessão de maus governos fazia prever a perda da nossa hegemonia.

Mais que o Descobridor, o Chefe Naval e o Governante, Vasco da Gama é, aos olhos do Mundo, o símbolo do génio português nesse importante e decisivo período da História da Humanidade.

Bibliografia

FONTES

BARROS, João de. Da Ásia (9 volumes). Livraria San Carlos. Lisboa, 1973.

CAMÕES, Luís de. Os Lusíadas. Edição Especial para as Comemorações Henriquinas. Ministério da Marinha, Lisboa, 1960.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de. História Do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses (2 volumes). Lello & Irmãos Editores. Porto, 1979.

CORREIA, Gaspar. Lendas da Índia (4 volumes). Lello & Irmãos Editores. Porto, 1975.

Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas da Índia pelos Portugueses, (Introdução, leitura, actualização, anotações e glossário por Luís de Albuquerque), Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1986.

VELHO (do Barreiro), Álvaro. Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499). Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto, 1999.

MONOGRAFIAS

BOXER, Charles R.. O Império Marítimo Português 1415-1825. Edições 70. Lisboa, 1992.

COSTA, João Paulo Oliveira e. D. Manuel I (1469-1521), Um Príncipe do Renascimento. Círculo de Leitores, Lisboa, 2005.

COUTINHO, Gago. Náutica dos Descobrimentos (2 volumes). Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1968.

DIFFIE, B. W., WINIUS, G. D. A Fundação do Império Português, 1415-1580. Vega, Lisboa, 1993.

ESPARTEIRO, António Marques. Dicionário Ilustrado de Marinha. Lisboa, Clássica Editora, 2001.

FIRMINO, Júlio, BIKER, Júdice. "Collecção de Tratados e concertos de pazes que o Estado da India Portuguesa fez com os Reis e Senhores com quem teve relações nas partes da Asia e Africa Oriental desde o princípio da conquista até ao fim do seculo XVIII", Asian Educational Services, 1995.

LEITÃO, Comandante Humberto e LOPES, Comandante J. Vicente. Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual. Edições Culturais de Marinha, Lisboa, 1990.

MACHADO, Diogo Barbosa. Bibliotheca Lusitana, Tomo I, p. 23.

MATOS, Jorge Semedo de. A Passagem do Cabo da Boa Esperança, in “Revista da Armada”, Julho de 1999.

Às Portas da Índia, in “Revista da Armada”, Agosto de 1999.

MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino. Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa (8 Volumes). Sá da Costa Editora, Lisboa, 1990-97.

PEREIRA, José António Rodrigues. Grandes Batalhas Navais Portuguesas. Esfera dos Livros. Lisboa, 2009.

Marinha Portuguesa nove Séculos de História. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 2010.

PEREIRA, José António Rodrigues. Homens do Mar. Lisboa, A Esfera dos Livros, 2019.

PEREIRA, José António Rodrigues (Coord.); PISSARRA, José; FEIO, Gonçalo Couceiro; VICENTE, Paulo David. Viagens e Operações Navais (1139-1499). Lisboa, Academia de Marinha, 2020.

SELVAGEM, Carlos. Portugal Militar. Imprensa Nacional. Lisboa, 1931.

SMITH, Adam. A Riqueza das Nações. 3ª edição. Editora Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 2017.

TOYNBEE, Arnold. A Study of History. Oxford University Press, 4.ª ed., 1948.

* NOTA DO AUTOR. Este não é o primeiro trabalho que redijo sobre a vida e obra de Vasco da Gama. Numa biografia é, por vezes, difícil não repetir as mesmas frases ou parágrafos. Por isso, é possível que estejam repetidas neste texto, alguns parágrafos já publicados em trabalhos anteriores.

1

** Vogal Efetivo da Direção da Revista Militar. Académico Emérito da Academia de Marinha. Académico Honorário da Academia Portuguesa da História. Vogal Efetivo do Conselho Consultivo da Comissão Portuguesa de História Militar. Membro da Comissão de Estudos Corte-Real e da Secção de História da Sociedade de Geografia de Lisboa. Professor da Escola Naval (1982-90 e 2006-2010). Antigo Diretor do Museu de Marinha (2006-2011). Autor de várias monografias, de que se destaca Marinha Portuguesa Nove Séculos de História.

TOYNBEE, Arnold. A Study of History, pp. 142 e seg.

[2](#) Os Cavaleiros de Santiago, chamados Santiaguistas ou Espatários (por ser o seu símbolo uma espada em forma crucífera - ou uma cruz de forma espatária, dependendo do ponto de vista), fizeram votos de pobreza e de obediência, mas, seguindo a regra de Santo Agostinho ao invés da de Cister, os seus membros não eram obrigados ao voto de castidade, e podiam como tal contrair matrimónio.

[3](#) Esta oposição ao projecto da viagem para a Índia deu origem ao episódio do Velho do Restelo, descrito por Luís de Camões em Os Lusíadas, Canto IV, Estrofes 94 e seguintes.

[4](#) PEREIRA, José António Rodrigues. Marinha Portuguesa Nove Séculos de História, pp. 128 e seg.

[5](#) Alguns autores atribuem-lhe o nome de São Miguel.

[6](#) VELHO, Álvaro (do Barreiro), Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499), p. 33.

[7](#) COUTINHO, Gago. Náutica dos Descobrimentos,

[8](#) Id. ibidem,

[9](#) VELHO, Álvaro (do Barreiro), Op. Cit., p. 33.

[10](#) Id. ibidem, p. 33.

[11](#) Id. ibidem, p. 37.

[12](#) PEREIRA, José António Rodrigues (Coord.). Viagens e Operações Navais (1139-1499), pp. 271, 277 e seg.

[13](#) Crónica do Descobrimento e Primeiras Conquistas da Índia pelos Portugueses, (Introdução, leitura, atualização, anotações e glossário por Luís de Albuquerque), Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1986, p. 26.

[14](#) COUTINHO, Gago. Op. Cit., Vol I, p. 475.

[15](#) PEREIRA, José António Rodrigues (Coord.). Op. Cit., p. 278.

[16](#)Id. Ibidem, p. 278.

[17](#)Id. Ibidem, p. 278.

[18](#)MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino, Op. cit., Vol I, pp. 126-134.

[19](#)Dhow. Embarcação de comércio utilizada no Índico. O seu casco apresenta-nos uma proa direita com popa de painel. Utiliza um mastro inclinado para vante com uma enorme vela bastarda.

[20](#)PEREIRA, José António Rodrigues (Coord.). Op. Cit., p. 279.

[21](#)MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino, Op. cit., vol I, p. 135.

[22](#)SELVAGEM, Carlos, Portugal Militar, Lisboa, Imprensa Nacional, 1931, p. 250.

[23](#)CORREIA, Gaspar. Lendas da Índia, Armada de D. Vasco da Gama, Cap. II, pp. 269-270.

[24](#)Id. Ibidem, Cap. II, pp. 282-283.

[25](#)Id. Ibidem. Dom Vasco da Gama 1524, Cap. I, p. 817; CASTANHEDA, Fernão Lopes de. História Do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses, Livro VI, Cap. LXXI, p. 265.