

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE LETRAS
Departamento de História



**Roteiros Portugueses do Extremo Oriente:
sua origem e evolução no século XVI**

Luís Jorge Rodrigues Semedo de Matos

**Mestrado em História dos Descobrimentos e
da Expansão Portuguesa**

Orientador: Professor Doutor Francisco Contente Domingues

2007

Resumo

Em 1511, Afonso de Albuquerque avançou com uma força naval sobre a cidade de Malaca que acabou por cair nas suas mãos, após algumas semanas de combates. A posse daquela cidade deu aos portugueses a chave para entrarem numa imensa região que não conheciam de todo e que começaram imediatamente a explorar. Logo nesse ano foram enviados navios ao Pegu e a Banda, a que se seguiram viagens a Sunda, a Sião e, pouco tempo depois, à China. Abriram-se em poucos anos várias rotas marítimas de comércio que interessavam aos portugueses, em zonas bastante diferenciadas, qualquer delas bastante complexa sob o ponto de vista náutico. Exigia-se um conhecimento apurado desses caminhos do mar e a elaboração dos respectivos roteiros, à semelhança do acontecera com o Atlântico e Índico ocidental, mas essa tarefa foi demorada. Para as duas vias entre Malaca e as Molucas só ocorreu nos anos trinta, e para o caminho da China deve ter ocorrido nos anos cinquenta e sessenta, numa fase de incremento do comércio oficial com esse país que culminou com o estabelecimento português em Macau, em 1557.

Para este trabalho selecionei as três rotas marítimas portuguesas que me pareceram mais importantes e paradigmáticas: os caminhos para as Molucas por Java e por Bornéu, e a via para norte até ao rio de Cantão. Reunindo o maior número de roteiros sobre as mesmas, fez-se o estudo comparado dos mesmos, procurando descobrir e compreender as opções dos pilotos, em função das condições físicas do meio. O objectivo é a reconstrução das rotas da forma mais detalhada que for possível, observando os pormenores náuticos específicos da navegação nos mares do Extremo Oriente.

Palavras chave: Expansão Europeia; Náutica; Roteiros; Índico; Extremo Oriente.

Abstract

In 1511 Afonso de Albuquerque moved forward with a navy force over the city of Melaka, which ended up falling into his hands, after several weeks of fighting. The possession of that city gave the Portuguese sailors the key to enter a huge region they didn't know at all and which they began to explore immediately. Right in that year they sent ships to *Pegu* and Banda, and voyages to Sunda, Siam and shortly after to China were made. Within a few years sea routes of commerce were opened in very different places, what was very important to the Portuguese, each one of them being very complex in the nautical point of view. A perfect knowledge of the sea ways was required and also the drawing of the respective itinerary, as it had happened with the Atlantic Ocean and the West Indian Ocean, but, that task took long. For the two ways between Melaka and Moluccas it only happened in the 1530's and as the way to China is concerned it might have happened in the 1550's and 1560's, in a phase of increase of the official commerce with that country which culminated with the Portuguese settlement in Macau in 1557.

For this piece of work I selected three Portuguese sea routes that seemed to be the most important and paradigmatic: the ways to Moluccas through Java and Borneo and the way to North up to river Canton. Gathering the biggest number of itineraries about the above mentioned I made the comparative study trying to discover and understanding the options of the pilots, having in mind the physical conditions of the environment. The aim is the reconstruction of the routes at the highest detail it may be possible, observing the specific nautical details of sailing in the Far East seas.

KEY WORDS: European Expansion; Sailing Instructions; Nautical Science; Indian Ocean; Far East.

Índice

Resumo	2
Abstract	3
Agradecimentos	6
Siglas e Abreviaturas	7
Introdução	8
Capítulo I – O espaço físico e social das viagens marítimas do Extremo Oriente	14
Malaca, uma cidade estratégica	17
Uma cidade cosmopolita	22
As Monções	26
As vias da navegação portuguesa oriental	35
Capítulo II – De Malaca às Molucas	39
A via marítima pelo sul	41
O estreito de “Sabão”	45
Até ao estreito de Berhala	51
Estreito de Bangka	52
Sunda	55
Java e Madura	58
A caminho de Banda	62

A via de Bornéu	68
O estreito de Singapura	70
Da Pedra Branca a Bornéu	72
De Bornéu às Molucas	76
Capítulo III – No caminho da China	82
O problema dos textos	88
De Malaca a Cape Varella	92
De Cape Varella a Shangchouang	98
De Shangchouang a Macau	101
Uma via para o norte	107
Conclusão	111
Apêndice Documental	115
Glossário	169
Fontes e Bibliografia	171

Agradecimentos

Este trabalho de investigação só foi possível graças a um conjunto de circunstâncias, boas vontades, ajudas e colaborações, directas e indirectas, mas sempre fundamentais. Por isso, não posso deixar de saudar e agradecer de forma especial a algumas dessas pessoas e entidades.

E em primeiro lugar tenho de agradecer à minha família, a minha mulher e filho que com imensa paciência se privaram do meu convívio durante vários meses, observando – umas vezes incrédulos, outras assustados – as longas semanas de exílio entrecortado de forma sempre imprevisível. Agradeço-lhes a tolerância, a solidariedade e o carinho. É a eles que dedico este trabalho.

E de imediato encaminho as minhas palavras de agradecimento para a Ex.ma Sra. Dona Teresa Schömborn, Condessa do Cadaval, que me abriu as portas da sua casa e biblioteca, deixando-me consultar o precioso manuscrito que pertenceu à sua família, e que constituiu uma base fundamental para a elaboração deste trabalho. Agradeço-lhe a simpatia com que me acolheu, a confiança que em mim depositou e o apoio ao trabalho que realizei em Muge.

Ao meu mestre e grande amigo, Francisco Contente Domingues, com quem nasceu esta aventura, na sequência de uma Reunião de História da Náutica em Medina del Campo, agradeço-lhe a ajuda científica e o apoio humano persistente que me foi dando ao longo dos tempos.

Com especial realce quero agradecer ao Doutor Rui Loureiro pela forma pronta e amigável com que se disponibilizou para responder às constantes perguntas que lhe fui fazendo ao longo do trabalho e a que sempre deu o melhor acolhimento.

Para os amigos mais próximos – familiares ou não – que me acompanharam e souberam transmitir entusiasmo, dando na altura certa a palavra amiga de encorajamento vão também os meus agradecimentos.

E à Marinha Portuguesa, que me ensinou a olhar o mar, a perceber as navegações e, sobretudo, a compreender os marinheiros, presto a minha homenagem.

Siglas e abreviaturas

Barros	João de Barros, <i>Ásia de João de Barros : Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente</i> , 4ª Ed., Lisboa, 1988-2001.
BNE	Biblioteca Nacional de España.
CAA	Bulhão Pato e Henrique Lopes de Mendonça, (dir.), <i>Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam</i> , 7 vols, Lisboa, 1884-1935.
Castanheda	Fernão Lopes de Castanheda, <i>História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses</i> , 2 vols, Porto, 1979.
CCadaval	Códice da Casa do Cadaval, <i>Advertências para a navegação da Índia</i> .
CNCDP	Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
Comentarios	Afonso [Brás] de Albuquerque, <i>Comentários de Afonso de Albuquerque</i> , 5ª Ed. conforme a 2ª ed. de 1576, 2 tomos, Lisboa, 1973.
G. Correia	Gaspar Correia, <i>Lendas da Índia</i> , 4 vols, Porto, 1975.
DHMPPPO-I	Artur Basílio de Sá, <i>Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente, Insulíndia</i> , 6 vols, Lisboa, IICT, 1954-1988.
FLUL	Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.
GTAHPU	Visconde de Lagoa, <i>Glossário Toponímico da Antiga Historiografia Portuguesa Ultramarina</i> , 3 vols e suplemento, Lisboa, 1950-54.
IANTT	Instituto dos Arquivos Nacionais Torre do Tombo.
IICT	Instituto de Investigação Científica e Tropical.
INCM	Imprensa Nacional – Casa da Moeda.
IPOR	Instituto Português do Oriente.
J. Lisboa	Jacinto Ignacio de Brito Rebello. <i>Livro de Marinharia, Tratado da Agulha de Marear de João de Lisboa</i> , Leitura e comentário de [...], Lisboa, 1903.
kt (kts)	Nó = 1 milha náutica por hora (mph).
mi.	Milha náutica. Corresponde a 1 minuto de um arco de círculo máximo e (aprox.) 1852m.
PMC	Armando Cortesão, Teixeira da Mota. <i>Portugaliae Monumenta Cartographica</i> , 2ª Ed., com suplemento de A. P. Marques, 6 vols, Lisboa, INCM, 1987.
Suma	Armando Cortesão, <i>A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues</i> , leitura e notas de [...], Coimbra, 1978.

Introdução

O estudo dos roteiros portugueses quinhentistas tem permanecido um pouco alheio à atenção dos investigadores da História da Expansão, escapando de forma algo surpreendente ao impulso recente dado pelas comemorações dos cinco séculos dos *Descobrimientos Portugueses*. As referências mais importantes continuam a ser os trabalhos de Fontoura da Costa, Humberto Leitão, Armando Cortesão e, mais recentemente, de Luís Albuquerque, a quem se deve a publicação de muitos manuscritos perdidos por arquivos e bibliotecas portuguesas e estrangeiras. O primeiro destes autores publicou de forma quase desesperada vários destes textos, lutando contra a doença que o ceifou em 1940. Foi ele que nos deixou o maior número de títulos, em que modernizou o texto dos manuscritos mas não conseguiu efectuar os estudos que cada um deles impunha. São muito raras as excepções a estes pilares da historiografia náutica portuguesa, ficando a sensação de que se perdeu a apetência por esse tipo de trabalhos e estudos, tão úteis afinal para que se percebam os caminhos das naus dos Descobrimentos.

E o tema não é de somenos importância, tanto mais que os caminhos do mar, em navios onde as pessoas sobreviviam amalgamadas em espaços apertadíssimos, numa promiscuidade difícil de compreender nos nossos tempos, não podia deixar de ser uma preocupação para todos os tripulantes ou passageiros em qualquer viagem prolongada, como eram as que levaram os portugueses à Índia e ao Extremo Oriente. Semanas a fio a olhar o mar e o vento, ainda hoje fazem com que todos tenham os olhos postos em quem dirige o navio e a sacramental pergunta de “quando chegamos?” domina os sonhos e as vigílias de quem vai a bordo. Qualquer manobra, qualquer perturbação, qualquer observação que ultrapasse a monotonia do balanço regular e do arfar ritmado das velas desperta a atenção e suscita perguntas. É normal e inevitável que assim aconteça. O estudo dos roteiros náuticos quinhentistas é, por isso, um estudo premente que tem uma dimensão técnica – na análise dos pormenores da relação entre os textos e as derrotas – mas onde sobra uma enorme dimensão humana, que se prende com a maneira de pensar e actuar dos homens do mar, mas alargada a todos os que viveram a inolvidável experiência de uma viagem de vários meses, sujeitos às agruras e temores que lhe são inerentes. Os textos analisados são a voz da experiência de quem sabe

utilizar a bússola, desenhar um “padrão”, estimar distâncias, aperceber-se das correntes, tactear o fundo com o prumo, olhar o mar e o céu e ver coisas que ninguém mais vê. São notas destinadas a guiar a mesma mente que as escreveu (ou alguém do mesmo ofício), quando voltar aquela rota e vir o mesmo sinal que viu antes, e que definiu de uma forma que lhe será inconfundível, de acordo com uma linguagem onde se misturam conceitos técnicos com elaborações metafóricas surpreendentes. Nestes textos há cabos que “vêm beber ao mar”, há ilhas que “botam restingas ao mar delas”, há canais “fermosos” por onde se deve seguir, há praias que “demoram” ao norte ou ao sul, há ilhas ilhéus e ilhetas, locais limpos, sujos e sujões, há montanhas que “fazem como orelhas de lebre”, um manancial de expressões que é necessário interpretar para reconstruir uma rota, mas que revelam também uma faceta de quem a percorreu com atenção, dos receios que ela inspirava, do tipo de preocupações de quem andava no mar e das referências dos portugueses que circulavam pelo Oriente no século XVI.

Há pois um manancial de coisas a ler (ou reler) nos roteiros portugueses do século XVI, muitas das quais não poderiam fazer-se de forma sistemática neste tipo de trabalho, que está muito mais apontado para a análise das derrotas, propriamente ditas, e da forma como vêm descritas nos roteiros, do que para o estudo dos textos e da sua linguagem. Não posso negar o fascínio que ela me despertou, mas só me poderá inspirar conclusões simples e imediatas, relacionadas directamente com as circunstâncias em que é empregue, e no sentido de entender a rota e os seus perigos. Neste sentido, tentarei manter uma posição equilibrada, sem ficar demasiado agarrado aos roteiros em si, e procurando outras referências que permitam identificar os trajectos, mas sem desperdiçar as caracterizações dos pilotos sugerindo interpretações para as mesmas.

Se não era fácil integrar toda a literatura roteirística portuguesa (ou de origem portuguesa) neste trabalho, impossível seria falar de todas as regiões onde andaram os navios portugueses de Quinhentos e que mereceram a elaboração de textos descritivos destinados à navegação. Foi necessário seleccionar uma região e, dentro dessa região, um conjunto de rotas paradigmáticas que, de algum modo, permitissem compreender a diferença de procedimentos entre uma zona e outra. Foi escolhido o Extremo Oriente – entendido como o espaço marítimo a leste da Península Malaia – precisamente por ser a região que menos atenção tem merecido da parte dos historiadores da náutica. Mas esta escolha levantou um outro tipo de problemas, e exigiu decisões para cada caso concreto. A questão fundamental prende-se com a carência de textos náuticos referentes a essa

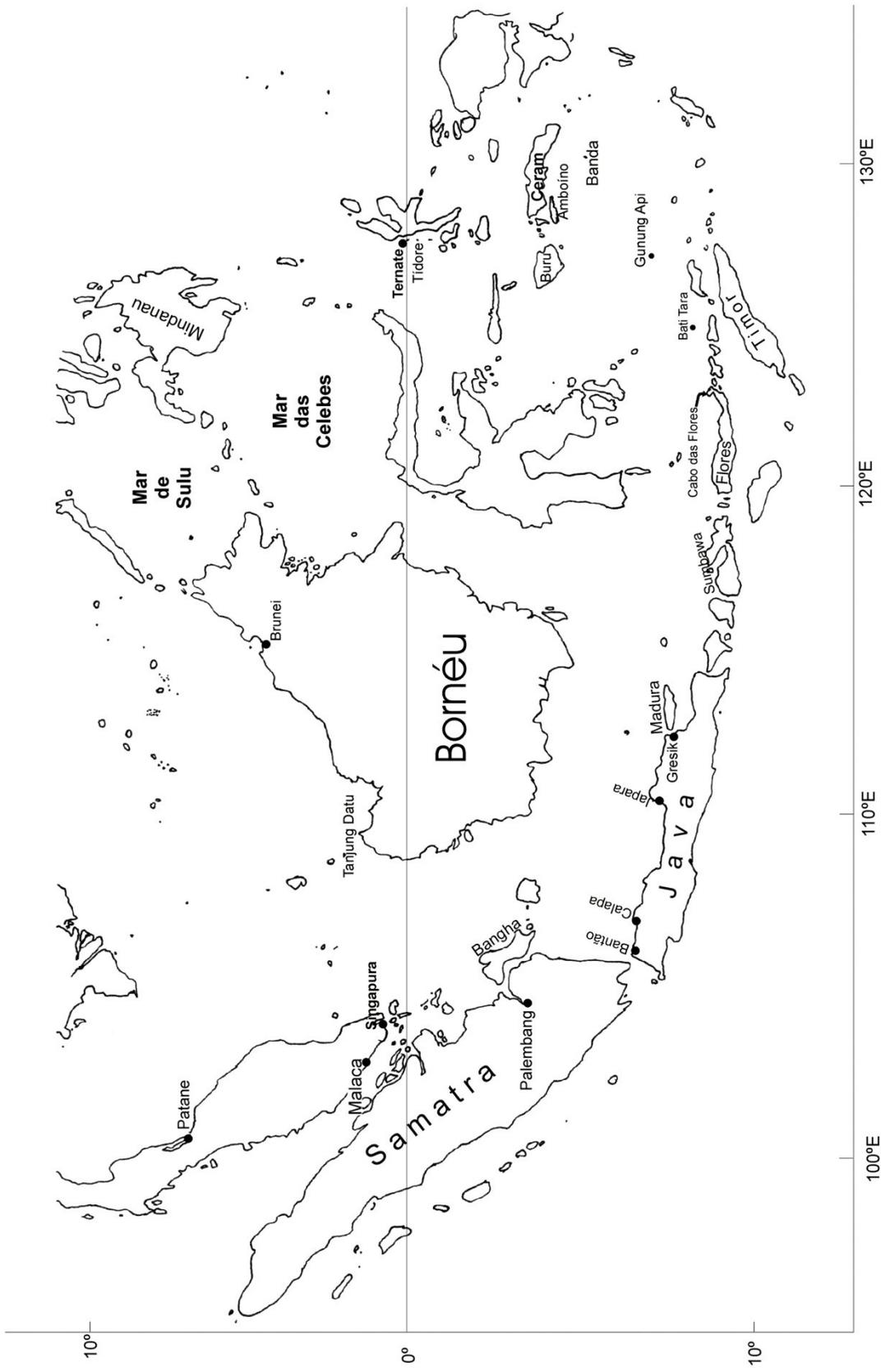
região, e com o carácter tardio dos que até nós chegaram. Isto acontece porque para além de Malaca os portugueses viveram muito mais ao sabor dos seus próprios ditames e do que lhes era imposto pelas relações de poder locais, do que no respeito estrito da tutela régia existente *de jure*. De forma que a elaboração de roteiros que servissem de guia para as viagens com navios de el-rei foi muito restrita e, nalguns casos, só ocorreu no terceiro quartel do século. As cópias que conhecemos são ainda posteriores a essa data e só é possível compreender que têm uma origem mais antiga por referências indirectas e por comparação. O problema não tinha solução se o objectivo do trabalho não se inscrevesse no âmbito da história náutica e tivesse como objectivo específico as rotas que já tinham sido usadas pelos navegantes locais e que, no fundo, foram aprendidas pelos pilotos lusos dentro de um circunstancialismo semelhante, a que se adaptaram os conhecimentos náuticos e a linguagem própria dos portugueses. Um saber elaborado que conhecemos bem dos roteiros da Índia e de outros textos do princípio do século XVI. Este assunto, contudo, merecerá referências constantes ao longo do texto e, no caso dos roteiros da China, será alvo de uma explicação circunstanciada.

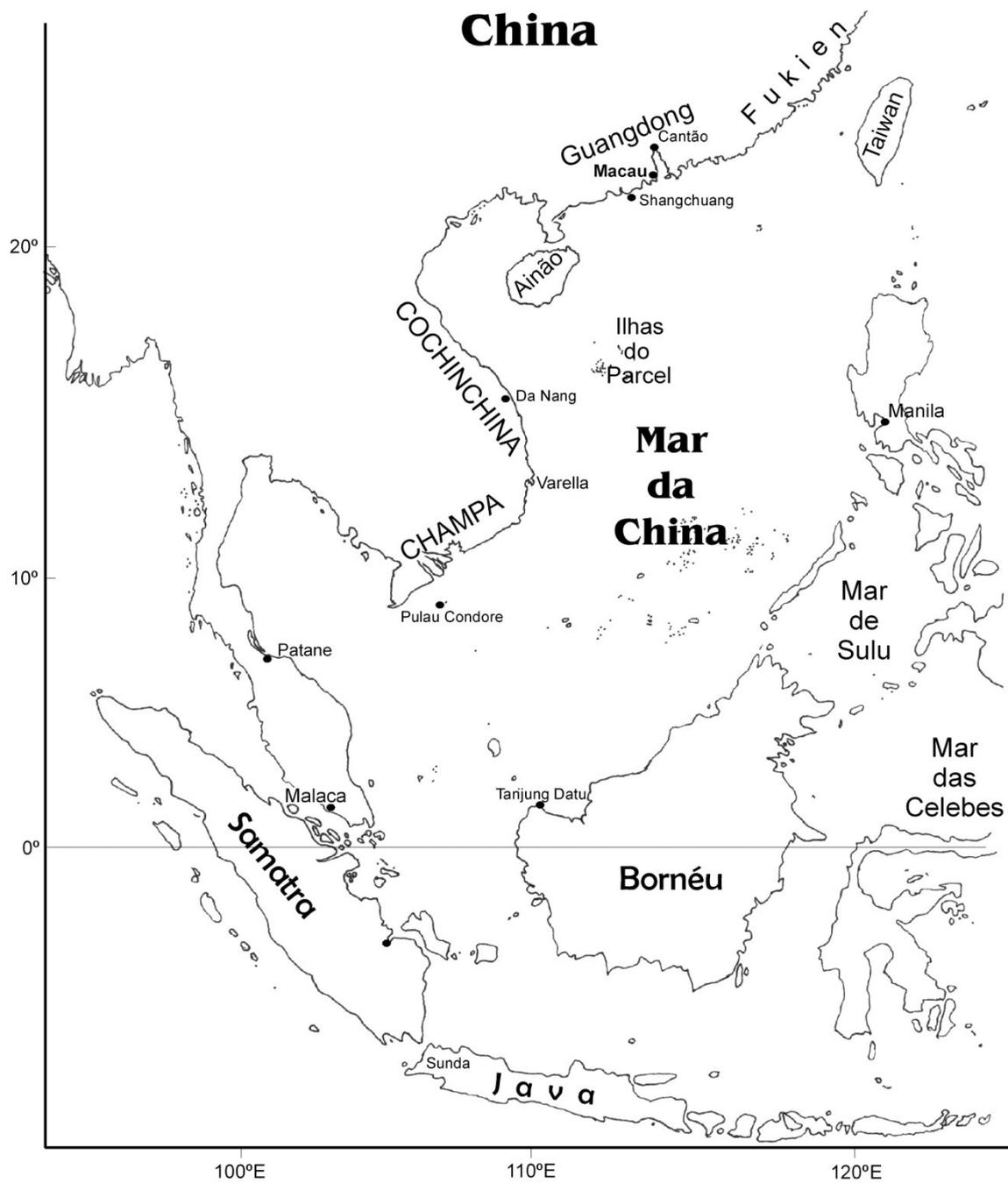
O trabalho foi dividido em três capítulos distintos de que o primeiro procura caracterizar, de forma global, o espaço marítimo destas viagens, salientando como é que ali entraram os portugueses, como se integraram e relacionaram e quais foram alguns dos problemas que tiveram de ultrapassar. Pareceu-me importante que se mantivesse presente o papel de Malaca por dois tipos de razões: a primeira tem a ver com a importância estratégica da cidade, situada entre o Índico ocidental e oriental; e a outra prende-se com o facto de quase todas as rotas portuguesas do Extremo Oriente (no século XVI) começarem ou acabarem naquela cidade. Outra característica da região que interfere com a navegação à vela, e que é preciso compreender, é o sistema sazonal de monções, com as alternâncias de ventos a condicionar as viagens e a determinar as suas épocas específicas. O assunto raramente é explicado em textos históricos e merecia alguma atenção, de forma que decidi integrá-lo como um subcapítulo desta primeira parte da dissertação.

Os dois capítulos seguintes tratam de duas áreas geográficas onde ocorriam três viagens paradigmáticas efectuadas pelos portugueses, escolhidas assim porque envolvem dois dos mais importantes destinos dos navios nacionais – Molucas e China – e porque permitem comparar características da região do Arquipélago da Insulíndia com a via do norte de acesso à China e ao Japão. As duas vias de acesso às Molucas foram

tratadas separadamente no segundo capítulo, e a viagem à China no terceiro, a que foi acrescentada as vias de acesso ao Chinchéu que se situa dentro do mesmo eixo e de que persiste memória nalguns dos textos analisados. Ficou de fora a rota do Japão, não porque estivesse fora do contexto ou porque não tenha nenhuma particularidade importante, mas apenas por ficar fora das dimensões adequadas para o trabalho. Aconteceu, aliás, o mesmo com muitas outras rotas a leste de Malaca, nomeadamente as que se desenvolveram de Sunda directamente à China, as que iam a Solor e Timor e as que se fizera na parte final do século para as Filipinas, a partir de Malaca ou de Macau. É um mundo para explorar noutra oportunidade.

Completa este volume um apêndice documental onde foram transcritos alguns roteiros contidos num códice inédito existente na Biblioteca da Casa do Cadaval, em Muge. Este códice é claramente do século XVII, mas contém vários textos cuja origem é bastante anterior e que servem para melhor entender as rotas que escolhi estudar.





CAPÍTULO I

O espaço físico e social das viagens marítimas do Extremo Oriente

Na Europa medieval e renascentista existia um vago e mítico conhecimento do que era a Ásia extrema e os seus povos. Circularam textos de várias origens que, nalguns casos, desencadearam sonhos e projectos como o de Cristóvão Colombo, que imaginou alcançar as longínquas ilhas de Cipango ou o reino do Cataio, navegando em direcção a ocidente. Mas tratava-se de um conhecimento difuso e, sobretudo, marcado por visões extraordinárias e construções oníricas, daquelas em que os viajantes são pródigos, que fazem as delícias de quem os ouve e que têm o condão de se multiplicar na sua fantasia. Talvez com uma certa consciência da dimensão irreal destas histórias antigas, a chegada dos portugueses à Ásia pela via do Cabo da Boa Esperança foi acompanhada por um desejo de compreender o mundo com que estavam a contactar, e imediatamente foram escritos alguns pequenos relatos, cujo objectivo seria o de informar com verdade o rei de Portugal e permitir estruturar com alguma lógica o projecto em curso. Vasco da Gama chegou à Índia à procura de “cristãos e especiarias” e o relato anónimo da sua primeira viagem tem um pequeno anexo com informações sobre “certos reinos, que estão de Calecute para a banda do sul, e as coisas que cada reino há e como valem”¹. Alguns desses reinos são muito próximos do Malabar, como Coullão (Coleu) ou Ceilão, mas outros estão bem distantes e ficam bem mais para leste do que para sul – como Samatra (Camatarra), Sião (Xarnauz), Malaca ou Patani (Pater) – bem dentro do espaço geográfico que compreende este estudo e que, sob o ponto de vista náutico, comercial ou social, constituíam, em 1498, uma quase absoluta incógnita. Foram estas, portanto, as primeiras informações concretas sobre esse mundo oriental, para leste da grande ilha de Samatra e do Estreito de Malaca. Informações trazidas pelos próprios portugueses, e passadas a escrito, não como mais uma curiosidade geográfica, mas com um sentido objectivo e um intuito concreto de preparar a entrada no mundo das especiarias. Os dados são ainda muito imprecisos e contêm muitos erros, próprios

¹ Supõe-se que esta informação foi fornecida por Gaspar da Gama (ou da Índia), judeu que vivia na Índia e que, em 1498, contactou com Vasco da Gama em Angediva, acabando por vir para Portugal na sua armada, convertendo-se ao cristianismo e sendo baptizado com o nome de Gaspar da Gama.

de um reconhecimento precário e, nalguns casos, da substituição da realidade pelo desejo. São disso exemplos os múltiplos reinos referenciados como de cristãos, quando sabemos que nenhum soberano oriental professava essa religião. Um fenómeno humano que todos compreendemos.

A busca de informações, apesar de nem sempre ser comprovada por documentação explícita, deve ter continuado nas viagens seguintes ao Oriente e pode deduzir-se do conteúdo do planisfério português anónimo, datado de 1502, conhecido pelo nome de «Cantino», porque foi esse embaixador (espião) italiano que o negociou em Lisboa e o fez chegar, nesse ano, a Hércules de Este, duque de Ferrara. O referido mapa tem uma excelente representação do Atlântico, do continente africano e de toda a parte ocidental do Oceano Índico, até ao Cabo Comorim. Mas a costa leste da península hindustânica já apresenta algumas irregularidades, discordantes da qualidade do resto do trabalho, e daí para oriente a representação surge quase como um esboço que, embora coerente, é bastante tosco e está claramente noutra escala. Não cabe aqui discutir as razões desta discrepância, nem especular sobre o mapa em si, mas é incontornável que esse Oriente desproporcionado resulta de informações, não só escritas sobre a forma de relato, como (provavelmente) da observação de outros mapas orientais cuja existência está amplamente documentada. Olhando para a África e Ásia representadas no mapa, evidencia-se com toda a clareza a colagem de duas figuras, em que a escala e as proporções de uma delas eram perfeitamente conhecidas, mas sobre a outra não havia mais do que uma ideia vaga, resultante de um emaranhado de informações antigas e modernas. Sabendo, no entanto, que o planisfério foi copiado de um padrão existente em Lisboa, é de supor que a imagem desse misterioso oriente – sobre que se ouvia e lia tanta coisa – fervilhasse na mente do rei de Portugal e de todos os que de perto seguiam o projecto de expansão ultramarina. O «Cantino», apesar da incoerência já referida, contém um razoável conjunto de informações sobre o Extremo Oriente mais precisas do que as registadas pelo anexo do *Diário da Primeira Viagem de Vasco da Gama*². E isto quer dizer que o conhecimento sobre essa região sofreu um aprofundamento significativo, nos dois anos decorridos. Um aprofundamento que tem uma componente geográfica – com o esboço global da região e a referência a múltiplos topónimos importantes como referências da navegação oriental (v.g. Pulo Timão, Pulo Condor,

² Por exemplo, Malaca já não surge como terra de cristãos, como diz o *Diário*, e está assinalada com uma bandeira islâmica.

etc.) – e uma vertente comercial determinante, com a multiplicação de indicações sobre os produtos que se vendiam na Península Malaia e nos golfos do Mar da China. É bastante significativa a forma como está assinalada a cidade de Malaca correspondendo, aliás, à obsessão da coroa portuguesa pelo controlo desse porto e do movimento marítimo e comercial que por ali passava.

A 25 de Março de 1505, largou da barra do Tejo uma esquadra de 20 (ou 21) navios comandada por D. Francisco de Almeida, que viria a ser o primeiro Vice Rei da Índia. Um extenso regimento, dado por D. Manuel, determinava um conjunto de regras de actuação para a viagem e para o governo, entre as quais se conta a recomendação de que alguém seja enviado a Malaca, eventualmente em “navyos da terra”.³ E em 1506, o rei volta a insistir na questão, agora de forma mais veemente e empenhada, numa carta que enviou ao vice rei. Recomenda-lhe que organize uma expedição armada, com a máxima urgência, e que no local seja construída uma fortaleza, “ora fosse com prazer dos da terra, ora sem elle”⁴. Mas as condições militares da Índia, vistas de perto, tinham outras prioridades, e D. Francisco não conseguiu mais do que enviar três emissários (entre os quais o filho de Gaspar da Índia) num navio de comerciantes muçulmanos⁵. O objectivo era reconhecer o porto, avaliar as suas condições, verificar as defesas e estudar o movimento de navios e mercadorias, mas os três “embaixadores” foram descobertos durante uma arribada ao Coromandel, e só a custo lograram salvar a vida e regressar a Cochim. Contudo, a ideia de ocupar ou tomar uma posição favorável em Malaca tornou-se uma obsessão real⁶, e em 1508 seguiu directamente de Lisboa uma esquadra, comandada por Diogo Lopes de Sequeira, com o objectivo de ali criar um ponto forte controlado por portugueses, eventualmente construindo uma fortaleza. O problema é que, sendo a cidade um centro cosmopolita onde se cruzavam navios mercantes de vários países orientais⁷, era também a sede do poder de um sultanato

³ CAA, tomo II, p. 323

⁴ CAA, tomo III, p.270

⁵ Gaspar da Índia, numa carta escrita ao rei, a 16 de Novembro de 1506, explica as circunstâncias em que ocorreu esta tentativa de chegar a Malaca, dizendo “aquele tempo nosas naos nom podiam hir laa por huia causa que nom tinhamos pilotos”. CC/1/5/117. Era uma razão de peso, que importa ter em conta nesta e em muitas outras circunstâncias, embora seja necessário admitir que outras razões pesaram na dificuldade em ir a Malaca nesta altura.

⁶ É de crer que por causa da campanha crescente em Castela alegando que Malaca se encontrava no hemisfério castelhano decorrente de Tordesilhas, havendo vozes sobre a preparação de uma expedição para a ocupar.

⁷ “Bêgalas, Peguus, Syames, Jáos, Chijs, Luções, Lequios e outras muytas gerações”. Barros, *Década 2ª*,

muçulmano que já conhecia muito bem a actividade portuguesa na Índia, e se manifestava compreensivelmente solidário com os comerciantes do Mar Vermelho, Golfo Pérsico e Guzerate, perseguidos pelos navios lusos no Índico Ocidental. O sultão sabia bem o poder da sua artilharia e renunciou a uma resistência directa aos navios de Diogo Lopes: recebeu os portugueses com uma aparente cordialidade, convidando o capitão-mor para ir a terra, e preparou uma armadilha que os surpreendesse, aniquilando-os ou prendendo-os. Chegou a ser montada uma feitoria, para o que foram cedidas instalações e nomeado Rui Araújo como feitor, mas o desenrolar dos acontecimentos, conduzidos pela mão hábil do sultão e do seu bendara criou uma situação insustentável. A esquadra foi obrigada a suspender e tomar a direcção da Índia, para não perder a monção e ficar presa no estreito de Malaca, durante três ou quatro meses⁸. O feitor acabou por ficar em terra cativo, gorando-se assim a primeira tentativa lusitana de estabelecimento em Malaca. Afonso de Albuquerque retomá-la-ia ano e meio mais tarde, dessa vez, com mais poder militar, mais vigor e mais informação.

Malaca, uma cidade estratégica

Malaca foi, pois, o ponto de partida da aventura marítima portuguesa além da Taprobana. Com a sua conquista em 1511, cortou-se mais um *nó górdio* da expansão portuguesa, que pode ser comparado à passagem do Bojador ou da Boa Esperança, porque marca a passagem para outro mundo. Um mundo de tal modo distante e diferente, que não me parece seguro dizer que ali chegou, verdadeiramente, o poder do rei de Portugal.

Não é difícil entender que a cidade e o estreito desempenhavam um papel chave no processo de comunicação marítima entre a região ocidental do Oceano Índico e a zona arquipelágica da actual Indonésia, abrindo o caminho da China e do Japão. E foi dos primeiros portugueses que ali se estabeleceram que vieram os relatos mais circunstâncias sobre o Extremo Oriente, nalguns casos depois de viagens realizadas pelos próprios, noutros apenas com base em relatos ali colhidos. O resultado destas

p. 172.

⁸ No caminho da Índia, perto do Cabo Comorim, soube Diogo Lopes de Sequeira que já governava Afonso de Albuquerque, e temendo pelos conflitos que com ele tivera em Ormuz, resolveu seguir directo para o reino mandando que os navios de Garcia de Sousa e João Nunes levassem ao governador as novas do que sucedera em Malaca. Castanheda, p. 473.

descrições é, naturalmente, um discurso centrado numa visão europeia do mundo, que não aproveitou todas as potencialidades da plataforma privilegiada de observação que era a cidade de Malaca. Hoje sabemos que não era o único centro do comércio oriental, nem por ela passava todo o movimento de navios a leste da ilha de Samatra, mas não restam dúvidas que foi a primeira janela ocidental sobre o Arquipélago e o Mar da China. Permaneceu, aliás, como uma referência portuguesa até à conquista pelos holandeses em 1641, ou até que Macau ganhou a preponderância necessária para ocupar um lugar de destaque no comércio português do Extremo Oriente.

Talvez por isso, a abordagem historiográfica tradicional sobre a presença portuguesa no Extremo Oriente segue normalmente uma linha em que o observador se coloca em Malaca. Isso não é necessariamente um problema ou uma limitação, desde que se tenha o cuidado necessário, para que essa observação não se deixe envolver pelas barreiras que cercearam as descrições quinhentistas. No caso das rotas e roteiros portugueses é muito difícil que assim não seja, mas deve encarar-se isso apenas um artifício que facilita a referenciação. Uma referenciação que, aparentemente, é muito próxima das crónicas do século XVI, mas que até pode servir para salientar a diferença em relação a elas. Começemos, então, por Malaca.

A origem da cidade permanece envolta nas brumas da lenda e do mito, aceitando-se hoje que, enquanto centro marítimo e comercial, remonta ao princípio do século XV. Sobre esse assunto, porém, sigamos Tomé Pires, o boticário português que ali viveu na segunda década de quinhentos. Segundo o seu relato⁹, Paramjçura, rei de Palimbão com vassalagem a Java, ao recusar essa submissão (declarando-se o *Grande Isento*) foi atacado na sua terra por uma numerosa frota. Correndo a batalha de feição aos javaneses, Paramjçura retirou-se para os juncos que tinha no rio e fugiu para Singapura, onde foi acolhido. Oito dias depois assassinou o governador da cidade e tomou o poder, submetendo toda a região do estreito. O governador morto era, contudo, genro do rei de Sião a quem devia vassalagem, e a vingança do seu sogro acabou por cair sobre Paramjçura seis anos depois. Mais uma vez, a fuga foi a solução que encontrou, refugiando-se na zona de Muar, um pouco a norte da cidade, com mil homens seus apaniguados, a mulher e um filho. Aí viveu mais seis anos, desbravando matos e bosques para fazer as suas plantações “& pescavam & as vezes furtauã &

⁹ *Suma*, p. 381 e ss.

Roubauã champanas ã vinham tomar auga doce”¹⁰. Explica o boticário que quando da fuga de Palimbão, Paramjçura foi apoiado por “celates”, homens que viviam da pirataria nos estreitos¹¹, actuando entre Palimbang, Singapura, Karamam e o actual estreito de Malaca. Viviam estes homens junto da pequena elevação, sobranceira ao local da fortaleza que os portugueses ali construíram depois da conquista, onde Paramjçura veio a decidir edificar a sua cidade. Esta versão foi naturalmente adaptada por Pires aos desígnios da sua própria escrita, não diferindo, no essencial, da que foi registada, algumas décadas mais tarde, no *Sejarah Melayu*,¹² variando apenas em pormenores que reforçam a ascendência em Palembang e o carácter de revelação divina que presidiu à escolha do local da fundação.

Assim acontece com todos os mitos: no fundo, têm um fio condutor que assenta em pormenores cujo significado só se encontra na intra-história dos respectivos povos.

Há, contudo, um pormenor que me parece ter grande importância e que está presente no texto de Pires e nas fontes malaias. Trata-se da “aliança” entre Paramjçura¹³ e os chamados celates, que configura a estreita relação entre a vida de Malaca e o domínio dos estreitos, atacando ou guiando quem por lá passa, consoante as circunstâncias.¹⁴ Este pormenor parece-me particularmente importante porque encerra um dos elementos chave do êxito de um poder político que não assenta num domínio territorial próprio, mas no controlo de uma facilidade indispensável de que muitos outros se servem¹⁵. E é interessante que isso transpareça no mito criador de Malaca, dando a ideia correcta de um senhorio do mar e de um domínio do Estreito que foi a sua razão de ser.

¹⁰ *Ibidem*, p. 384.

¹¹ É óvia a relação entre a designação de “celates” e *selat*, palavra que em língua malaia quer dizer “estreito”.

¹² *Anais malaios*. *Apud*, B. Andaya and L. Andaya, *A History of Malaysia*, Houndmills, Palgrave, 2001, p. 35 e ss.

¹³ Não é com este nome que ele surge no *Sejarah Melayu*, mas isso pouco importa.

¹⁴ No fim de contas é o que fazem os nómadas do deserto que dominam o processo de sobrevivência no seu ambiente, vendendo as suas capacidades aos mercadores que delas necessitam.

¹⁵ A compreensão deste conceito é particularmente difícil e, apesar de ter havido, ao longo da História, casos de muitos países que sustentaram a sua soberania em valores aparentemente transitórios, como o referido, a verdade é que a sua teorização sistemática é muito tardia. Os conceitos estratégicos que explicam a relação entre o controlo de vias marítimas e o exercício de um poder político mais abrangente só foi feita de forma (mais ou menos) clara por Alfred Mahan, no final do século XIX.

Um texto escrito em 1433 por Ma Huan, um intérprete de língua árabe que acompanhou as expedições chinesas de Zheng He, diz-nos que, por alturas de 1405, naquele local não havia país independente nem rei, sendo as gentes governadas apenas por um chefe que era súbdito do rei de Sião¹⁶. Foi o Imperador da China que o libertou dessa antiga tutela, concedendo-lhe a “graça” de poder chamar-se rei, e passando a ser tributário do *Celeste Império*¹⁷. A mesma fonte diz-nos que em 1408 ou 1409 o primeiro rei (Paramjçura?) se dirigiu à corte imperial, com a mulher e o filho, para prestar o devido tributo inerente à protecção e distinção de que fora alvo. É uma versão que parece estar mais próxima da realidade concreta, e não contradiz o essencial do mito malaio. No fundo, a distinção chinesa também se prende com o domínio do estreito e as condições do porto que permitiu albergar a imensa esquadra chinesa, por várias vezes. As viagens de Zheng He terminaram em 1433, e em 1435 (ou 36) o Império fechava de novo as suas portas ao comércio marítimo, apertando a malha de concessões que acabam por favorecer o desenvolvimento de uma rede clandestina de negócios que nada afectou Malaca. A sua posição estava ganha no lugar onde era importante que a ganhasse, ou seja, no controlo da passagem que tomou o seu nome. E estava ganha por um conjunto de razões fáceis de compreender. A escolha chinesa não fora feita de ânimo leve nem em vão, considerando que não havia muitos portos com capacidade para albergar esquadras com a dimensão das que vieram até ao Índico sob a bandeira do *Celeste Império*, mesmo quando se dividiam em esquadrilhas para ir a Java ou a Bengala. Aliás, a dimensão de tudo quanto era chinês ultrapassava sempre todos os padrões de comparação, no contexto do Sueste Asiático e até europeu.

A cidade crescera, portanto, sob a protecção do *Filho do Sol*, preparada para albergar muitos navios e para controlar o movimento marítimo do estreito que dava acesso ao Mar da China (os chineses confiavam que o fizesse).¹⁸ Digamos, pois, que recebeu o impulso decisivo de quem mais podia e nas melhores circunstâncias, restando-lhe apenas aprender o seu ofício para viver a sua riqueza. E foi o que aconteceu. A organização comercial de Malaca ultrapassava largamente as

¹⁶ Ma Huan, *Ying-yai Sheng-lan : The Overall Survey of the Ocean's Shores [1433]*, Bangkok, White Lotus, 1997, p. 108. A distinção foi feita na sequência do acolhimento dado a esquadra de Zheng He, em 1505.

¹⁷ WADE, Geoff Wade, *Southeast Asia in the Ming Shi-lu*. <http://epress.nus.edu.sg/msl/entry/516>, doravante citado como *Ming Shi-lu*.

¹⁸ De acordo com os conceitos actuais da *Estratégia Marítima* é um ponto importante, que confere grandes vantagens a quem a tem, e causa grandes limitações a quem não a pode utilizar.

possibilidades de qualquer outro porto da zona, de forma que desempenhou sempre as suas funções da melhor forma, recebendo o maior número de navios e obtendo as maiores vantagens. Tirava o seu lucro da participação directa (com navios próprios) no comércio internacional, e das rendas aduaneiras cobradas sobre as mercadorias que por ali passavam.

Vários autores sintetizam o processo do comércio asiático, anterior à chegada dos europeus ao Índico, chamando a atenção para a existência de duas regiões de grande desenvolvimento económico – a Índia e a China –, produtoras de mercadorias manufacturadas muito apreciadas em todo o Índico e na Europa. Uma produzia (entre outras coisas) os panos de algodão e outra as sedas, as porcelanas e outros objectos de luxo. Entre elas fica o extenso e polifacético mundo das especiarias, onde se movem os grandes transportadores marítimos, com um centro redistribuidor em Malaca. Dizem Barbara e Leonard Andaya que “Sem os tecidos indianos ou as especiarias, Malaca seria apenas mais um dos numerosos portos da região, especializado em meia dúzia de produtos locais”¹⁹. No seu ponto de vista, o sucesso da cidade tinha a ver com o facto de ali irem parar as especiarias da Insulíndia, a caminho do Ocidente, e a partir dali serem distribuídos pelo Arquipélago os tecidos da Índia e Bengala. Digamos que esta é apenas uma parte da questão, porque outros elementos concorreram para a riqueza da cidade do Estreito. Um desses elementos era o mundo chinês que, em todas as circunstâncias do período coberto pelo presente trabalho, foi sempre o maior consumidor de toda a Ásia. Mesmo no auge das linhas de abastecimento de especiarias para a Europa, a China importava muito mais pimenta do que toda a que se transportava pelo Cabo da Boa Esperança, a caminho de Lisboa, e pelo Médio Oriente, em direcção ao Mediterrâneo. Facto que, só por si, nos pode dar uma ideia do fervilhar constante de velas que demandavam as costas chinesas.²⁰ E evidentemente que nem todo este comércio passava por Malaca, havendo outros centros importantes no Arquipélago. Mas nenhum deles teve este papel de charneira entre o Ocidente e o Oriente e entre o Norte e o Sul.

¹⁹ “The fundamental element in Melaka’s success as an entrepôt was the dual role it played as the principal collecting point for cloves from Maluko and the nutmeg and mace of the Banda Islands, and as an important redistributing centre for Indian textiles from Gujarat, Coromandel, Malabar and Bengal [...] Without the Indian cloth or the spices, Melaka would have been simply one of a number of other ports in the area specializing in a few local products.” B. Andaya and L. Andaya, *op. cit.*, p. 46.

²⁰ E obriga-nos a reflectir sobre o mundo que os portugueses encontraram quando alcançaram a Índia em 1498 ou quando tomaram Malaca em 1511.

A cidade cosmopolita

Para melhor entender as características deste espaço cosmopolita que era Malaca, e observar a dinâmica das comunidades que aí residiam, vale a pena dar uma leitura por alguns dos textos portugueses deste início do século XVI. Um deles é a carta que Rui Araújo – o feitor que ficou cativo na expedição de Diogo Lopes de Sequeira – escreveu a Afonso de Albuquerque, em Janeiro de 1510. Esta carta dá-nos a visão de “um cristão em terra de mouros”, mas não deixa de revelar alguns aspectos da vivência quotidiana e dos esquemas de poder que ali existiam. Diz ele que:

“... em Malaqua poderá aver dez mil fogos²¹, pouco mais ou menos; estes todos asentados ao longo do mar e da rybeira [...]

Podera aver neste porto contynos noventa ou çento juncos, entre grandes e pequenos, e cento e cincoenta paraos, a saber, do rey e mercadores da terra, trinta juncos; e os paraos, e os outros de freosteyros²²”

O que nos dá uma ideia da dimensão cosmopolita do porto que os portugueses cobiçavam, e da relação entre os meios navais do sultão e dos estrangeiros. E, mais à frente:

“Malaca he huma terra tam esterylle que, de sua colheita, nam tem nenhuma necesarya, nem mantymto, e os lugares domde lhe vem sam estes, a saber; Java e Bengala, Peguu e Cinde; e de Siam lhe soe tambem vyr muito, e per caso da guerra lho...”²³

E este facto é particularmente importante porque realça a quantidade de mercadorias e rotas que se tornavam indispensáveis à sobrevivência da cidade. Rotas que os portugueses teriam que garantir caso quisessem assumir por completo o poder (como aconteceu). Mais à frente fala da presença dos estrangeiros e como procedem:

²¹ Este número fica bastante abaixo de outras fontes portuguesas (Castanheda, Correia e Tomé Pires) e malaias (*Sejarah Melayu*) que o reputam, à data da conquista por Albuquerque, de 120 000 a 200 000. Cf. L.F. Thomaz, “A escravatura em Malaca no século XVI”, in *Studia*, nº 53, Lisboa, 1994, p. 256. A diferença pode ter várias explicações, e uma delas será a pouca mobilidade de Rui Araújo, na condição de cativo. Os números mais elevados reportam-se a Malaca e seu termo, que inclui uma área bastante alargada, em relação ao núcleo comercial e portuário.

²² *DHMPPPO-I*, vol I, p. 20 e ss.

²³ A guerra que o sultão mantinha, na altura, com o rei de Sião impedia o abastecimento dos produtos que daí lhe costumavam chegar.

“Os gores²⁴ vem aquy em Janeiro, e partem pera sua terra em Abryl, detendo-se no caminho quarenta dias, aa ida; e quarenta, aa vynda, pouco mais ou menos [...] os chins em seu proprio tempo em que vem, em Abryl, e partem daquy pera sua terra em Mayo e ... e detem-se no caminho vinte e trinta dias, aa ida; e outros tantos, aa vynda [...]

Os de Java vem em Outubro e Novembro, e trazem todo arroz, escravos, e allgumas cubelas, e daquy vam a Pedir, por pimenta, e destes vyram, cada ano, antre grandes e pequenos cincoenta e sessenta e vam e vem.

Os bengalas vem aquy em Abryl, detem-se no caminho, aa vynda, trinta e cinco, quarenta dias e out... aa ida; partem daquy pera la em Setembro [...]

Os de Pegu vam e vem no mesmo tempo, e detem-se outro tanto no camynho [...]

Doutras terras donde vem o lenho aloes, e laquer, e mais mantimento, e outras cousas, a esta terra, nam escrevo a Vosa Merçe, por nam termos diso sabido o certo”

E sobre o comércio das Molucas explica numa outra carta que os guzerates “se foram no fim deste mes pasado”,²⁵ com uma enorme quantidade de cravo, macis e noz moscada, que chegou num junco “que veo das ilhas” [Molucas], esperando que naquele ano venham três juncos de mercadores locais e outros de Java, carregados com esses produtos.

Havia em Malaca quatro comunidades principais antes da conquista de Albuquerque: as guzerates e tâmules, com papel predominante, os poderosos chinas, e os mais pobres jaus.²⁶ Qualquer delas tinha direito a ser representada junto do poder por um xabandar ou uma espécie de cônsul da sua nação²⁷ que chefiava o grupo, apresentava os mercadores recém-chegados ao bendara, providenciava o seu alojamento, os armazéns necessários e, eventualmente, elefantes para transportar carga.

²⁴ Os gores eram das ilhas de Ryu Kiu.

²⁵ Saíram tarde, com medo de se encontrarem com os portugueses no mar. *DHMPPPO-I*, p. 28

²⁶ LF. Thomaz, “Malaca e as suas comunidades mercantis na viragem do século XVI”, in *De Ceuta a Timor*, Lisboa, 1994, p. 518.

²⁷ Barros, *Década III*, p. 265.

A influência dos guzerates beneficiava da solidariedade religiosa islâmica e talvez fosse a comunidade com maior influência local. Mas concorria com os quelins (tâmules), “tão numerosos como os guzerates e possivelmente mais ricos”. É provável que os javaneses gozassem de menor prestígio (por menos ricos e mais dependentes), e os “chins” gozavam do tratamento inerente à situação tributária do sultanato, não obstante a sua condição de emigrados os excluir da sociedade chinesa, e o seu país já não ter a presença nos mares que tivera nos tempos de Zheng He.²⁸

Os chineses de Malaca não encararam com especial gravidade a presença portuguesa em 1511, mas esta situação apenas se aplica aos mercadores ultramarinos e não ao governo imperial, que considerou o facto da maior gravidade e factor de desequilíbrio na fronteira sul do Império. É importante esclarecer que o desaparecimento da China dos mares do sul – enquanto estado – não diminuiu a capacidade de consumo do país nem diminuiu as necessidades de importação. Criou apenas uma situação em que o poder central continuou a receber os tributos devidos a uma vassalagem e comércio legal, mas insuficiente. Subsidiariamente cresceu o tráfico ilegal – mais ou menos protegido por autoridades provinciais que daí tiravam grandes proveitos – que repunha o défice de oferta procura dos produtos importados. Portanto, para os chineses de Malaca, a conquista de Albuquerque podia até representar uma oportunidade acrescida de negócio que, de certo modo, se desvanecia com a possibilidade das embaixadas lusas serem recebidas em Pequim.²⁹

A comunidade Tâmil adaptou-se bem às novas circunstâncias e foi a principal aliada dos portugueses após a conquista. É conhecido o papel de Nina Chatu, rico mercador de origem indiana que protegeu Rui Araújo, e enviou vários emissários a Afonso de Albuquerque nos dias que antecederam a tomada da cidade. Foi o primeiro *bendara* da era portuguesa e *xabandar* do grupo indiano, de Bengala e do Pegu, cargo que D. Manuel viria a confirmar com direito sucessório. A ele se devem também os financiamentos de várias iniciativas comerciais levadas a cabo em parceria com a coroa, nos anos de 1512 a 1514, como sejam viagens a Sião, Pegu, Bengala, Molucas e

²⁸ Malaca foi um dos poucos estados tributários que na década de 1500 a 1510 enviou as habituais embaixadas ao Império, o que revela bem a importância desta ligação na sua política externa. Sobre o assunto ver Luís Filipe Barreto, *Macau: Poder e Saber (séculos XVI e XVII)*, Lisboa, 2006, p. 42.

²⁹ A compreensão desta dinâmica permite explicar as dificuldades experimentadas em Cantão, depois da viagem de Fernão Peres de Andrade, em 1517, como veremos a seu tempo. Luís Filipe Barreto, *op. cit.*, *passim*.

Samatra (Pacém e Pedir) onde se comprou pimenta para vender aos chineses, logo que regressassem a Malaca. Digamos que este grupo de comerciantes – que contava com cerca de mil representantes em 1511 – conseguiu gerir a sua prosperidade antes e depois da conquista, jogando com um e outro poder. Tiveram um papel fundamental na consolidação da posição portuguesa, concorrendo de forma decisiva para o retomar do fluxo mercantil, na continuidade da importância que já tinham no tempo do sultão, em que controlavam o comércio dos tecidos de Bengala, o arroz do Pegu³⁰ e uma parte dos produtos do Arquipélago e da China que eram distribuídos no Ocidente. Neste lugar tinham, aliás, um concorrente de peso no grupo de guzerates que produziam também excelentes panos de algodão, e estavam melhor colocados para canalizar as especiarias para o Mediterrâneo, através do Mar Vermelho e Golfo Pérsico.

De forma esquemática (e a traço grosso), podemos dizer que por Malaca passavam três linhas principais de uma densa teia de comércio³¹: uma que canalizava para a Insulíndia os tecidos do Guzerate, Coromandel e Bengala³²; outra que trazia para o Ocidente as especiarias e outros produtos do Arquipélago; e outra (um pouco mais complexa) que recebia e reexportava os produtos de luxo da China. Poderíamos considerar rotas como a de Sião, de Pegu, de Bornéu, etc., que tinham algum peso económico e não podem ignorar-se, mas que podem associar-se a estas três, porque com elas se cruzam ou nelas estão integradas e se complementam³³. Repare-se que estas três vias de comércio implicam uma linha de navegação para o sul e leste até Timor, Banda e Molucas; uma para norte, através do estreito, rumo à Índia; e outra por Singapura, para norte, em direcção ao sul da China. Qualquer destas navegações tinha uma época específica do ano para ser efectuada, dependendo do regime de monções asiático, que gera uma alternância de ventos predominantes capaz de proporcionar viagens de ida e de regresso, pelo mesmo caminho, desde que efectuadas em períodos diferentes. Foi esta circunstância meteorológica incontornável que determinou o sistema de viagens marítimas do Extremo Oriente: quem vem da Índia ou da China navega com um regime de ventos até Malaca, aí descarrega e carrega as suas mercadorias enquanto espera pela

³⁰ Malaca dependia deste abastecimento para a sua própria sobrevivência.

³¹ Luís Filipe Thomaz, “De Malaca a Pegu”, in de *Ceuta a Timor*, Lisboa, 1994, p. 298.

³² que não cabe no âmbito deste trabalho.

³³ Temos, por exemplo, as linhas de abastecimento de arroz a Malaca, sem o qual a cidade não podia subsistir e que vinham de Pegu, de Java ou de Bornéu, comerciando com os produtos existentes, que eram reinjectados na rede.

alteração do vento, que ocorrerá um mês ou dois depois; e o mesmo acontece com os navios que vêm do sul, das ilhas da especiaria e do sândalo. As monções são a chave da navegação à vela no Oriente³⁴, e a compreensão deste regime meteorológico especial, próprio da interação entre a grande massa continental da Ásia e a região tropical, merece, por isso, uma explicação detalhada.

As Monções

A palavra monção tem origem na expressão árabe *mawsim*, cuja acepção primitiva seguiu várias vias, uma delas ligada à navegação com o significado de estação ou período adequado para demandar um determinado porto. Foi com esse sentido que os portugueses o adoptaram no século XVI (v.g. “monção de Malaca” queria dizer “altura adequada para navegar para Malaca”) e é nesses termos que aparece nos roteiros náuticos portugueses dos séculos XVI e XVII. Hoje a expressão é usada para definir um fenómeno meteorológico específico, que tem na alternância de ventos em épocas do ano distintas a sua característica fundamental. Faz-se sentir, sobretudo, nas regiões de baixa latitude, e o seu principal motor é o deslocamento para norte e sul da faixa depressionária que acompanha o grande aquecimento atmosférico equatorial³⁵. Entendemos com facilidade esse aquecimento e percebemos que se desloca com o movimento aparente do sol, entre os solstícios de Dezembro e de Junho.³⁶ Sabendo que essa massa de ar quente (porque é mais leve) tem um movimento ascensional que gera uma baixa pressão, fácil será compreender a convergência dos conhecidos ventos alísios. Põe-se, no entanto, aqui outra questão: se a faixa depressionária (ITCZ) anda para norte e para sul, então há ventos alísios a passar o Equador (atrás dela) e a sofrerem um desvio considerável provocado pela acção do movimento de rotação da terra³⁷. Desta forma, os alísios de NE, por alturas de Dezembro e Janeiro, vão até ao Hemisfério Sul,

³⁴ Explicado em carta de Jorge de Albuquerque (Capitão de Malaca) ao rei, datada de 8 de Janeiro de 1515. *DHMPPPO-I*, vol I, p. 75.

³⁵ É designada habitualmente por Zona Intertropical de Convergência ou Intertropical Convergence Zone (**ITCZ**).

³⁶ Esta faixa tem uma irregularidade própria das diferenças estruturais da terra (montanhas, planícies, oceanos,...) sofre um atraso em relação ao movimento do sol, devido à inércia do aquecimento, e não percorre toda a faixa intertropical.

³⁷ Efeito da força de Coriolis, cuja origem está no movimento de rotação da Terra, gerando um conjunto de forças que (neste caso) arrastam o ar em movimento, e que variam em latitude. No Hemisfério Norte provocam um desvio para a direita, dos corpos em movimento, e no Hemisfério Sul um desvio para a esquerda.

desviando-se para a esquerda e passando a soprar de NW, na zona onde seriam normais os alísios de SE. Da mesma forma, em Junho e Julho, os alísios de SE vêm até ao Hemisfério Norte, desviando-se para a direita e passando a soprar de SW. É este fenómeno global a causa mais importante da alternância de ventos na região equatorial em todo o globo, embora não explique ainda a especificidade do fenómeno das monções asiáticas.

Em toda a região do Índico e Pacífico Ocidental, com repercussões nas zonas continentais adjacentes, ocorrem, de facto, circunstâncias próprias que criam um clima muito específico caracterizado por um regime de duas estações nítidas, em que uma delas é bastante mais chuvosa que a outra. E foi a especificidade desta área do globo que levou Ramage a definir critérios que individualizam, de forma científica, a região das monções. Num trabalho minucioso que permanece como referência em todos os estudos de meteorologia tropical, caracterizou-a como um espaço de alternância da circulação atmosférica (entre Janeiro e Julho) em que variação de direcção dos ventos dominantes é de, pelo menos, 120°, com uma frequência em cada estação acima de 40% dos valores totais³⁸. Para além disso, durante um dos meses considerados (o auge da monção) a média de velocidade do vento deve ser superior a 3m/s,³⁹ sendo rara a presença sucessiva de um centro de alta e de baixa pressão dentro de uma mesma zona⁴⁰. A definição destas quatro condições coloca a região que se pretende caracterizar dentro da área típica das monções, onde ocorrem fenómenos meteorológicos próprios que tinham uma importância extraordinária para navegação à vela. Especialmente com os navios de pequeno porte e as condições precárias do século XVI.⁴¹

A imagem realça com grande nitidez a localização da zona das monções a sul da grande massa euro-asiática, presumindo-se que o principal motor do fenómeno seja o efeito do grande aquecimento (solstício de Junho) ou arrefecimento (solstício de Dezembro) do continente, em contraste com os espaços marítimos a sul e a leste, que aquecem e

³⁸ Ramage, *Monsoon Meteorology*, New York and London, 1971, p. 6.

³⁹ Cerca de 6 nós ou entre força 2 e 3 da escala de Beaufort.

⁴⁰ Quadrado esférico com 5° de lado

⁴¹ Os estudos de meteorologia tropical – como o de Ramage – visam a previsão meteorológica e procuram os múltiplos factores que a determinam. No quadro deste estudo, não se pretende mais do que uma explicação global que permite compreender as condições dominantes, e a forma como influenciaram a navegação em geral. Estas condições gerais, aliás, sofriam alterações circunstanciais de vária ordem que tinham de ser interpretadas na altura para delas tirar o melhor rendimento.

arrefecem com mais dificuldade. As monções asiáticas caracterizam-se por um fluxo convergente, durante o verão, e divergente, no inverno, e a observação deste facto motivou a primeira interpretação das monções por Halley, nos anos oitenta do século XVII: “a Ásia sopra ar frio e seco no Inverno e aspira ar morno e húmido no Verão”.⁴² Em linhas gerais, este modelo ainda constitui uma explicação coerente para o fenómeno global das monções, embora não permita compreender as especificidades regionais.

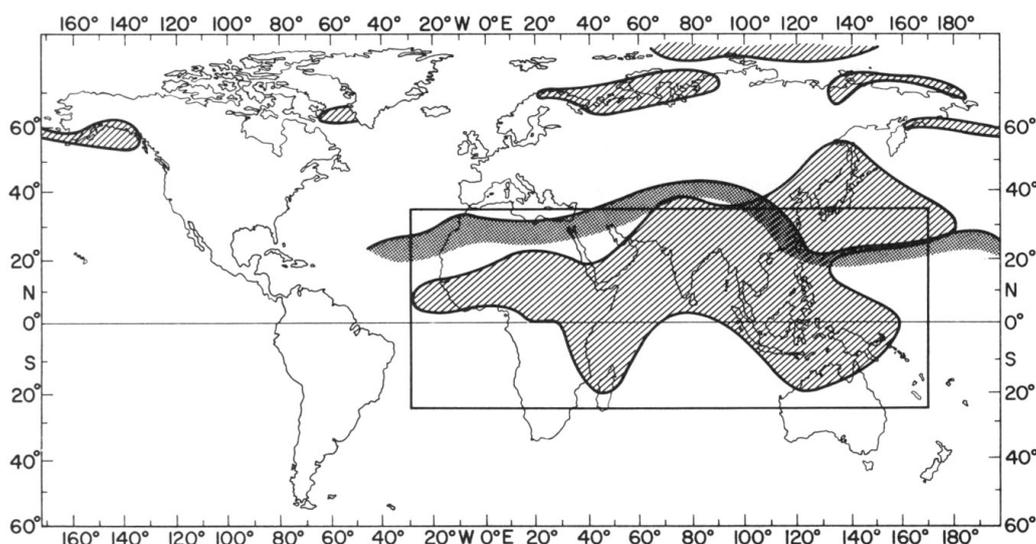


Fig. 1: Delimitação da região das monções, de acordo com Ramage: a parte a tracejado oblíquo representa zonas onde ocorrem fenómenos de alternância meteorológica do tipo monção, a linha larga, mais intensa, é o limite norte da região onde não se sucedem altas e baixas pressões numa mesma estação, e o rectângulo delimita a área típica das monções.

O grande aquecimento da Ásia, que ocorre na sequência do solstício de Junho⁴³ cria um centro de baixa pressão na região dos desertos a oeste da cadeia montanhosa dos Himalaias, entre o Turquemenistão e a Índia. Este centro tem extensões para leste e facilita o aparecimento de outros núcleos depressionários que se desenvolvem paralelamente à ITCZ, e que atraem um fluxo de ar quente e húmido ao longo do Índico ocidental, dando origem à mais característica de todas as monções (a monção de SW da Índia)⁴⁴. Na Índia provoca ventos de SW que, ao aproximarem-se da costa ocidental

⁴² *Apud*, P. Pédelaborde, *Les Moussons*, Paris, 1970, p. 103.

⁴³ Por analogia com as monções da Índia, por vezes é designada por monção de NE, o que é manifestamente incorrecto, porque não tem essa direcção noutros locais. Designá-la-emos por monção do solstício de Dezembro ou – mais frequentemente – por monção de Inverno, por estar associada ao Inverno do Hemisfério Norte. Da mesma forma a monção de Junho e Julho será chamada de monção do Verão.

⁴⁴ Talvez aquela que impressionou mais o mundo ocidental e a que foi estudada mais cedo.

provocam grandes perturbações atmosféricas, com muito vento e chuvas torrenciais. Na Malásia não se sente com tanta intensidade – e, sobretudo, não é acompanhada dos dilúvios hindustânicos – mas caracteriza-se por ventos dominantes do sector sul, que ao longo das ilhas do Arquipélago sopram de SE e E, a partir dos meses de Abril ou Maio e até Outubro.

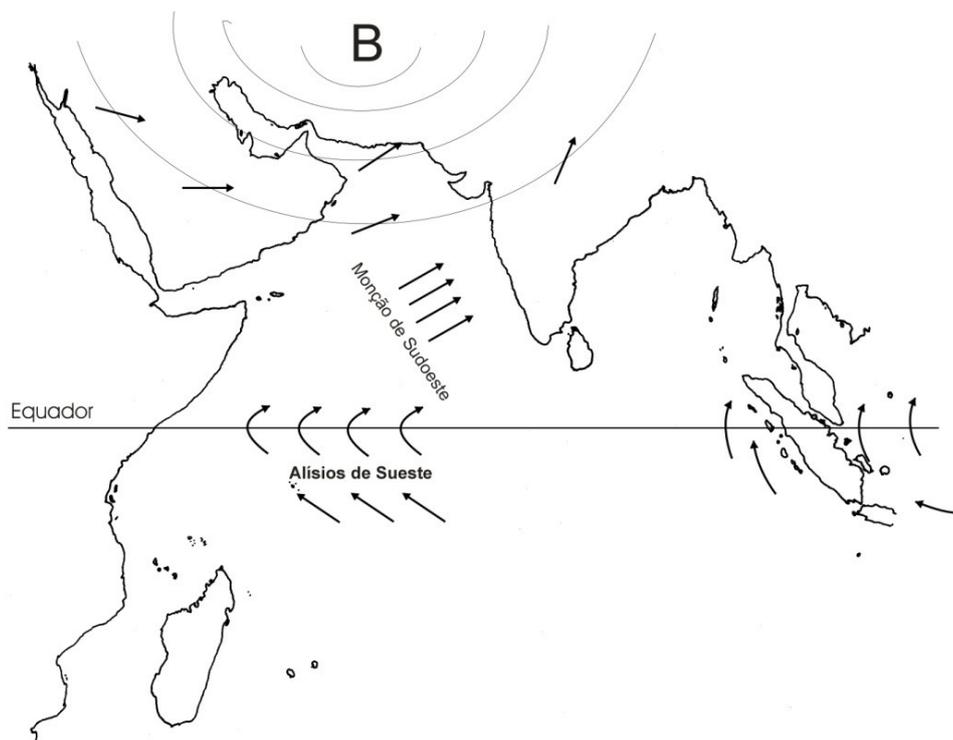


Fig. 2: Esquema Global da monção associada ao solstício de Junho, quando os ventos predominantes sopram do sector Sul.

Por outro lado, com o solstício do inverno, a ITCZ desloca-se até ao Hemisfério Sul, e está associada a uma baixa pressão sobre a Austrália, enquanto o continente asiático sofre um enorme arrefecimento, que gera um núcleo de altas pressões na região do Lago Baikal. A Ásia “sopra ar frio seco”, ou seja, a partir deste centro de altas pressões temos um fluxo de ar seco, em direcção ao Índico ocidental, onde reforça os alísios de NE, e em direcção ao Sueste Asiático, com ventos do quadrante norte, potenciados pela depressão australiana. Na China e na parte norte do Vietname corre uma massa de ar frio que provoca temperaturas inimagináveis em regiões tropicais. Mas estas temperaturas não chegam à parte sul do Mar da China, onde permanece um vento

do quadrante norte, quente e húmido. No Arquipélago o vento é NW, rondando para W à medida que nos aproximamos de Java e da linha de ilhas que com ela seguem para leste.

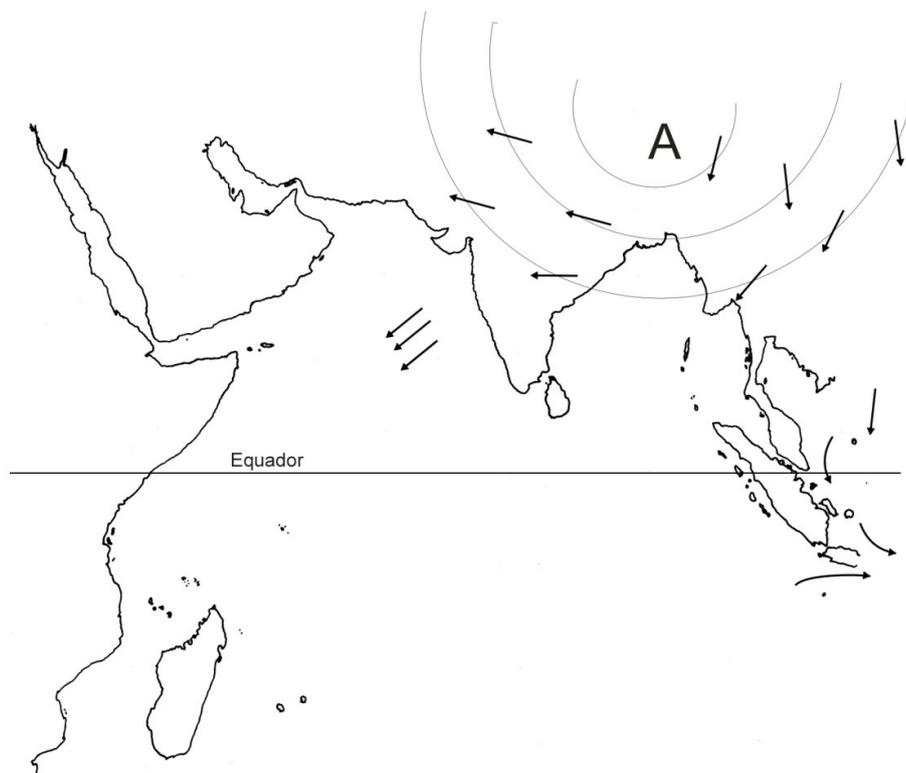


Fig. 3: Esquema Global da monção associada ao solstício de Dezembro, quando os ventos predominantes sopram do sector norte.

Hoje em dia as previsões meteorológicas rigorosas assumem um carácter importantíssimo por diversas razões (v. g. a navegação aérea), e isso exigiu uma investigação apurada de todos os condicionalismos que determinam as monções. Mas para o estudo da navegação à vela, pouco mais importa que o regime de ventos de superfície constantes e alternados, que geram condições favoráveis ou desfavoráveis a uma certa rota. E todas as vias marítimas do Oriente tinham a sua época própria, isto é, tinham as suas próprias *monções*, no sentido árabe da expressão «monção». A Carreira da Índia – talvez a mais estudada de todas elas – tinha um período definido para largar de Lisboa, uma época razoável para passar no Cabo da Boa Esperança e um limite para encetar a travessia de Moçambique para a Índia. Aconteceu o mesmo com a ligação ao Extremo Oriente e, naturalmente, com todas as viagens que começaram a fazer-se a partir de Malaca.

Seguia-se para o sul com a monção do solstício de Dezembro, nesse mesmo mês ou em Janeiro, com ventos do norte até Sunda e com oestes até à ilha das Flores. A partir de Abril o vento rondava para sul e sueste no Mar das Flores, mas era ainda escasso de norte e noroeste no Mar de Banda e Molucas. Só em Junho e Julho, lá chegavam os ventos do sul que persistiam por Outubro dentro. Quem estava nas Molucas, só tinha vento franco garantido em Janeiro e, se aproveitasse bem a travessia, conseguia negociar a noz e o macis em Amboíno e seguir para Malaca com lestes, ao longo das ilhas e com sul nos canais em frente a Samatra.

Não queria isto dizer que a viagem fosse impossível noutras alturas. Temos vários casos comprovados de viagens feitas *fora de tempo*. Dizem as crónicas que Pate Unuz organizou uma esquadra de mais de noventa velas, e fez toda a viagem dos estreitos em Dezembro e Janeiro para atacar Malaca⁴⁵. Precisamente quando Fernão Peres de Andrade se preparava para partir para a Índia, porque era a *monção* para isso. Barros diz que fez as últimas milhas, no estreito de Malaca, andando com as correntes de maré.⁴⁶ Tudo isto seria possível com navios de pequeno porte à custa de muito remo e aproveitando as brisas que sempre correm junto a terra. Aliás as grandes ilhas vulcânicas que vão de Java para leste proporcionam a alternância diurna de brisas terrestres e marítimas, e é natural que na sua costa se encontrem ventos de direcções surpreendentes, dada a orografia das terras com cones vulcânicos muitíssimo elevados. Não admira por isso que António de Abreu tenha partido de Malaca para Banda em Novembro de 1511, António de Brito em Outubro de 1522, e muitas mais viagens largaram fora do período recomendado de Janeiro, porque havia alguma defesa na navegação junto às grandes ilhas. A maior dificuldade deveria ocorrer na passagem das Flores para norte, e estou em crer que algumas viagens se prolongaram demasiado para leste porque o vento escasseava para a travessia até Banda ou Amboíno.

No caminho das Molucas, pela via de Bornéu, seria lógico partir tão cedo quanto surgissem os ventos do quadrante sul, a partir de Maio (ou mesmo antes), contudo a viagem é relativamente rápida até à parte norte de Bornéu, correndo a costa NW da ilha. Será conveniente aproveitar o vento dominante da monção do verão, mas é preferível ir

⁴⁵ Em princípio era difícil fazer os canais de sul para norte, a partir de Novembro, embora esse mês ainda pudesse ser favorável. Rui Araújo, explica a Afonso de Albuquerque que os “de Java vem em Outubro e Novembro, [...] e daquy vam a Pedir, por pimenta, [...] e vam e vem.” *DHMPPQ-I*, vol I, p. 20 e ss.

⁴⁶ Barros, *Década II*, p. 400.

mais tarde – por Agosto ou Setembro – para que se possa ter tempo favorável na aproximação a Ternate ao rumo SE⁴⁷. Além disso a ilha proporciona um regime de brisas muito definido, em que sopram ventos de oeste durante o dia e leste durante a noite⁴⁸. Fácil seria aproveitá-las (mais à ida do que à vinda), mesmo quando a monção já não era muito clara. Era importante ter ventos do quadrante sul, para largar das Molucas e demandar a ponta de Bornéu, como era importante ter os mesmos ventos à ida, para atravessar de Singapura para essa ilha e correr ao longo da sua costa noroeste.

O caminho da China era, contudo, um pouco mais complexo, pela multiplicidade de factores a ter em conta. Contudo, a navegação estava menos condicionada pelo fenómeno em si. Rui de Araújo – o feitor cativo que ficou em Malaca – diz que “os chins em seu proprio tempo em que vem, em Abryl, e partem daquy pera sua terra em Mayo [...] e detem-se no caminho vinte e trinta dias, aa ida; e outros tantos, aa vynda”.⁴⁹ E os primeiros portugueses que demandaram o *Celeste Império* partiram de Malaca em Maio de 1513, acompanhando os navios chineses que regressavam a casa.⁵⁰ As viagens que se seguiram, até à grande rotura em 1522, largaram por meados do ano, claramente a aproveitar a monção do Verão e os ventos do quadrante sul. E o mesmo aconteceu com a jornada de S. Francisco Xavier ao Japão, partindo de Malaca no dia 24 de Junho de 1549, alcançando a imediações de Cantão em finais de Julho,⁵¹ ou com a viagem que efectuou à China em 1552, em que partiu em Julho. Mas o *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes* (ci. 1548) diz: “Indo de Malaca para a China parte ao primeiro de Janeiro até 15 do dito mês; [...] e quem partir em Dezembro irá tomar bem e à sua vontade”.⁵² Ou seja, em plena monção de Inverno, com ventos do quadrante norte e com a as correntes “muito rijas para o sul quarta do sueste”. Contudo, num roteiro existente na Biblioteca Nacional de Espanha, que não será de antes do final do século XVI, diz que “para salir de Malaca para la China aguardar la mociom que entra

⁴⁷ Apesar de não fazer parte deste estudo, a viagem para as Filipinas dos finais do século XVI e princípios do XVII, é interessante verificar que sobre ela se recomendava sair de Malaca, um pouco mais cedo, “para goçar de la mociom de los ponientes que dūran hasta fim de setiembre”. BNE, Mss 3176, fl 102r. O manuscrito citado – pertencente à biblioteca Nacional de España – contém 225 fólhos, que incluem vários roteiros em língua portuguesa e castelhana, entre os quais uma versão do célebre roteiro de Lisboa à Índia de Vicente Rodrigues.

⁴⁸ *Sailing Directions: Borneo...*, p. 309.

⁴⁹ Carta de Rui de Araújo a Afonso de Albuquerque, em 6 de Fevereiro de 1510. *DHMPPPO-I*, vol I, p. 27.

⁵⁰ Rui Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins*, Lisboa, 2000, p. 151.

⁵¹ G. Schurhammer, *Francisco Javier. Su vida y su tiempo*, vol II, Pamplona, 1992, p. 57.

⁵² F. Costa, *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940, p. 97.

en Abril que entram los ponientes”⁵³, e esta é a versão corroborada por outros roteiros deste percurso, como veremos adiante. Quer isto dizer que era possível fazer a viagem em muitas épocas do ano, como se deduz, aliás, de uma indicação do *Livro de Marinharia de Gaspar Moreira*, onde se pode ler:

“En toda esta viagem da China, não ha mais que dous ventos de monção, norte e sul; sem embargo, como digo, que en anbas estas monções tem o vento leste tanta força que, se o vento da monção venta des dias, ha o vento leste, lesnordeste e nordeste de ventar os seus sinco; por onde estes ventos levantes se podem ter por reis nestas costas.”

É muito provável que as datas aconselhadas para a viagem da China começassem por ser determinadas pelos ventos dominantes, adaptando, na medida do possível, a condicionantes de natureza comercial.⁵⁴

Para norte de Macau, em toda a costa chinesa, nas ilhas de Ryu Kiu e no Japão persiste um regime sazonal de monções, mas de uma forma um pouco diferente das regiões tropicais⁵⁵. Na realidade, durante o inverno, a circulação em torno do anticiclone (alta pressão) siberiana e da depressão do Pacífico faz com que soprem ventos predominantemente de norte ou noroeste, mas com grandes variações que são tanto mais frequentes quanto maior é a latitude⁵⁶. E a mesma inconstância ocorre quando as baixas pressões térmicas se instalam na Ásia, na época da monção do verão. Esta estação, aliás, faz-se sentir de forma muito menos intensa que a do inverno e de forma mais descontínua ainda.

As viagens para o norte (Chinchéu, Ruy Kiu ou Japão) faziam-se aproveitando estas condições, partindo em Maio ou Junho e temendo-se se chegava o mês de Julho sem partir, porque começava a época dos terríveis tufões a que nenhum navio conseguia resistir se não estivesse abrigado. S. Francisco Xavier largara de Malaca em 24 de Junho

⁵³ BNE, Mss. 3176, fl 83r

⁵⁴ Uma dessas condicionantes era chegar ao rio das Pérolas a tempo de fazer a viagem para o Japão. Na ida para o norte a margem não seria muito grande, e temos o exemplo de Fernão Peres de Andrade que, em 1516, teve de regressar a Malaca por não conseguir passar além de Champa. *Infra*, p. 84.

⁵⁵ Em boa verdade, se fosse aplicada a regra da não sucessão de altas e baixas pressões numa mesma região, durante a mesma estação, com dificuldade diríamos que o Japão se integra na zona das monções. Digamos que é possível encontrar um regime alternado de ventos predominantes, com grandes variações, apesar de tudo. Pedelabourde, *op. cit.*, p. 120.

⁵⁶ Sobretudo com condições de chuva nas encostas montanhosas viradas a ocidente.

de 1549, seguindo a bordo de um junco com tripulação chinesa, por um caminho que à altura já era conhecido de muitos portugueses. Queria chegar nesse ano ao Japão, mas não conseguiu que nenhum navio português o transportasse porque, nessa altura, havia graves problemas com as autoridades chinesas do norte e os mercadores temiam essa costa. Apesar de tudo, com a ajuda do capitão de Malaca, Pedro da Silva da Gama, encontrou um mercador chinês emigrado na cidade que se dispôs a levá-lo com todos os padres da Companhia que o acompanhavam. Partiram tarde e a 21 de Julho ainda estavam na costa de Champa, onde foram apanhados por um violento temporal que os atrasou ainda mais. Só no final do mês alcançaram as ilhas da foz do rio de Cantão e em Agosto o Chinchéu, onde o capitão queria invernar com receio de passar nesse ano ao Japão. Esta possibilidade desesperava o padre que ansiava por chegar à *Terra do Sol Nascente*, e as suas capacidades persuasivas inspiravam-se certamente na imensa fé de que nada aconteceria, mas a experiência de um marinheiro chinês não se comovia facilmente com esses argumentos tão contrários à lógica daquela viagem. Acabou por conseguir os seus intentos, mas não sem ter exercido grandes pressões que assentaram com certeza na dependência que o capitão tinha dos favores dos portugueses de Malaca, onde ficara a sua família⁵⁷. De um modo geral, aliás, esta viagem ao Japão teria de se fazer em duas etapas com uma invernada na China, aproveitada para comércio, e foi essa circunstância que, alguns anos mais tarde, deu a Macau as condições de localização privilegiada, semelhantes às que Malaca tinha: na grande dificuldade de fazer o caminho para o Japão, de uma só vez – tanto mais que o objectivo era o comércio e isso obrigava a parar alguns meses na China – o porto fornecia as condições de invernada.

O valor de Malaca – todos o entendemos – é de natureza estratégica, e a estratégia tem múltiplas componentes. O regime de monções era uma dessas componentes que lhe dava uma importância acrescida à já excelente localização geográfica na entrada do estreito, com abrigo, com água, com um sistema alfandegário bem montado e atractivo, e com domínio militar naval sobre quem passava. Quem vinha da Índia encontrava ali os produtos trazidos do Arquipélago e da China, detendo-se o tempo necessário para efectuar as suas trocas e esperar pela viragem da estação para regressar ao Indostão. E o mesmo acontecia com os comerciantes do Extremo Oriente que chegavam em períodos diferentes, mas nas mesmas condições. E a cidade beneficiava desta complementaridade de acções desfasadas no tempo, dando-lhe as

⁵⁷ Schurhammer, *op. cit.*, vol IV, p. 58.

condições suficientes para uma vivência próspera, apesar de não ter os seus próprios meios de subsistência.

As vias da navegação portuguesa oriental

Denis Lombard, numa obra de referência sobre o espaço marítimo e comercial do Extremo Oriente, *Le Carrefour Javanais*, desenvolve a ideia de que ali se vivia algo de semelhante ao complexo mediterrânico estudado por Braudel. Um mundo de gente que fervilhava de porto para porto – neste caso ao ritmo das monções – vendendo e comprando sucessivamente as suas mercadorias e num movimento constante. Por cima deste formigueiro, velava de forma discreta o poder da China, que se exercia de forma directa ou indirecta⁵⁸. E por isso o autor chamou aquele espaço o Mediterrâneo Chinês, que tinha como placa giratória distribuidora de mercadorias a ilha de Java ou, mais propriamente, a costa norte da ilha de Java conhecida por Pasisir⁵⁹. Esta visão é bastante mais abrangente e objectiva do que qualquer observação feita a partir de Malaca ou de qualquer outro elemento periférico do sistema de trocas oriental, mas não retira a possibilidade de continuar a analisar a perspectiva daquela cidade do estreito, sobretudo porque ela foi o elemento de ligação com o Índico Ocidental, e ali se faziam representar quase todos os elementos desse Mediterrâneo Chinês. E a verdade é que os portugueses do século XVI apenas estiveram fora das linhas que emanavam de Malaca, como privados e/ou clandestinos – quase sempre disfarçados e viajando em juncos – circulando em circunstâncias em que pouco importava a sua condição lusa⁶⁰. Fizeram-no em abundância – é verdade – e, em muitos casos, as descontínuas linhas diplomáticas oficiais só foram recompostas depois da acção destes aventureiros, que foram ganhando peso junto dos poderes locais influentes. Na linha de comércio com o norte foram eles que garantiram a retoma de algo que tinha sido perdido e, de certo modo, entrara no vasto rol de esquecimentos dos governadores da Índia. Algumas das rotas marítimas que inicialmente Afonso de Albuquerque tentou estabelecer, enviando emissários a diversos locais (Pegu, Sião, Molucas, China, ...), andaram durante décadas

⁵⁸ O seu poder tinha-se feito sentir através das imensas esquadras que circularam até 1433, e que agora se cingiam à vigilância da costa. Contudo – e apesar da ausência em força –, a capacidade económica do Império fazia dele um imenso mercado que impunha tutelas e ditava regras.

⁵⁹ A expressão *pasisir* resulta de *pasir* (areia) e *pasar* (mercado), designando assim o mundo comercial marítimo da costa norte da ilha de Java, onde cresceram os sultanatos islâmicos cujo poder dependia desse mesmo comércio. D. Lombard. *Le Carrefour Javanais*, vol I, p. 26 e 211.

⁶⁰ Beneficiaram, por vezes, da condição de descendentes luso-asiáticos.

por conta de cada um, e foi a pouco e pouco que regressaram ao controlo do capitão de Malaca e do governador da Índia. Um controlo que, aliás, nunca seria retomado na totalidade, mantendo-se em níveis que a todos interessavam.

A observação deste facto é particularmente importante para o presente estudo sobre roteiros e rotas do Extremo Oriente Português. Estes textos dizem respeito a viagens típicas que, nalguns casos, demoraram décadas a institucionalizar-se e a chegarem ao controlo régio. Percebe-se então porque é que alguns textos só surgiram muitos anos depois de ter começado a actividade náutica intensa, e porque é que a maioria deles se reporta a caminhos que começam ou acabam em Malaca – centro político da actividade portuguesa no Extremo Oriente, durante o século XVI. Os roteiros das Molucas são, apesar de tudo, mais precoces que os da China, mas a razão porque isso acontece também tem a sua explicação dentro deste mesmo raciocínio. As vias para essas ilhas tiveram sempre um controlo oficial⁶¹ e todos os anos lá se deslocava um navio do rei, que exigia uma tripulação mínima e um piloto, coisa que não aconteceu com a maioria das outras regiões de comércio a leste de Malaca. Nomeadamente não aconteceu com a China, com os Léquiós e com o Japão, antes do governo de Martim Afonso de Sousa.

As vias da navegação do Extremo Oriente foram, portanto, de diversa ordem e – com a (parcial) excepção já referida – funcionaram sempre sem grande controlo do capitão de Malaca. E os portugueses estiveram presentes em quase todas elas, fosse isso permitido o proibido pelas diversas autoridades locais. Já foi explicado como os chineses proibiram todo e qualquer comércio com os nacionais, mas sabemos também que isso não foi impedimento a que ele se realizasse, e os mercadores que nele se empenharam mereceram grande consideração por parte de algumas autoridades chinesas provinciais, que disso tiraram grande proveito. E na verdade – de uma forma muito tardia – surgiram roteiros de várias rotas que se cruzaram com as grandes vias que vamos considerar, e que muitas vezes passavam ao lado de Malaca.⁶² Não vamos poder falar deles, porque isso alargaria o trabalho para uma dimensão inapropriada, mas

⁶¹ Muitas viagens se fizeram sem esse controlo e as exigências monopolistas da coroa levantaram problemas que obrigaram a abrandar a vigilância, sob pena de esgotarem as capacidades da alfândega de Malaca por falta de rendimentos.

⁶² Uma dessas vias – de grande importância, aliás – foi a que ligava Sunda directamente à China, com grandes carregamentos de pimenta.

importa perceber que existiram e tiveram um papel importante. Vamos debruçar-nos (como já foi dito) apenas sobre as duas derrotas de acesso às Molucas, e sobre aquela que conduzia à China. Mas antes ainda de mergulharmos nos textos dos roteiros analisando ao pormenor os percursos dos navios, é útil falar um pouco dos espaços marítimos que cada uma atravessava.

A primeira via de acesso às Molucas foi aberta logo em 1511, por mandado de Afonso de Albuquerque, e fez-se numa longa viagem em direcção ao sul e a leste, ao longo das ilhas do Arquipélago onde era mais usual fazer percursos curtos, saltando de porto para porto, comprando e vendendo sucessivas vezes até alcançar as ilhas de Banda. Os próprios habitantes das Molucas não saíam de lá para vender o cravo ou a noz e esperavam que lá fossem os comerciantes do Pasisir que o traziam para Java, para Malaca ou para outro porto onde os vendessem para comprar outra coisa qualquer que levariam mais além. A viagem era, portanto, longa mas sempre lucrativa. As suas dificuldades resultavam sobretudo da complexidade da navegação pelo meio das ilhas, onde mesmo os pilotos mais experimentados não ousavam navegar de noite ou com menor visibilidade. Navegando na altura própria, a viagem não tinha grandes problemas técnicos, os temporais não eram frequentes e as calmarias não criavam grandes dificuldades porque só se perdia a vista de terra em períodos relativamente curtos. Havia, aliás, uma defesa muito grande nas brisas que sopram junto a terra em todo o percurso. Como veremos adiante, nalguns locais levantavam-se problemas com as correntes entre ilhas, havendo pequenas travessias que apenas se deviam fazer com vento franco que permitisse bom andamento e bom governo.

A via de Bornéu permitia alcançar as Molucas em muito menos tempo, mas não tinha a vantagem do comércio permanente à maneira do Mediterrâneo. Apenas o porto de Bornéu, propriamente dito, oferecia algumas mercadorias, nomeadamente ouro “mujto baixo em quilates”⁶³ e cânfora, que podiam trocar-se por panos de Cambaia ou Bengala. Uma informação de 1540, numa carta de Braz Baião escrita ao rei, diz-nos que há “boôs pilotos especialmente huns a que chamam luções⁶⁴ e sam eles descobridores.”⁶⁵ Tanto quanto afirma o próprio, esteve nessa ilha durante um ano e

⁶³ *Suma*, p. 375.

⁶⁴ luções eram os habitantes das filipinas, mas essa designação também se dava aos que eram oriundos da região norte de Bornéu.

⁶⁵ CC-I-68-63

meio, e revela que nas ilhas do sul haverá bastante ouro e pérolas. O percurso ao longo da costa noroeste era relativamente simples e bem referenciado, beneficiando ainda do regime de brisas que dava algumas garantias de bom vento até alcançar a ponta norte da ilha. A travessia daí para Ternate é que era mais complicado, dada a complexidade do mar de Sulu e das Celebes.

Os chineses – que em tempos tinham sulcado todos os mares o Índico oriental – faziam as viagens para sul por duas grandes vias: uma vinha por Taiwan para as Filipinas, de onde seguia para Bornéu ou para o Mar de Sulu e Celebes, por onde chegavam às Molucas; e outra mais ocidental que vinha a Cantão e a Cape Varella onde se dividia em duas outras alternativas que deixavam no meio o intenso formigueiro dos baixos do Mar da China: uma dessas alternativas seguia para a ponta da península malaia, de onde seguiam para Malaca ou para o sul (Java); e a outra para a costa da ilha de Bornéu, à procura de Tunjung Datu que dava acesso também ao sul⁶⁶. A derrota que os portugueses exploraram na primeira fase das suas viagens à China foi esta última, contornando a costa do actual Vietname de onde atravessavam para Ainão e para Cantão. De um modo geral a rota é limpa até alcançar a costa chinesa, mas tem duas travessias sujeitas a correntes laterais que podem empurrar os navios para dentro dos respectivos golfos ou para cima dos parcéis já referidos. Contudo, o principal problema das viagens à China era, sem dúvida, os tufões de que era preciso aprender os sinais e guardar-se das épocas em que ocorriam.

⁶⁶ J.V. Mills, “Chinese navigators in Insulinde about A.D. 1500”, in *Archipel*, nº 18, Paris, 1979, p. 71.

CAPÍTULO II

De Malaca às Molucas

Segundo as fontes coevas, Malaca foi ocupada por meados do mês de Agosto de 1511, com grande resistência por parte das forças fiéis ao sultão e com alguma permissividade das comunidades tamil e chinesa que ali viviam. Chegados que foram os portugueses, entabularam-se conversações que – como quase sempre acontecia – cedo se transformaram num “diálogo de surdos”, cujo único objectivo era ganhar tempo⁶⁷. A determinada altura, Rui Araújo e todos os portugueses que com ele tinham ficado cativos em 1509 foram soltos, mas prolongavam-se as exigências e dilações por causa das mercadorias da feitoria e o impasse continuava. Albuquerque decidiu atacar a ponte que unia os dois sectores da cidade separados pelo rio, mas a primeira investida não teve o sucesso desejado, obrigando a uma retirada para os navios. Pensou-se em abalroá-la com um junco tomado no porto e comandado por António de Abreu, mas o rio era baixo e o navio não conseguiu entrar, ficando encalhado durante vários dias, sofrendo ataques e esperando por uma maré viva que permitisse a entrada. João de Barros diz que tal ocorreu numa sexta-feira dia 8 de Agosto,⁶⁸ data que oferece dúvidas nos textos de Castanheda e Correia. A discrepância da descrição deste último é bastante grande e não parece ser credível, mas Castanheda apenas difere entre os dias 8 e 10 de Agosto, corroborando, no entanto, que foi numa sexta-feira.⁶⁹ A diferença não passaria de um pormenor sem importância, não fosse a oportunidade de aqui introduzir um importante instrumento de investigação. Sabemos hoje que a amplitude de maré em Malaca é pequena (cerca de 1,8m a 2,0m em águas vivas) mas as fontes são unânimes em dizer que marcou a diferença entre o poder ou não poder entrar no rio. O relato de Barros diz que a primeira tentativa para chegar à ponte ocorreu com as marés vivas da lua nova,

⁶⁷ Ganhar tempo, em todas estas querelas orientais, podia significar a perda de uma monção, fazendo com que uma poderosa frota atacante, de repente, caísse numa situação desesperada, sem abastecimentos e sem poder retirar. De forma que, para quem estava em terra, e tinha o natural objectivo de impedir o ataque ou a conquista, prolongar negociações e retardar decisões era sempre uma prática que ia colocando o invasor em progressiva desvantagem e ansiedade. Albuquerque tinha uma noção clara disso, como demonstrou em várias situações do seu governo da Índia.

⁶⁸ Barros, *Década 2ª*, p. 278.

⁶⁹ “determinouse que ao outro dia que era sesta feyra dez dias Dagosto, duas horas antemanhaã com a preamar cometessem a cidade, & ho jungo abalroasse a ponte” Castanheda, vol I, p. 640. Deve notar-se que a sexta-feira dessa semana foi dia 8 e não 10 de Agosto, tratando-se portanto de um lapso.

mas o junco ficou preso num baixo e aí resistiu a ataques durante nove dias. A referência temporal é improvável, porque a efeméride teve lugar no dia 25 de Julho (dia de Santiago), data em que se deu um primeiro desembarque que ocupou de facto a ponte mas à custa da tropa apeada. A operação não teve o resultado que Albuquerque desejava, e foi necessário retirar para os navios, seguindo-se um aconselhamento entre os fidalgos notáveis com vista a novas iniciativas. Pôs-se a hipótese de retirar, mas o governador decidiu o envio do junco, que não conseguiu entrar na barra pelas razões já expostas, o que só pode ter ocorrido alguns dias depois da lua nova. Decorreram entretanto os nove dias de combates no rio⁷⁰, pressupondo-se que o navio foi “safo” na primeira oportunidade para isso. Sabendo nós que a maior maré teve lugar a 9 de Agosto, não parece provável que os portugueses tenham deixado passar esse dia sem tentarem forçar a passagem, e esperando até dia 10. A data de 8 de Agosto indicada por Barros é, pois, a que tem maior credibilidade. Corroborada pelo facto de ter sido sexta-feira, como também diz refere Castanheda. Desta vez, a manobra ofensiva teve sucesso e os portugueses ocuparam uma posição decisiva que lhes garantiu a vitória e a conquista da cidade.

Passado que foi o alvoroço dos combates e saques, começou a assentar a poeira dos ânimos e a calma foi-se restabelecendo com o regresso de uma grande massa de fugitivos que se abrigara pelo sertão. Albuquerque queria construir uma fortaleza, que garantisse a posição, e deu ordens nesse sentido. Pretendia também que a actividade comercial retomasse a sua antiga prosperidade, e tomou algumas medidas administrativas e diplomáticas com o intuito de atrair os velhos comerciantes que se dispusessem a acatar a vassalagem ao rei de Portugal. Nem mesmo os muçulmanos seriam excluídos, desde que aceitassem as condições que já existiam na Índia⁷¹. No fundo pretendeu exercer uma soberania portuguesa, com um capitão na fortaleza e uma armada no mar, mas mantendo – tanto quanto possível – as antigas estruturas, para que a cidade continuasse a gerar a riqueza que fizera a sua grandiosidade. E de imediato foram organizadas viagens de diplomacia e comércio aos reinos e senhorios que habitualmente frequentavam Malaca, dando-lhes a conhecer que o novo poder instalado estava disposto a oferecer-lhes o apoio, a segurança e as vantagens a que estavam

⁷⁰ Em que António de Abreu foi ferido com um tiro de “espingardão” na face, que lhe arrancou uma parte dos dentes e da língua, e “depois que ouue saude lhe ficou nam muyto em seu lugar” Barros, *Década 2ª*, p. 277.

⁷¹ L.F. Thomaz, *Os Portugueses em Malaca*, vol I, Lisboa, 1964, p. 64 e ss.

acostumados. Uma dessas viagens foi – como dissemos – a que levou António de Abreu até às ilhas de Banda, abrindo o caminho para as Molucas⁷², onde mais tarde se vieram a estabelecer com uma feitoria e uma fortaleza, com que controlavam uma parte significativa do comércio do cravo, da noz e do macis. Desta viagem falarei adiante com mais pormenor, no pressuposto de que terão sido colhidas importantes informações para a definição do caminho do sul entre Malaca e as Molucas: o caminho que segue ao longo de Samatra, pelo norte de Java e pelo anel de ilhas que estão na sua continuidade para leste, até ao Mar de Banda. Mais tarde, abrir-se-ia outra via de acesso às especiarias, seguindo pelo estreito de Singapura até a costa de Bornéu, contornando esta ilha pelo norte, até alcançar o estreito de Balabac, e cruzando o Mar de Sulu e Mar das Celebes que dão acesso às Molucas. Uma viagem bastante mais curta que a do sul e, sobretudo, menos demorada, desde que feita no período adequado e com condições normais. Analisaremos estes dois caminhos em subcapítulos distintos, começando pela viagem do sul, por ter sido a primeira e, provavelmente, a mais utilizada numa primeira fase.

A via marítima pelo sul

António de Abreu partiu, portanto, de Malaca, com as ordens de que Afonso de Albuquerque dá notícia numa carta escrita ao rei, datada 20 de Agosto de 1512, em Cochim. Nela se diz o seguinte:

“a nao çabaya e a nao samta catharina e a caravela latina sam carregadas de mercadorias aas ilhas do cravo carregar de cravo : vay nelas por capitam moor amtonio d abreu, sota capitam francisco serrão, vay na caravela latina symam afomso [...] partiram no mês de novembro, dous meses e meo amtes que eu partisse; levam dous pilotos da terra e tres portugueses, he hum gomçalo d oliveira e o outro luis botim e o outro francisco rrodriguez, homem mamcebo que quaa amdava, de muy boom saber, e sabe fazer padrões [...] e com fundamento d irem á ilha de bamdam, ilha das maçãs e noz nozcada, e dy irem espalmar a hum cabo que se chama ambam, de hũa ilha gramde que está quatro

⁷² Entendendo as Molucas com o sentido restrito das cinco ilhas principais produtoras de Cravo (Ternate, Tidore, Bachão, Motir, e Maquiém), de que fala Tomé Pires (*Suma*, p. 339) e Gabriel Rebello (*DHMPPPO-I*, vol IV, p. 171.). Sobre a definição das Molucas e o conceito lato de “ilhas do Cravo”, deve ver-se Florbela Frade, *A Presença Portuguesa nas Ilhas de Maluco*, Lisboa, 1999, p. 18 e ss.

dias de caminho das ilhas do cravo; reconhece a maré aly muito, e isto se lhe cumprisse.”⁷³

Como se vê é o próprio Albuquerque que refere a data da partida dos navios, que não concorda com a informação de outros autores que se reportam a ela falando no mês de Dezembro ou, simplesmente, que teve lugar no final do ano. A situação podia gerar, de facto, algumas dúvidas, uma vez que a monção de Banda e Molucas tinha lugar em Janeiro ou Fevereiro, mas todos os cronistas escreveram depois do governador, e eu não vejo como poderia ele ter-se enganado numa carta enviada ao rei, poucos meses depois dos navios largarem⁷⁴. Tomo, portanto, como verdadeira a partida no mês de Novembro, em direcção ao sul. E realço que foi precedida em dois ou três dias por um junco local, conduzido por “um mouro natural de Malaca per nome Nehóda Ismael, com mercadoria de alguns mouros Jáos & Maláyos que tratauam nestas partes”⁷⁵, o que constitui uma indicação muito forte de que a data de largada não era de todo absurda. Já vimos como a monção de sudoeste, que afecta a costa indiana de forma dominante, não tem a mesma intensidade na região do Arquipélago, e é muito vulgar a ocorrência de circunstâncias locais e temporãs favoráveis a qualquer viagem, mesmo que resulte mais lenta.

Na carta referida, Albuquerque dá notícia dos navios que deixou em Malaca e quais as suas missões, referindo-se aos três que foram carregados de mercadorias e enviados “aas ilhas do cravo carregar cravo”. Evidentemente que, se isto fosse dito alguns anos mais tarde, a expressão “ilhas do cravo” só poderia ser identificada com as Molucas, mas não é o caso em 1511 ou 12. Deve notar-se que, mais adiante, diz que os navios iriam a “bamdam, ilha das maçãs [macis] e noz nozcada [moscada]” e depois “espalmar a hum cabo que se chama ambam [...] e isto se lhe cumprise”. Ou seja, fariam a viagem, carregavam as especiarias, e depois iam varar a Amboíno para beneficiar o costado e o fundo (o que não é tarefa para poucos dias). Faltavam ao governador muitas informações sobre as ilhas orientais, e isso pode estar na base de uma informação menos clara, mas tinha visto pelo menos a carta do piloto “da jaoa, a quall tinha [...] as ilhas do

⁷³ CAA, vol I, p. 68.

⁷⁴ O furor epistolográfico de Albuquerque é surpreendente, nestes anos de 1512 e 1513. São dezenas de longuíssimas cartas, escritas pelo secretário António da Fonseca, que para isso recolheria, certamente, um infundável número de notas. Não creio que homem tão diligente em tudo o que fez e descreve se enganasse na data da partida dos navios de António de Abreu.

⁷⁵ Barros, *Década 3ª*, fl136v.

cravo, a navegaçam dos chinns e gores, com suas lynhas e caminhos dereytos”⁷⁶, acrescida, certamente, de outras informações desse mesmo piloto, o que lhe permitiria compreender que não seria fácil fazer tudo o que ordenara e ter tempo para ir às ilhas Molucas. E se esse fosse o objectivo ele estaria explícito na carta ao rei, o que não acontece. Numa primeira viagem, e havendo um claro desejo de obter especiarias para levar para a Índia e Lisboa, não faz nenhum sentido que fosse doutra forma. E, sendo possível carregar cravo em Banda – uma prática corrente, porque das Molucas ali o vinham trazer –, estou convicto que o objectivo de António de Abreu era alcançar essas ilhas.

Dadas as condições da proximidade do Equador, Banda tinha, no tráfico do cravo, um papel semelhante ao que Malaca desempenhava, em relação ao comércio em geral. Quem chegava do sul – por Abril ou Maio – podia ir até às Molucas, mas depois tinha de esperar aí pela estação própria para o regresso, que só chegaria em Janeiro do ano seguinte. De forma que foi prática comum, ao longo do século XV e XVI, que este comércio se realizasse em duas etapas: o cravo vinha das Molucas para Banda, Amboíno ou Ceram na monção adequada ou em *coracoras*⁷⁷ e outras embarcações de remo e vela, e os comerciantes vindos do sul aí o adquiriam para o levar para Java ou Malaca.

A segunda viagem às Ilhas foi ordenada por Rui de Brito Patalim e partiu de Malaca a 28 de Dezembro de 1513, sendo claro que o objectivo era ir apenas a Banda, e o mesmo aconteceria em 1514, já sob as ordens de Jorge de Albuquerque.⁷⁸

Como sabemos as Molucas foram alvo de uma disputa ibérica que opôs D. João III e Carlos V, reclamando ambos pelo direito à sua posse, como consequência do Tratado de Tordesilhas. O conflito levantou-se na sequência da viagem de Fernão de Magalhães e motivou complexas conversações, que decorreram entre Abril e Maio de

⁷⁶ CAA, p. 64

⁷⁷ Sobre as *coracoras*, deve ver-se Gabriel Rebello, in *DHMPPQ-I*, vol VI, p. 193 e Sebastião Dalgado, *Glossário Luso-Asiático*, vol I, New Delhi, 1988, p. 307. As limitações sazonais às viagens de Banda para as Molucas e volta devem ser entendidas como dizendo respeito a grandes navios de vela, abundando as referências a embarcações mais ligeiras, sobretudo de remo e mistas, que o podiam fazer fora da monção aproveitando circunstâncias meteorológicas locais e/ou pontuais.

⁷⁸ Este anno nam mando a Banda mas que Antonio de Miranda, no *Bretam*, e hum junquo com elle, pera trazerem maçãs e nos e cravo que acharem”. *DHMPPQ-I*, vol I, p. 80. Nesta carta, Jorge de Albuquerque dá notícia ao rei do contacto com o rei de Ternate, indicando que “diz que tem pillotos que sabem ho caminho” de Banda às Molucas.

1524, para as quais foram reunidos depoimentos de vários fidalgos e notáveis do reino que, de algum modo, estavam informados sobre as andanças portuguesas no Extremo Oriente. Fosse por terem presenciado os factos, fosse por terem ouvido falar deles, na Índia ou em Malaca. Quase todos mantêm a tónica de que, após a conquista de Malaca, Afonso de Albuquerque mandou descobrir Maluco (ou Maluco e Banda), e essa é a versão com o que concordam posteriormente os cronistas⁷⁹. Não deixa de ser interessante, contudo, verificar que os depoimentos mais detalhados referem explicitamente que os navios de António de Abreu não passaram além de Banda. Jorge Botelho (que esteve em Malaca) acrescenta que “as naos que hiam de malaca chegauam a banda e amboyno, e nom pasavam d hy, pera lla seruirem outros tempos; e ffrancisco serrão, nos juncos d el rrey de maluco, lhe trazia ally a carga”,⁸⁰ versão que concorda em absoluto com a realidade daquela navegação, independentemente da versão oficial portuguesa sobre a tutela efectiva das ilhas Molucas.

Não me querendo alongar mais neste assunto preliminar, realço apenas que – por causa das condições meteorológicas – a viagem de Malaca até às Molucas tinha duas partes distintas que concorriam em Banda. Era possível fazê-la de forma directa, desde que se chegasse a estas ilhas por alturas de Maio ou Junho, mas o regresso era difícil antes de Janeiro do ano seguinte. Por isso o comércio do cravo, noz-moscada e macis teve em Banda e Amboíno uma plataforma decisiva, anterior à própria chegada dos portugueses, que seguiram esse exemplo mesmo depois de terem dominado o caminho de Ternate⁸¹.

António de Abreu saiu, portanto, de Malaca antes do momento mais favorável da monção de inverno no Hemisfério Norte (o que não deve ter afectado a viagem), e

⁷⁹ Não há nenhuma razão para contestar a honestidade de declarações efectuadas sob juramento, mas parece óbvio o direccionamento para a ideia de uma ida às Molucas, que não está presente nas cartas de Afonso de Albuquerque, Rui de Brito e Jorge de Albuquerque. Aliás, o conceito lato de Molucas permitia isso.

⁸⁰ *CAA*, vol IV, p. 157. Francisco Serrão foi um dos capitães da esquadra de António de Abreu, que naufragou duas vezes e não regressou a Malaca com a armada, estabelecendo-se posteriormente em Ternate onde se supõe que morreu no princípio da década de vinte. José Manuel Garcia, *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, 2007, p. 82 e ss.

⁸¹ A primeira armada de que se tem provas que alcançou Ternate é a de D. Tristão de Meneses em 1518 ou 19. *Ibidem*, p. 82. Existem indícios de uma outra que lá pode ter chegado antes, mas é muito difícil comprová-lo. Florbela Frade, *op. cit.*, p. 129. Aliás, com excepção de Tristão de Meneses que viajou numa caravela, muitas destas viagens eram feitas em juncos de mercadores locais, onde também iam portugueses mas sendo especulativo dizer que os comandavam ou dirigiam. Podemos apenas admitir que, se levavam mercadoria do rei de Portugal, havia um feitor e um escrivão que a controlava.

não creio que tivesse como objectivo passar além de Banda ou Amboíno, como mais tarde se pretendeu dar a entender, para reforçar a ideia de uma presença portuguesa precoce nas Molucas. Sigamos então a sua viagem.

Segundo António Galvão, que foi capitão das Molucas entre 1536 e 1539, os navios “foram pello estreito de Sabam ao lōgo da ylha de Samatra, & à vista doutras que ficam da mão esquerda contra o Levante ã chamam dos Salites, ate as ylhas de Palimbão, Lusoparam, donde atrauessaram pella nobre ylha de Jaoa, foram a Leste correndo sua costa, por antre ella e a ylha de madeira”⁸². E aqui se interrompe o discurso sobre a viagem, que retoma mais à frente numa forma que suscita polémica, pela confusão entre a descrição geográfica e o relato. Observando esta primeira etapa nos roteiros da zona, elaborados mais tarde pelos portugueses, verificamos que ela tem uma complexidade que não concorda com esta descrição rápida, a sugerir uma discorrência linear, sem os múltiplos percalços inerentes às circunstâncias geográficas e às dificuldades dos navios.

O estreito de “Sabão”

O mais antigo desses roteiros é o que consta do chamado *Livro de Marinharia de João de Lisboa*⁸³, que nos descreve como sair de Malaca e tomar o caminho do sul, até entrar no estreito de Sabang. Diz o roteiro⁸⁴:

“it. primeiramente sabereis que das Ilhas de Sapata que sam hũas Ilhas que estão ao sueste de Malaca⁸⁵ 3 legoas destas Ilhas ao rio Feroso que os negros chamão Banão se corre noroeste sueste e toma da quarta de leste oeste e na

⁸² António Galvão, *Tratado dos Descobrimentos*, 3ª Ed., Porto, 1944, p. 168-169. Esta última ilha é Madura, a nordeste de Java e separada desta por um estreito canal.

⁸³ Alguns trechos deste roteiro fazem parte de um manuscrito existente no Archivo General de Indias em Sevilha. F. da Costa, *Roteiros Portugueses inéditos da Carreira da Índia do século XVI*, Lisboa, 1940, p. 13 e ss. Trata-se de um texto algo desordenado e incompleto que importa referir, mas que não terá um uso significativo neste estudo, porque tudo o que nele está, também consta em *J. Lisboa*.

⁸⁴ Na realidade o texto tem dois roteiros que parcialmente se repetem: um “de Malaqua pera a Sumda” e outro “de Malaqua pera a Jaoa e Bamda”. O caminho até à saída do estreito de Bangka sobrepõe-se nos dois roteiros e os textos divergem apenas em pequenos pormenores, que hoje é difícil ajuizar a que se devem (podem ser apenas lapsos de copista). Vamos seguir o primeiro deles, assinalando, quando necessário, onde diverge do segundo, e no local próprio separaremos os dois textos, porque os navios também seguiam dois caminhos.

⁸⁵ Hoje Water Islands, ligeiramente a sul de Malaca.

derrota tem 12 legoas podes surgir homde quiseres em todo este caminho porque tem fundo e não passa de 30 braças que tudo é vaza”⁸⁶

A informação de que podem “surgir” (fundear) em todo o caminho é particularmente importante porque era frequente terem de o fazer. A primeira razão era a de que a navegação por estreitos ou zonas muito sujas – como acontece em toda a zona do Arquipélago – só podia fazer-se de noite em casos muito excepcionais, normalmente assinalados nos roteiros. De um modo geral, sempre que diminuía a visibilidade, tinham de fundear para evitar bater em obstáculos pouco visíveis e (quase sempre) mal assinalados. Para além disso, os navios à vela dependem em absoluto da força do vento, de forma que, sempre que ele não era suficiente para garantir seguimento e governo, ficavam ao “sabor da corrente” na possibilidade de serem arrastados para qualquer perigo. Nessa altura, largar o ferro era sempre uma das primeiras soluções a adoptar, exigindo-se uma informação tão detalhada quanto possível sobre a natureza dos fundos, e sobre a adequabilidade a esta manobra.

A seguir ao rio Formoso vinha Pulau Pisang⁸⁷ – pequena ilha que ainda serve como referência de resguardo à via ascendente de separação de tráfico no estreito de Malaca – e daí deveria tomar-se uma de duas opções: quem queria ir para o estreito de Singapura (v.g. em direcção à China) optaria por seguir junto à costa; mas quem queria tomar o caminho do sul, devia tomar o rumo “nornoruete e susueste”, em direcção a Pulau Karimun (Pullo Carimão ou Querimão). Rondando esta ilha por bombordo entrava-se no estreito de Sabang⁸⁸ e começava o verdadeiro inferno da navegação no labirinto de ilhas, baixos e escolhos.

Pulau Tambelas marca a entrada no referido estreito, a partir do qual os cuidados de navegação eram redobrados, e os roteiros assumem um discurso de pormenor que pode parecer prolixo, mas é indispensável, dada a complexidade de

⁸⁶ J. Lisboa, p. 244. A não pontuação do texto causa algumas dificuldades de compreensão. Este parágrafo indica o rumo a seguir das Water Islands ao Rio Formoso (provavelmente a Kuala Batu Pahat em 1° 47’N, 102° 53’E), numa distância de 12 léguas. A informação de que podem “surgir” (fundear) em todo o caminho é particularmente importante porque era frequente terem de o fazer. Num navio à vela, dependente em absoluto do vento e das correntes, na impossibilidade de prosseguir o caminho ou na eminência de ser arrastado para qualquer perigo, largar o ferro era sempre uma das primeiras soluções.

⁸⁷ Pullo Piquão, Pullo Picão ou Pullo Pissão nos roteiros portugueses.

⁸⁸ Assim chamado por causa de uma pequena povoação existente na costa ocidental da ilha de Kundur. G. Schurhammer, *Francisco Javier: su vida y su tiempo*, vol II, Pamplona, 1992, p. 834.

detalhes difíceis de seguir fora de uma carta minuciosa da região⁸⁹. Os roteiros contidos no *J. Lisboa* são a principal referência, não só por serem os mais antigos a que temos acesso, como pelo detalhe descritivo, pejado de recomendações “marinheiras”⁹⁰ para evitar os múltiplos perigos que se apresentam.

O chamado *Livro de Marinharia de João de Lisboa* é uma colecção de vários textos náuticos que em tempos pertenceu à biblioteca dos Marqueses de Castelo Melhor, arrematada em leilão pelo Duque de Palmela, em 1889, e hoje na Torre do Tombo. Tem sido alvo de alguns estudos que reconhecem tratar-se de cópias de textos em uso pelos pilotos de meados do século XVI, cujo conteúdo surge parcialmente reproduzido noutros códices. É, contudo, a mais antiga cópia do *Tratado da Agulha de Marear de João de Lisboa*, e um dos raros documentos do século XVI que contêm roteiros de Banda e Molucas, pela via do sul.⁹¹ Para o canal que vínhamos seguindo recomenda que os navios procurem (a ilha) Pullo Labão⁹², que marca um resguardo de três léguas a dar à terra de Samatra,⁹³

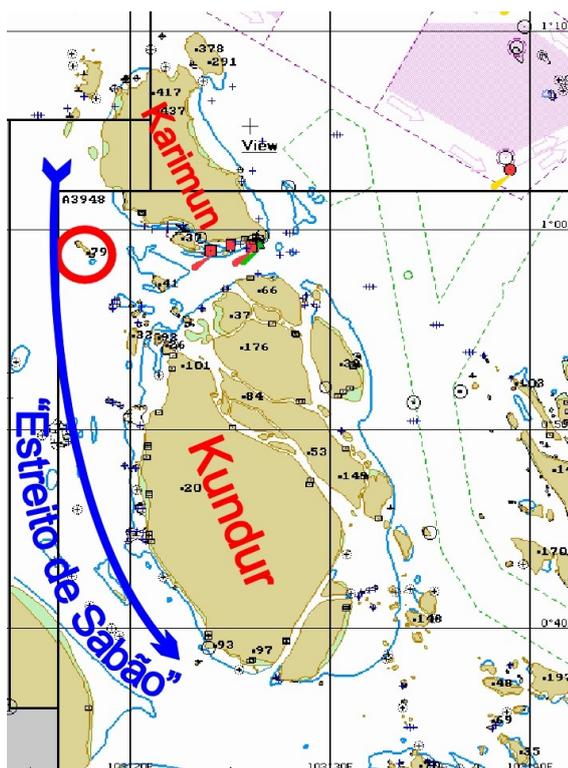


Fig. 4: Região do chamado Estreito de Sabão, entre a costa de Samatra (direita) e as ilhas de Karimun e Kundur. Por ele se seguia, em direcção ao sul, para Sunda, Java e Molucas. a ilha assinalada com o círculo vermelho é Pulao Tambelas, que aparece nos roteiros como Pullo Ambelas ou Ambillas.

⁸⁹ Que não existia na época.

⁹⁰ Na leitura de qualquer dos roteiros aqui considerados – sobretudo se o percurso for seguido numa carta náutica – respira-se a ansiedade do piloto, e reconhece-se o discurso do marinheiro, bastante diferente das descrições geográficas que se limitam a alinhar ilhas e terras, umas à frente das outras.

⁹¹ O «Livro de Marinharia» da Academia de la Historia de Madrid, provavelmente do final do século XVI, tem um roteiro de Malaca a Banda. Luís Albuquerque, *Estudos de História*, vol IV, Coimbra, 1976, p. 358. Encontramos outra excepção no «Livro de Marinharia» de Gaspar Moreira, que pode já não ser desse século, e as que constam do *Grand Routier de Mer* de Linschoten.

⁹² Pulao Lalang. Vide *infra* p.

⁹³ “E dahy fareis o caminho ao sudueste e logo achareis – 8 – braças e ho fumdo ha de ser vaza e este Ilheo estaa da costa de Çamatras – 3 – legoas e avisovos que amtre ele e a terra de Çamatra não navegueis por ser tudo cujo”. *J. Lisboa*, p. 245.

até um ilhéu nomeado como pullo pãde, em que o caminho deverá encostar-se a Pulaio Kundur. Basicamente o canal detectava-se pelas profundidades sondadas com o prumo, permanentemente na mão: sempre que diminuir para uma ou outra banda, deve manobrar-se para regressar ao caminho. E este é o mais importante instrumento de navegação a usar nos canais, como diz o texto:

“e segundo o fumdo [que] achardes / asy mamdareis governar porques abereis que nã aveis de ser de fundo de – 5 – braças pera as – 4 – da banda da Ilha de Çamatra e se vos mimgoar das – 5 – braças emtão vos afastareis da costa de Çamatra atee que acheis – 6 – 7 – braças / e por esta paragem mais se regem pelo prumo que pela agulha nem altura”.⁹⁴

Facto que implica navegar com pano reduzido, apenas de dia, com vigia rigorosa e recomendação para que o piloto vá no chapitéu, olhando o mar com atenção e tentando perceber o que está por detrás das diferenças de cor e tom, das agitações súbitas e dos múltiplos outros sinais cujo reconhecimento se aprendiam com o tempo e a experiência. Ao contrário do que chegou a supor uma certa historiografia, esta experiência e sensibilidade não perdeu nenhuma importância com o andar do século XVI e XVII, aparecendo referenciada em roteiros tardios, como iremos observar mais adiante. No caso da Insulíndia, sobretudo, ela continuou a ser determinante, e é muito provável que tenha obrigado a uma demorada e específica aprendizagem da zona e dos seus sinais próprios.

Outro documento que nos pode dar alguma luz sobre a rota aberta por António Abreu é o texto do *Grand Routier de Mer*, compilado por alturas de 1595. O seu autor, Jan Huygen van Linschoten, é um holandês que viajou para a Índia em 1583, vivendo em Goa até 1588, data em que regressou a Portugal, numa viagem algo atribulada que pode ter desempenhado um papel importante no despertar da sua sensibilidade para os assuntos náuticos. Depois de passar por Lisboa, seguiu para a Holanda em 1592 e, em 1595, publicou uma colecção de roteiros portugueses e espanhóis,⁹⁵ traduzidos para holandês e depois para francês,⁹⁶ que veio a ser uma referência para a navegação

⁹⁴ *Ibidem*, p. 146.

⁹⁵ *Reys-gheschrift vande Navigatien der Portugaloyzers in Orienten* (Roteiro das Navegações dos Portugueses no Oriente).

⁹⁶ Jan Huygen van Linschoten, *Le Grand Routier de Mer*, Amsterdam, 1619. Foi a edição consultada, doravante citada como *Grand Routier*...

européia extra peninsular. É muito provável que as circunstâncias da vida tenham colocado Linschoten no centro da espionagem holandesa sobre as navegações orientais, e a verdade é que conseguiu obter, durante a sua presença na Índia e em Portugal, vários textos náuticos, que completou com múltiplas informações, de forma a elaborar um trabalho que, sem sombra de dúvida, tem uma excelente qualidade. Dele consta um roteiro de “Malacca à Sunda en Java” onde também se descreve a passagem do estreito de “Sabão”, com recomendações semelhantes às que se encontram em João de Lisboa, mas sem que se possa reconhecer que os dois textos tenham origens próximas (como acontece noutros casos). Há mesmo diferenças significativas na grafia de alguns topónimos. Encontramos, contudo, um ponto comum na referência aos perigos da costa de Samatra, e ao canal que segue a meia légua da ilha de Kundur (Sabão), até “Pulo Pandha”, o que reforça bem o cuidado dos pilotos com o mesmo.⁹⁷

Outro conjunto de textos que será tido em conta, e citado frequentemente neste trabalho, é o códice manuscrito existente na biblioteca da Casa do Cadaval em Muge, que integra uma colecção de cerca de 100 roteiros de várias partes do mundo onde andaram os navios portugueses.⁹⁸ Trata-se de um documento, em letra do século XVII, escrito por um único copista depois de 1665, permanecendo inédito até à actualidade, apesar do extraordinário interesse que tem para o estudo da náutica e das navegações portuguesas. Evidentemente que é um texto muito tardio, aparentemente fora do período aqui tratado, mas deve ter-se em conta que a sua datação só diz respeito à cópia em si e a um dos diários náuticos nele contidos, sendo evidente que alguns dos roteiros nele contidos são de elaboração bastante anterior a esta data. De qualquer forma, será usado apenas em contraponto com outros dados e como documento auxiliar em tudo o que possa ajudar a definir as derrotas dos navios portugueses, no século anterior à sua elaboração. Seja pela lógica nele contida, seja pelo raciocínio náutico presente, aplicável noutras condições semelhantes. Para a análise da situação que vínhamos seguindo, é interessante observar um “Roteiro de Mallaca pello estreito de Sabão”, cotejando-o com

⁹⁷ *Grand Routier...*, p. 58.

⁹⁸ Códice de 79 folhas em papel da China, encadernado em pergaminho, com as primeiras três folhas em branco, numeradas de I a III, a que se segue um conjunto de fólhos escritos de uma só mão, numerados de 69 a 145 (leva a supor que correspondia a um projecto a que falta a parte inicial). Na capa e folha de rosto tem o título *Advertências para a navegação da Índia, Roteiros*, e contém um conjunto de diários náuticos e roteiros (e um pequeno parágrafo com instruções náuticas), num total de cerca de 100. Pertence à Casa do Cadaval e está na biblioteca do Palácio de Muge, onde tem a cota M – VI – 34(972). Alguns dos roteiros nele contidos vão transcritos em anexo, sendo, doravante citado como *CCadaval*, seguido do nº de fólho com a indicação de f(frente) ou v(verso).

os textos que já vimos. Nele, a aproximação à ilha de Kariman é semelhante às dos dois casos já citados, mas a entrada no estreito, propriamente dito, parece-me mais clara,⁹⁹ sendo mais evidente a forma de localizar o canal, depois de passar Pulao Karimon e Pulao Tambilas. De acordo com o texto, passada esta última ilha, a preocupação centrar-se-á em de avistar e localizar os ilhéus que dão resguardo à ilha de Samatra, para o lado da qual o fundo é sujo e perigoso. O ponto fundamental de referência parece ser Pulao Lalang (Pullo Alao ou Pullo Alão¹⁰⁰ ou Pullo Labão), a partir de que se seguia a uma légua (ou meia) de Pulao Kundur, identificada na altura como a ilha de Sabão.

Com o intuito de perceber o que une (ou separa) os diversos textos náuticos em apreço, observemos como o final do estreito está referenciado em *J. Lisboa* e no *CCadaval*.

“tamto que esta Ilha de sabão se acaba logo se começa outra que se chama pullo Dure / amtre esta Ilha Dure e a de Sabão vereis muitos Ilheos pequenos e gramdes e duhe (?) tamto avante como hũa Ilha que se chama pullo Bourão /e este pullo Bourão estaa tã apegado com a Ilha de Çamatra que caje parece ser toda hũa terra”¹⁰¹

“Tanto que esta ilha de Sabão se acaba logo se começa outra ilha que se chama Pullo Dari, e antre hũa e outra se metem muitos ilheos grandes e pequenos [...] e tanto a vante como este Pullo Dary, chegando a Samatra, te ande ficar hũa ilha raza Pullo Bupum e por estar muito chegado a Samatra coazy parece tudo hũa terra”¹⁰²

Parece óbvia a semelhança descritiva, apesar dos cem anos de diferença. No texto de Linschoten estão referidas duas ilhas, do lado de Samatra, com os nomes de Pulo Boyon e Pulo Buron, acompanhadas da indicação de que estão tão próximas de Samatra que se diria que “ce n’est qu’un pays”, o que sugere uma forma comum de caracterizar a *conhecença* daquela ilha. A existência de duas ilhas é, no entanto, desmentida pelos outros roteiros e não corresponde à forma actual, podendo dever-se a

⁹⁹ Há uma enorme semelhança estrutural deste roteiro com o que está contido no *J. Lisboa*, embora, por vezes, se encontrem discrepâncias em topónimos e na própria descrição. Não é seguro dizer que é mais exaustivo ou mais completo (como seria de esperar um século depois), porque se isso é verdade nuns pontos, não é noutros. O que é interessante, aliás, é a semelhança. Sobretudo a semelhança metafórica do discurso feito de ideias simples mas sugestivas. Pena é que as cópias dos textos que chegaram até nós não tenham sido escritas por mãos de marinheiros letrados (que os deveria haver) que garantissem uma melhor fluidez do discurso, frequentemente muito mutilado.

¹⁰⁰ Pulo Alão é a forma como o ilhéu é identificado no “Roteiro de Malaqua a Sunda e pera China”, do “*Livro de Marinharia*” de Gaspar Moreira. A sua descrição deste texto é bastante mais curta do que a de qualquer dos outros e, quando acaba as recomendações para a navegação no “estreito de Sabão” termina de forma abrupta. Luís Albuquerque et Léon Bourdon, *Le “Livro de Marinharia” de Gaspar Moreira*, Lisboa, 1977, p. 158, doravante citado de forma abreviada como *Gaspar Moreira*.

¹⁰¹ *J. Lisboa*, p. 247 e 255 (sem os erros de cópia evidentes no 1º roteiro)

¹⁰² *CCadaval*, fls 98r e 98r

um engano na cópia feita por Linschoten ou na informação que lhe foi dada. “pullo Bourão”, “pullo Bupum” e “Pulo Burom” são perfeitamente associáveis a uma ilha ali existente, que se chama Pulao Burung e está em 0° 25’N, 103° 35’E, encostada à costa de Samatra – como é dito – e defronte de Pulao Durai, que corresponde a “Pullo Dure” ou Pullo Dary”.

Até ao estreito de Berhala

Depois de Pulau Durai, “ e tamto que fordes tamto avante como esta ilha que ja vos tenho dito [a que está na costa de Samatra] começareis a governar ao susueste e a quarta do sul”, por cerca de 6 ou 7 léguas, como está em *J. Lisboa* e *CCadaval*. Depois de ter o “cabo de Tamjamboz”¹⁰³ a oeste “mandaras governar a sul porque sabereis que ao sul his tomar as – 3 – ilhas de Calamtigua”.¹⁰⁴ “as Calantigas, sem dúvida as quais 2 ilhas pequenas redondas, a que está mais ao norte tem hum ilheo pequeno junto conçoigo da banda do sul e a ilha do meio he mayor e tem muita boa agoa e a ilha que está mais ao sul tem outro ilheo junto concigo da banda do norte”.¹⁰⁵ Deixava-se estas ilhas a leste atravessando “a emseada muito grande onde está Anderguir”, em direcção a Pullo Varela.¹⁰⁶

Sabereis que esta lha de Pullo Varela estáa defronte de Chim [um] cabo que faz a ilha de Çamatra, este cabo se chama Tamjambum [h]averá deste cabo as Ilhas – 2 – legoas [...] e [h]aveis de leixar esta Ilha quamdo fordes pera Jaoa da banda de bõbordo [h]aveis de pas[s]ar da hida e da vimda a (sic) amtre a Ilha e

¹⁰³ O *CCadaval*, referencia o cabo “Tamiambão”, mas é difícil saber se é o mesmo de que fala J. Lisboa porque este último aponta dois cabos, um adiante do outro: o primeiro com a designação de “Tamjamboz” e o segundo “Tamjamboquo”, que parece ser Tanjung Bakau em 0° 20’S, 103° 47’E.

¹⁰⁴ “Sendo leste oeste com este cabo faras o caminho do sul a demandar as Calantingas”, *CCadaval*, fl 98v. É interessante assinalar esta forma de referência para quem segue um caminho e tem de guinar num determinado local. Uma forma ainda corrente. Estas ilhas podem identificar-se com um pequeno arquipélago onde está Pulau Alantiga, que J.Lisboa referencia como estando em “hũ grao da banda do sul” e que está em 0° 35’S.

¹⁰⁵ *CCadaval*, fl 98v.

¹⁰⁶ Pulau Berhala em 0° 52’S, 104° 25’E. Anderguir (Amdraguiri) corresponde a um pequeno sultanato que, em 1513, mandou uma embaixada a Malaca, conforme consta na carta que Rui de Brito (capitão de Malaca) escreveu ao rei em Janeiro de 1514. *DHMPPPO-I*, p. 44. Com toda a probabilidade era um local de comércio onde os navios mais pequenos entravam e os de maior porte ficavam alguns dias fundeados. As características da própria viagem assim o favorecia.

o cabo estam – 3 – rios / ho principal delles se chama Jambim que asy se chama o luguar que estáa nele no sertão.”¹⁰⁷

O *CCadaval* diz que “no rosto deste cabo que esta de fronte de Pullo Varella estão sinco rios. O mais de leste he ho rio Dejambo”¹⁰⁸, o que é verdade e está assinalado em duas das cartas do códice de *J. Lisboa* (ver Fig. 5). E a observação desta carta – comparando o pormenor descritivo do roteiro – parece-me importante, porque nela se evidencia a distância existente entre a cartografia algo sumptuária, que chegou até aos nossos dias, e a realidade expressa nos textos náuticos. Os pormenores, particularmente importantes, que constam dos três¹⁰⁹ roteiros citados, não têm expressão no mapa que acompanha o códice onde está um desses roteiros.

O texto de Linschoten é, nesta parte, menos pormenorizado que quaisquer dos outros dois, mas não deixa de abordar os mesmos perigos e fazer recomendações semelhantes.¹¹⁰ Ali temos a localização das ilhas Calintingas, em 1°S, que devem ser deixadas a leste, seguindo-se o rumo sueste e és-sueste até à ilha de Varella, que está a 9 léguas (distancia que concorda em todos os roteiros). Nada diz, contudo, dos rios ou da costa de Samatra, a não ser no que respeita à continuação da rota para Palimbang, cuja entrada fica já dentro do estreito de Bangka.

Estreito de Bangka

A travessia entre Pulau Berhala e entrada do canal de Bangka está referenciada em *J. Lisboa* como sendo de 15 léguas e no *CCadaval* com 18 léguas, mas qualquer dos dos valores é inferior à realidade. A diferença de latitude é de perto de 1° 25', o que corresponde, numa direcção norte sul, a 24 ou 25 léguas. O percurso era, necessariamente, muito lento, porque (mais uma vez) a principal referência era o prumo. Os dois textos portugueses (Linschoten não o refere) apontam para um canal de 7 a 8

¹⁰⁷ *J. Lisboa*, p. 248.

¹⁰⁸ Repare-se que a letra “j” tem uma leitura próxima do “dj”, o que justifica a diferença dos nomes dos rios.

¹⁰⁹ São quatro se considerarmos que em *J.Lisboa* há dois roteiros que cobrem esta zona.

¹¹⁰ “Se fores de Malaca para Java, segue o caminho ao SE (às vezes SW) até que estejas de fronte de Sabta [Sabão], vira, então para SE, pelo E, numa rota limpa até Nihaya (Berhala?) mas antes disso, passarás por Pisang e Selat Karima e ainda Hanu, e nunca deixes o prumo fora da tua mão, junto desta última ilha”. Ahmad ibn Majid, *Hawiyat al-Ikhtisar fi'Ilm al-Bihar*, Apud G.R.Tibbetts, *A study of the arabic texts containing material on South-East Asia*, Leiden & London, 1979, p196. Recomendações num texto escrito nos anos sessenta ou setenta do século XV



Fig. 5: Pormenor de um dos mapas do *Livro de Marinharia de João de Lisboa*. Nele é possível ver as ilhas de Linga, com um formado bastante diferente da realidade, e sem nenhuma indicação concreta que corresponda às preocupações expressas nos roteiros. Não é fácil dizer onde está “Pullo Varella”, mas distingue-se, na costa de Samatra, o *Rio Jambim* seguido de outras quatro saídas, antes do cabo que marca a entrada do estreito de Bangka.

braças, em fundo de vaza, com a recomendação específica de que se a profundidade aumentar, deve guinar-se para o lado de Samatra, porque se está demasiado ao mar. E isto é muito importante porque, se a aproximação ao canal de Bangka for feita demasiado a leste (afastado da costa), os navios corriam o perigo de ir ao encontro da ponta norte da ilha, referenciada pela elevação de Monopim (ou Menãpim).¹¹¹ São veementes os avisos para este perigo, porque a tentação de ir atrás de “mais fundo” é sempre natural para quem tem no prumo a sua principal referência. Todos os roteiros falam de uns baixos que entram pelo mar até uma légua de distância de Monopim, mas esse facto que não é confirmado pela cartografia recente. Pode dever-se o facto a alterações na costa, mas também pode resultar de uma ilusão causada pela preponderância do monte em relação à terra baixa que o separa do mar para oeste.

Qualquer dos textos portugueses fala das correntes nesta região, mas divergindo na informação que dão: *J. Lisboa* diz que “tiram as agoas a lessueste”, enquanto o CCadaval diz que “correm as agoas a lessueste ou noroeste”. Não havendo lapsos ou erros de cópia, com grande probabilidade estão a reportar-se a zonas diferentes. O

¹¹¹ Elevação de cerca de 400m situada em 2°00’S, 105°10’E, na costa norte da ilha de Bangka. Está referenciada como uma conchecença da costa no *Indonesia Pilot*, 1° vol, 3th Ed., London, 1999, p. 132.

Indonesia Pilot (vol. 1) diz que junto à costa de Samatra, nesta região, a corrente tem o sentido único de SE, em direcção ao estreito de Bangka, mas um pouco afastado da costa, junto a Pulau Pulau Tujo (1° 10'S, 105° 15'E), já pode haver uma variação diurna, de acordo com a maré, entre SW ou NE. Outras variações ocasionais podem ter valores de 1 ¼ *kts*, com significativa importância para os navios à vela, em circunstâncias de pouco vento e de pano reduzido, com velocidades baixíssimas, como era exigido naquela zona. Em boa verdade é a única vez que qualquer destes roteiros coloca problemas de corrente, e fá-lo para uma região que se confirma complexa, onde a probabilidade de “cair a leste”, sobre a costa norte da ilha de Bangka, parece ser um perigo real. Ambos os textos dizem que, sempre que se estiver fora do canal (especialmente para o lado do mar) e não se consiga corrigir o rumo, deve fundear-se imediatamente, esperando pelas condições meteorológicas para essa manobra.¹¹²

Dentro do estreito de Bangka, as “bocas de Palimbão” (o delta do rio de Palembang com as suas várias saídas) corre oeste leste com a costa até Tangang Selokan. Isto significa um perigo acrescido porque a entrada se faz ao rumo SE ou S, e é necessária uma significativa guinada para bombordo, já dentro do canal, com a corrente no sentido do seguimento dos navios (de norte para sul). Em circunstâncias de pouco andamento, é fácil abater para a costa de Samatra e se aproximem dos bancos de areia e lodo que aí existem¹¹³. O texto de *J. Lisboa* é veemente quanto a este problema, avisando que aí já encalharam as naus “samta Ofemia e o Bertão e sam xpuão [S. Cristóvão]”¹¹⁴. Mais a vante, dobrado que seja Tanjung Selokan, “começa a hir recolhendo a costa de Çamatra a via do susudueste” (deverá ser susueste), seguindo em direcção à ilha de Nupare (*J. Lisboa*), Lussapura (*CCadaval*) ou Lucipara, que marca a saída do estreito¹¹⁵. O texto do *CCadaval* termina a sua descrição com esta ilha, mas os

¹¹² “E se por aquy açhares o vento ponteiro, que te não possas chegar para a Samatra, surgiras athe alargar”, *CCadaval*, fl 98v.

¹¹³ Quando se vai “embarcado” na corrente com pouco governo (ao “sabor da corrente”).

¹¹⁴ Qualquer destes nomes corresponde a navios que estiveram em Malaca em 1511 ou pouco tempo depois. Há uma nau Bretam que foi a Banda uma ou duas vezes, passando por aquele sítio, como refere uma carta de Jorge de Albuquerque ao rei. Também Rui de Brito refere um S. Cristóvão que foi duas vezes a Sunda – uma delas com Tomé Pires como feitor. *DHMPPPO-I*. vol I, p. 66 e ss. É difícil saber se o texto está a falar destes navios ou doutros com o mesmo nome, mas, pela descrição, o encalhe pode não ser muito perigoso dado que se dá sobre vaza mole.

¹¹⁵ *GTAHPU*, vol III, p. 320. As características da saída do Estreito de Bangka podem não ser hoje o que eram há cinco séculos, sobretudo se tivermos em conta que se trata de uma região de fundo lodoso com grandes correntes. A imagem que nos é transmitida pela carta actual é a de um conjunto de baixos, sulcado por pequenos canais estreitos e irregulares que tornam a navegação muito difícil para navios

dois roteiros de *J. Lisboa* continuam-na: sendo que o primeiro aponta um caminho em direcção ao sul, que dá acesso a Sunda (Bantão); e o outro inflecte imediatamente para leste à procura do arquipélago de Karimunjawa,¹¹⁶ em direcção a oriente.

Sunda

Lischoten é parco de informações sobre a aproximação ao estreito de Bangka, mas é bastante completo quanto à sua travessia e, sobretudo, à rota para Bantão em Sunda.¹¹⁷ Chama a atenção para as fortes correntes e para os problemas com o vento: quando sopra forte de leste ou nordeste, no estreito de Sunda, “não há cabos que

consigam segurar o navio”.¹¹⁸

Aconselha a seguir para Sueste, mesmo depois de estar perto de Java, devendo correr-se ao longo da costa até avistar uma pequena ilha que não identifica. Diz, porém que a nordeste dessa ilha há uma outra, baixa e pequena, e desse local ao porto de Sunda (Bantão) haverá cerca de 4 léguas, o que permite identificá-las com Pulau Panjang na baía de Bantão, e Pulau Tunda, um pouco a nordeste desta. Mas, quanto ao vento, as suas indicações vão um pouco mais longe nos cuidados a ter. Recomenda ele

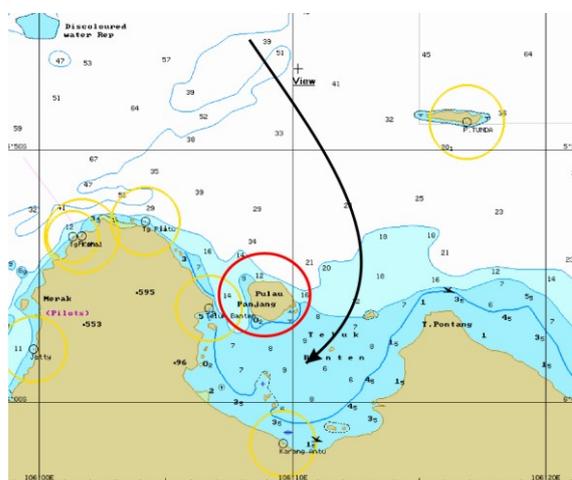


Fig. 6: A entrada na baía de Bantão (Teluk Banten), de acordo com a recomendação de *J. Lisboa*. A ilha assinalada é aquela que o roteiro aponta como sendo o local onde Francisco de Sá implantou um padrão, “aos 13 dagosto de 1527 annos” As zonas marcadas a azul, correspondem a profundidades de 20m, 10 e 5m, consoante são mais claras ou mais escuras.

que, depois de Lucipara, os navios não devem seguir muito tempo ao longo da costa de Samatra e, sobretudo, não se deixar entrar pelo Estreito: depois de passar o último cabo

com algum porte. O *Indonesia Pilot* (vol I) diz que o acesso pode fazer-se por dois canais separados pela pequena [ilha] Pulau Maspari ou Pulau Lucipara, onde foi construído um farol de 48m de altura. A ilha já aparece assinalada com uma dimensão apreciável em duas das cartas do *Livro de Francisco Rodrigues. PMC*, vol I, estampas 35, V e VIII.

¹¹⁶ “Quirimãojao” no texto. *J. Lisboa*, p. 260.

¹¹⁷ O *Grand Routier* tem um outro roteiro (“de Pulo Tymon au havre de Sunda en Java”) que descreve o caminho desde a costa oriental da Península Malaia até Sunda, passando por leste do Arquipélago de Linga a demandar o Estreito de Bangka, a partir do qual se segue esta rota.

¹¹⁸ *Grand Routier...*, p. 61.

desta ilha, onde a costa inflecte para oeste, deve tomar-se a via de sueste em direcção a Java, sem hesitações.

Um dos problemas desta travessia – segundo Linschoten – decorre da possibilidade do vento cair ou escassear, deixando os navios com dificuldades de manobra e a serem arrastados pela corrente para o emaranhado de ilhéus, baixos e escolhos que há entre as duas ilhas. É curioso que o texto de *J. Lisboa* não diz isto de forma explícita, mas avisa para que se procure barlavento, para entrar em Bantão entre as duas ilhas referidas. Nós sabemos que as condições meteorológicas prevalentes naquela região são as que decorrem do regime de monções – com especial relevo para a monção de NE (inverno do Hemisfério Norte) que é muito mais intensa que a de SW –, mas também sabemos que, em qualquer dos casos, existem condições variáveis em que, tanto podem ocorrer temporais com vento muito forte (especialmente na monção de NE), como calmarias em que o vento cai para valores muito baixos. O *Sailing Directions* desta zona aponta para ventos dos sectores dominantes, em frente da costa de Samatra, que variam entre 7 e 16 *kt*¹¹⁹ na monção de NE e 4 a 10 *kts* na monção de SW, mas adverte que na aproximação a Java se sente o efeito de uma brisa terrestre a interferir com o vento geral. Um dos efeitos prováveis¹²⁰ é fazê-lo escassear e cair, criando as dificuldades para que avisa Linschoten. Uma vez que o perigo está na parte ocidental da ilha, a medida óbvia para o evitar será procurar barlavento a leste tão cedo quanto possível, demandando o porto de Bantão da forma apontada na figura e como é recomendado em *J. Lisboa*.

Ainda sobre Bantão e sobre o caminho para leste até Sunda Calapa¹²¹, este último texto diz:

“na pomta da terra que estaa mais pera o noroeste estaa hũa Ilha pequena e mais perto da terra dela se faz hũa pomta nesta pomta pos Francisco de Saa hũ padrão por el Rey de portugual aos – 13 – dagosto da era de 1527 annos [...] De Banta pera a pomta de Charnão¹²² que he pera o caminho da Jaoa a – 2 – legoas [...] e partindo desta pomta fazendo o caminho de leste – 8 – legoas achareis

¹¹⁹ Nós = milhas por hora. 10 nós são cerca de 18,5 Km/h.

¹²⁰ Depende da direcção e da intensidade.

¹²¹ Sunda Kelapa, hoje Jakarta.

¹²² O topónimo não é identificável, mas trata-se da ponta leste da baía de Bantão.

hũa Ilha [...] e desta Ilha obra de – 2 – ou – 3 – legoas as em lessueste vereis / outras Ilhas [...] e asy vereis hũa pomta que faz a terra da Jaoa [...] e nesta pomta estaa hũ rio ao mar e nele pos Francisco de Saa outro padrão por el Rey de Portugal aos – 30 – dias do mes de junho na dita hera atras de 1527”

O mais interessante deste trecho – para além da descrição de um caminho perigoso, pelo meio de ilhas que se deixam ao mar ou a terra – é a referência aos dois padrões colocados por Francisco de Sá em 1527, numa expedição que se destinava a retomar as condições de um tratado de 1522, e que não surtiu outro efeito que fosse além da implantação simbólicas dos padrões com as armas de Portugal. Evidentemente que a única conclusão absoluta que se pode tirar desta descrição é a de que o roteiro foi escrito depois de 1527, mas não deixa de ser notável a memória do acontecimento que se esfumou com o andar dos anos¹²³. Barros e Couto falam na viagem, mas não se referem aos padrões. E do assunto não ficou outra memória que uma carta de Francisco de Sá, ao rei, escrita quando chegou a Malaca em Setembro de 1527, um topónimo perdido¹²⁴ num mapa português de 1540, e uma outra carta, escrita por Brás Baião ao

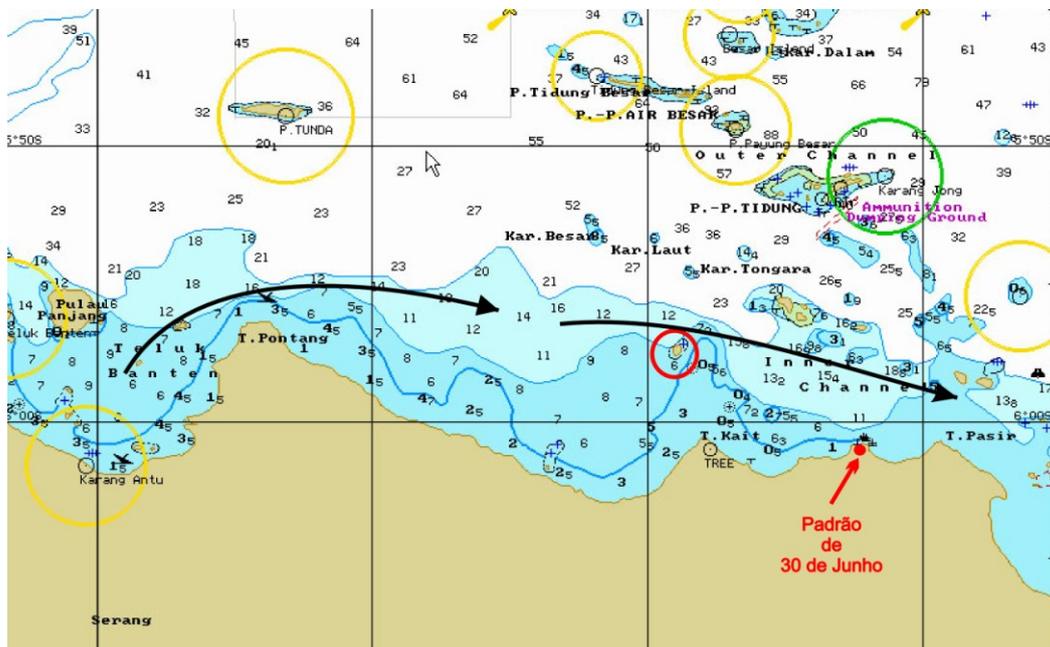


Fig. 7: O trajecto entre Bantão e Kalapa fazia-se entre as ilhas e terra, com o cuidado de passar por fora da que está assinalada (provável). Na figura está assinalado o local onde Francisco de Sá terá colocado um padrão, em Junho ou Julho de 1527

¹²³ O episódio mereceu amplo esclarecimento em Claude Gillot, “Le nécessaire relecture de l’accord luso-sundanais de 1522”, in *Archipel*, nº 42, Paris, 1991, p. 53-76.

¹²⁴ “agoada do padrão” na ponta onde está o rio.

rei, em 1540, onde refere por alto esta expedição. Quer isto dizer que não há uma grande distância entre a data da elaboração do roteiro e o ano de 1527, sendo provável que o autor tenha testemunhado os factos (no local ou a partir de Malaca).

O primeiro roteiro de *J. Lisboa*, “Navegação de Melaqua pera Sunda”, termina com a descrição rápida do caminho ao longo da costa de Kelapa até Japara: 4 léguas a Cartão, 28 a Demaa e 7 léguas a Japara. O único destes topónimos que consegui identificar com alguma facilidade foi Japara e Mâdeliqua (Mandalika), uma “Ilha pequena que os navios e jûquos que vão de Malaqua vão demandar quando vão pera Jaoa e Banda e he Timor e Malluquo”. Aqui chega o caminho do roteiro “Da navegação de Malaqua pera A Jaoa e banda”, que de Lucipara mandava seguir directo a Karimunjava.¹²⁵ É este que passará a ser a nossa referência na via das ilhas orientais.

Java e Madura

A rota de Lucipara até Japara, na ilha de Java, é relativamente simples e sempre com bastante fundo. O texto de *J. Lisboa* não tem nenhuma recomendação especial, para além da identificação do Arquipélago de Karimunjava (Querimãojao) e da referência a um parcel “que vos hade ficar da bamda de sumda”, que hoje é difícil de identificar. O rumo é a sueste até às ilhas, a rondar por bombordo, seguindo-se até Java, onde muito cedo se avistará o Monte Tubão. A vante de Japara, na ponta do cabo que fecha a baía por leste, está a ilha de Mandalika (Mâdelliqua), já referenciada, e a costa segue para leste sem outras dificuldades antes do estreito de Madura (Surabaya). A entrada no canal é feita depois de rondar Ujung Pangka, mas indo um pouco a vante dela, até que seja vista por Susudoeste. Aí deve tomar-se o rumo sul, com os avisos do costume acerca do prumo. Com ele sempre na mão, deve seguir-se pelas 3 braças com vaza, tomando em atenção que se o fundo crescer para 5 braças e vier com areia é sinal de perigo. Nessas condições o navio está demasiado encostado a Madura, onde existem pedras e corais, devendo guinar para estibordo à procura das 3 braças com vaza.¹²⁶ Um pouco à frente, neste rumo de susudueste, vai avistar-se o porto de Gresik (Aguaçem, no texto), onde “vos trazem tudo ao bordo / tamto que surgis porque asy he o costume da

¹²⁵ Esta derrota de Lucipara em direcção a Tubão já aparece referida por Ahmad ibn Majid, no século XV. *Apud* Tibbetts, *op.cit.*, p. 233.

¹²⁶ “sempre o prumo vaa na mão e que não percaes a vaza de nhũa maneira”. *J. Lisboa*, p. 262.

terra.” Duas léguas a vante fica Surubaya, porto igualmente importante para o comércio do Arquipélago.

A leste de Madura, ficam as duas pequenas ilhas de Sapudi e Raas, separadas por um canal de cerca de 4 milhas.¹²⁷ Recomenda o roteiro que entre as duas “aveis de passar se quiserdes hir por fora da Ilha de Madura.”¹²⁸ Este local tem uma particularidade importante para este estudo, porque existe uma indicação de que, durante a viagem de António de Abreu, ali se perdeu a nau *Sabaia*, onde ia Francisco Serrão. Esta informação consta num dos mapas desenhados por Francisco Rodrigues, inserido no livro que tomou o seu nome, pertencente a um códice português existente na

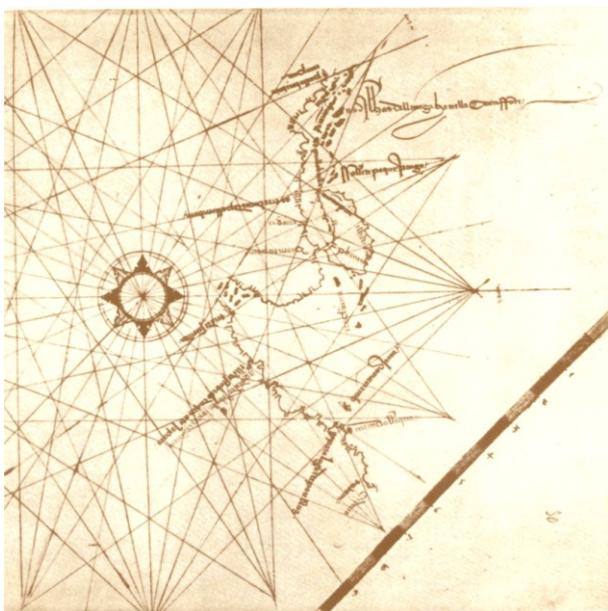


Fig. 8: Arquipélago de Linga, Estreito de Bangka e parte norte de Java, numa das cartas de Francisco Rodrigues. Nela se pode ver a ilha de Lucipara, Sunda, Arquipélago de Karimunjawa, Japara e a “agoada de Joham lopez dalluim”

Bibliothèque de L’Assemblée Nationale, em Paris. Está encadernado com o mais completo manuscrito da *Suma Oriental* de Tomé Pires. Francisco Rodrigues era um dos pilotos da expedição às Ilhas do Cravo – “homem mamçebo que quaa andava [...] e sabe fazer padrões”¹²⁹ –, deixando patente nos mapas e desenhos que estão reunidos no documento citado o conhecimento que tinha da Insulíndia, fosse por informações que colheu em Malaca, junto dos pilotos “jaus” de que fala

Albuquerque, fosse pelo que ele próprio teve ocasião de ver durante a viagem ao Mar de Banda.

Supõe-se que os 68 desenhos panorâmicos representam perfis de ilhas e terras por onde passou, quando regressou de Banda em 1512, mas as cartas podem ter sido elaboradas depois dessa data. Mesmo as seis que representam regiões entre Malaca e as

¹²⁷ Quatro vezes a largura do Tejo, entre o Terreiro do Paço e Cacilhas.

¹²⁸ *J. Lisboa*, p. 264.

¹²⁹ *CCA*, vol I, p. 68

Molucas têm dados que só podem ter sido colocados depois da mesma¹³⁰. Por exemplo, numa representação da ilha de Java, foi colocada a legenda “agoada de Joham lopez dalluim / elle descobriu daqui ate Japara”, referindo-se a uma expedição de 1513. Quer isto dizer que o mapa foi desenhado depois dessa data ou a legenda foi aposta depois de estar feito, e quer dizer também que a expedição de António de Abreu não explorou aquela costa¹³¹. Contudo, parece-me ser absolutamente legítimo pensar que, em nenhum dos mapas deixaria de assinalar locais por onde passou – importantes sob o ponto de vista náutico e comercial –, dando preferência a outros de que apenas ouviu falar ou que observara em cartas locais. E, sabendo que a expedição seguiu para sul, no caminho que tem vindo a ser apontado pelos roteiros, passou certamente pelo estreito de Sabang, pelas “Calantingas”, por Pulau Berhala, estreito de Bagka e ilha de Lucipara. Daqui pode ter seguido para Sunda, ou ter tomado um rumo mais directo, em direcção à terra de Java e ao estreito de Madura. Temos uma indicação de João de Barros de que “o primeiro porto ã tomou foy da cidade Agacim [Gresik]”,¹³² o que me parece altamente improvável. Numa missão com aquelas características – precedida em dois dias por um junco Malaio “pera que quando Antonio Dabreu chegasse aquelles portos, que fosse bem recebido” – não é possível deixar de parar em muitos sítios por variadíssimas razões.

Como tivemos ocasião de ver ao longo dos textos, fundeava-se de noite, fundeava-se quando a corrente era mais forte que o vento, fundeava-se porque vinham paráus comerciar, fundeava-se por variadíssimas razões porque fundear era a principal defesa do navio, no meio dos estreitos onde havia correntes que facilmente alcançavam 2 e 3 *kts*. E passando tanto tempo fundeado dentro dos canais, não é lógico que não tenham contactado com portos tão importantes como, por exemplo, Campar,¹³³ Anakkeria,¹³⁴ Jambi, Palembang¹³⁵ e outros de onde viria gente aos navios que ali

¹³⁰ Numa representação da ilha de Java, foi colocado o topónimo “ agoada de Joham lopez dalluim / elle descobriu daqui ate Japara”

¹³¹ Mas pode ter ido a Japara, pela rota já estudada, vindo de noroeste.

¹³² Barros, *Década 3ª*, p. 137.

¹³³ Cujo rei, Raja-Audelá, se tinha vassalo do rei de Portugal, após a conquista de Malaca. L.F. Thomaz, *Os Portugueses em Malaca*, p. 71.

¹³⁴ Que mandou uma embaixada a Malaca em 1513. Carta de Rui de Brito ao Rei, *DHMPPO-I*, vol I, p. 44.

¹³⁵ Tomé Pires dá notícia do desagrado das gentes desta terra, por terem sido obrigados a participar na expedição contra Malaca em 1513, e diz quais são os produtos de comércio deste “reino”. *Suma*, p. 276.



Fig. 9: Parte oriental da ilha de Java, com o estreito de Madura, com os portos de Gresik e Surabaya, e o local onde se perdeu a nau Sabaia, perto da ilha de Sapudi.

apareciam pela primeira vez. Não deixa de ser uma conjectura, mas considero muito provável que tenham passado em Japara, porque esse é um local de referência na costa de Java¹³⁶, seja para quem vem dos portos de Sunda, seja para quem vem directo de Lucipara pelo Arquipélago de Karimunjawa.¹³⁷ O local referenciado como aquele onde se perdeu a *Sabaia* mostra que, efectivamente, fizeram a derrota por dentro do estreito de Madura, portanto é lógico e normal que tenham ido a Gresik e Sumbaia. Mas também é natural que tenham corrido uma parte da costa norte de Java, porque não há outra forma de abordar a boca do estreito.

Um dos navios de António de Abreu perdeu-se junto à ilha de Sapudi, a leste de Madura, num local referenciado nos roteiros como sendo uma passagem norte-sul entre o rosário de ilhas. Passava por esse estreito quem vinha de norte ou nordeste, quem tinha rondado Madura, por fora, e queria demandar a ilha de Bali ou um qualquer porto oriental de Java, e ainda que saía de Gresik ou Sumbaia e queria regressar a Malaca “por fora”.¹³⁸ O facto da esquadra ter saído do estreito encostada à costa de Madura, não

¹³⁶ “todos os que querem hir a Jaða e a maluqº vam dar consigu na terra de Japara”. *Suma*, p. 311. Pires diz que são 120 léguas até Mandalika (em Java), sendo, na realidade cerca de 100. Com a monção favorável, podia fazer-se em três dias com as duas noites a navegar, porque o fundo não oferecia perigo. *Ibidem*, p. 278.

¹³⁷ Topónimo que já está referenciado numa carta de Francisco Rodrigues. *PMC*, vol I, Estampa 35, V.

¹³⁸ Em 1518, os juncos com mercadoria portuguesa que saíam de Gresik ou vinham de Banda, se não tivessem protecção, deveriam passar por fora de Madura para regressar a Malaca. Para isso voltariam para leste, passavam pelo canal entre Sapudi e Raas, e seguiam para oeste, em busca da referência de Tubão. *DHMPPO-I*, vol I, p 103.

nos permite dizer que queria ir para norte, porque essa rota não parece coerente, mas leva a supor que não queria ir a nenhum dos portos de Java oriental ou Bali. Nada disto pode ser garantido com absoluta certeza, mas voltaremos ao assunto mais adiante.

A caminho de Banda

A saída do estreito de Madura, “Se quizerdes hir para as partes de Bamda”, deve seguir-se o rumo nordeste quarta de leste, seguindo a costa a norte, porque do lado de Java é baixo e perigoso. Apesar de tudo, o prumo deve ir sempre na mão, sondando as 10 braças que diminuirão mais a frente até duas e meia. Segue-se a lés-sudeste e mantendo uma distância de meia légua à costa, até um cabo – onde estão “hũas pallmeiras altas e rallas” – e uma pequena ilha “que se chama Mãdegua”. Efectivamente encontramos ali uma ilha, mas o topónimo actual em nada coincide com o apresentado no roteiro. “Sabereis que desta ilha Mãdegua ao cabo de Combaya [h]averá – 9 – legoas, esta Ilha está em – 9 – graos, diguo, – 8 ½ graos”. A latitude está errada, porque toda a costa está entre sete graos e sete graos e vinte minutos e as nove léguas devem ter sido sobreavaliadas, mas creio que a ilha em causa é a actual Pulau Kambing – a uma légua de Madura, como diz o roteiro – e o cabo está um pouco a leste dela, antes de uma zona de baixos.

Depois desta zona, o texto de João de Lisboa fica bastante confuso, seja porque os topónimos são difíceis de identificar, seja porque a lógica do próprio discurso parece deturpada. Fica-se com a sensação de que há uma recolha avulsa de conhecimentos desligados e pouco ordenados, a que pode ter-se juntado algum descuido do copista. Acompanhemos o que diz acerca do caminho até à ilha de Moyo a norte da Sumbaya:

“a Ilha de raaz da banda de leste tẽ hũa restingua de baixa que se chama Nuquapuca e dura até defronte da Ilha de Noyo, e corre-se lessueste e oesnoroste [...] se quizerdes hir demandar a Ilha de Moyo¹³⁹ manday governar em lessueste e asy hireis corremdo a Ilha de Vamcha e a ilha d’Anizaye / porem a primeira Ilha que topardes quamdo partirdes do cabo da Ilha de Jaoa e a Ilha de Bancha¹⁴⁰ logo a Ilha d’Ayane”¹⁴¹

¹³⁹ Junto à ilha de Moyo (Pulau Moyo), de acordo com o roteiro, fica “Gerimilladaon”, que parece ser Pulau Medang (8° 08’S, 117°27’E).

¹⁴⁰ Neste acaso, a ilha de Bali aparece identificada como Bancha, talvez, devido a um cabo de nome

Entre Java e Sumbaya está a ilha de Bali e Lombok¹⁴², separadas por uma mais pequena, na parte sul do canal, denominada Nusa Penida (Pulau Penida) ou Noesa Besar, que em nada correspondem aos nomes apontados no roteiro, contudo, não havendo ali outras ilhas, não podemos deixar de considerar que pode ter havido mudanças na toponímia de referência, que se acrescentam à normal alteração vocálica dos nomes malaio, feita pelos portugueses¹⁴³.

O principal aviso feito pelo roteiro diz respeito às fortes correntes que puxam para sul. Se não se passar ali com vento fresco, que permita bom andamento – diz o texto – mesmo que estando afastado para o largo, as águas podem arrastar os navios para dentro dos estreitos, sem nenhuma hipótese de recorrer ao ferro, porque o mar é muito fundo. Embora o nosso texto não o diga, isto acontece apenas com a monção de NE, dissolvendo-se um pouco no tempo da monção de SW. Compreende-se esta omissão porque a viagem normal a Banda e Molucas ocorria na época dos nortes e noroestes que estão na base deste efeito. É muito raro encontrar por ali baixos de areia ou de vaza, e as costas de formação vulcânica, com frequência caem a pique sobre o mar, afunilando e acelerando qualquer corrente entre ilhas e criando revessas violentas se há pequenos golfos ou baías. Tudo isto justifica o enorme receio das correntes que, tanto podem arrastar com uma força difícil de contrariar em navios de vela de dimensão reduzida, como podem formar remoinhos e agitações perigosas em locais de encontro de águas. Dizem os *Sailing Directions* desta zona que, na parte norte das ilhas, a água pode correr com 3,5 *kts*, mas, umas milhas mais a sul, no fundo do estreito de Lombok junto a Noesa Besar, pode atingir os 6 *kts* fazendo turbilhões e remoinhos.¹⁴⁴ É muito vulgar que nas zonas apertadas entre ilhas surjam correntes à volta dos 5 *kts* que dificilmente seriam vencidas pelos navios da época e tinham de ser evitadas. *J. Lisboa,*

Bungkulan, que existe na sua costa norte ou a qualquer outro local que tivesse esse nome e que o legou ao cabo.

¹⁴¹ *J. Lisboa*, p. 264. Anjano (Ayane) é seguramente a ilha de Lombok. O topónimo está assinalado no mapa nº 19 do códice original.

¹⁴² O canal entre as duas ilhas é hoje a principal passagem para a navegação que se dirige à Austrália e a Timor.

¹⁴³ É vulgar a assimilação de nomes estrangeiros de difícil pronúncia a formas vocálicas familiares. Por vezes isso é detectável, quando se conhece a forma original, mas alguns dos topónimos que aparecem nos textos do século XVI, estiveram ligados a povoações ou outros locais que hoje perderam a sua preponderância. Sendo ilhas com actividade vulcânica intensa, não me parece absurdo que tenham sofrido alterações de monta.

¹⁴⁴ *Sailing Directions (enroute), Borneo, Jawa, Sulawesi, and Nusa Tenggara*, Maryland, 2005, p. 123

com algum exagero, diz que, entre Bali e Lombok, a água “logo vos mete pera dentro sem remédio e como soes amtre ambas as terras deixa de correr e ferve que vos faz dar – 300 – voltas em hũa ora e nã temdes nenhũ fumdo / de hũa parte nem da outras nem nhũ lugar homde vos salveis”¹⁴⁵

As características das ilhas podem provocar este tipo de perigos, mas o facto de não haver grandes baixos, permitia uma rota clara ao longo das ilhas. Diz o texto que se seguia pela parte norte, até ao ilhéu de “Arrã arrã¹⁴⁶ que estaa na costa de Çimbana [Sumbaya]”, a partir de onde toma o rumo de lés-nordeste para passar por fora de “Gunapim”, cerca de 12 léguas à frente. Gunapim sugere a expressão malaia Gunong Api, que quer dizer “montanha de fogo” e é usada para múltiplos vulcões activos do Arquipélago.¹⁴⁷ E seguem-se um conjunto de topónimos que não se identificam (dizem respeito às ilhas e ilhéus que estão entre Sambuya e Flores), até ao “cabo das Frolles”, a que chama Tamjambão¹⁴⁸ que “corre com a Ilha de Batutara leste oeste e toma da quarta do nordeste sudueste [...] e tamto que [a] virdes guovernarás ao nordeste porque vos há-de ficar da banda do sul”. Batu Tara, Batu Komba ou Pulau Komba é uma pequena ilha que fica a norte de Lomblen (grupo de Solor) em 7° 48’S, 123°35’E. Tem um vulcão activo e permanece desabitada¹⁴⁹, mas a sua altura de 749m permanece uma referência no mar, e constituía o local da guinada para nordeste, em direcção às ilhas do Mar de Banda.

À ilha de Batu Tara – sempre a nordeste – segue-se “Gemilão” (?) e duas outras, mais pequenas, cheias de arvoredos e com água (sem designação de nome), até avistar “Buyo”, cujo nome sugere a grande ilha de Buro a oeste de Seram e Amboíno. Daqui seguir-se-ia a sueste, “por arte que vos fique o caminho feito sem abatimento ao

¹⁴⁵ *Ibidem*, p. 264.

¹⁴⁶ É difícil identificar “Arrã arrã”, cujo nome parece ter uma semelhança com Karang, expressão que designa os maciços de coral e é vulgar por ali. Pela descrição – considerando que vem na sequência da costa da ilha de Moyo e está em frente do grande vulcão de Sambaya – pode ser Pulau Satonda (8° 06’S, 117° 45’E)

¹⁴⁷ Neste caso, trata-se com certeza do vulcão activo de Pulau Sangeang (8° 10’S, 119°05’E) que o texto diz estar em 8 graus. Tomé Pires refere-se a uma “Ilha grande do fogo” que está junto com Bima (parte leste de Sumbaya) e a 19ª carta do Livro de João de Lisboa, aponta a mesma ilha com o topónimo “guluape”. Esta é, naturalmente, a ilha de Sangeang, tanto mais que refere ser ali segue a “emtrada Do camjnho de timor”, por Selat Sape, em direcção à ilha de Sumba. *Suma*, p. 328.

¹⁴⁸ O cabo que ainda hoje é tido pela ponta das flores (Flores Head), e que está assinalado num mapa de Fernão Vaz Dourado (1568) e no Godinho Erédia (1613) como o Cabo das Flores (*PMC*, vol III, estampa 244, e vol IV, estampa 512, L), é Tanjung Kopondei em 8° 04’S, 122°52’E.

¹⁴⁹ *Indonesia Pilot*, vol II, p. 169.

nornordeste”¹⁵⁰, ou seja, governando de forma a compensar o abatimento provocado por vento escasso, indo ter a “Bamda sem nhũa duuida”. E aqui termina o roteiro “Da nauegação de Malaqua pera A Jaoa e Bamda” de *J. Lisboa*. Sobre esta região, Tomé Pires diz:

“De fromte das Jlhas de solor esta a Jlha ã se chama batutara he Jlha de Jentios de m tos mantimentos Daly se toma a rrota abatida pa bamdan & pa ambom E porç as out^{ds} Jlhas que corrẽ pola corda de solor nom fazem a bem de mercadoria p^o serem fora de maõ nom faço dellas fundamẽto sam todas de gentios laDroẽes”¹⁵¹

E daqui se pode concluir que eram importantes as navegações até ao grupo de Solor, mas daí para a frente não, e isso importa na pesquisa da derrota mais frequente para Banda e Maluco, porque ela tem, também, uma lógica comercial. A parte final do roteiro de *J. Lisboa* é confusa e, sobretudo, no que diz respeito à viagem entre a coroa de ilhas do Arquipélago e o Mar de Banda é muito parca de informações, num contraste enorme com a minúcia da primeira fase da viagem, ou mesmo das indicações sobre a costa de Java. É claro que se entra num mar sem os obstáculos que vimos na região dos estreitos, mas faltam indicações de latitudes, de distâncias, de ventos, de muitas outras coisas, que encontramos noutros roteiros de regiões onde também não há obstáculos. Não se entende, por exemplo, porque é que os navios iam em direcção a Buro, para depois arribarem a Amboíno ou a Banda, parecendo-me que esta regra, expressa no roteiro de *J. Lisboa*, devia ter grandes variações consoante lá chegassem mais cedo ou mais tarde.

Como tivemos ocasião de ver, António Galvão diz que António de Abreu atravessou “pella nobre ylha de Iaoa” e pelo estreito de Madura, mas, nesta fase da descrição, interrompe a viagem e começa a falar das gentes de Java. Mais à frente diz que “Alem desta lha de Iaoa, vam ao longo doutra ã se chama Balle, & outra logo (ã se diz) Anjano, Simbaba, Solor, o Galao, Maulua, vitara, Rosolanguim, Arus [...]”. Esta frase, se dissesse respeito à jornada de Abreu, sugeria que ele tinha ido quase até a Papua, completamente fora da derrota normal para Banda e sem uma aparente justificação. O caminho do roteiro seria em direcção a leste, até ao Cabo das Flores,

¹⁵⁰ *J. Lisboa*, p. 267.

¹⁵¹ *Suma*, p. 329.

onde tomava o rumo de nordeste, o que vem ao encontro da informação de Tomé Pires sobre o pouco interesse das ilhas além de Solor. E Galvão diz mais à frente:

“Antonio Dabreu & os que co elle hiam, tomaram sua derrota contra o norte dhũa ylheta que se chama o Gumuapè [mais um Gunong Api]¹⁵²: porque do mais alto della corre sempre, & de contino ate o mar ribeiras de fogo [...] Daqui foram aa ylha de Burro”

Ou seja, mesmo tendo em conta as muitas falhas descritivas do *Tratado dos Descobrimentos* – nomeadamente em relação à comprovada perda da nau de Francisco Serrão em Sapude –, neste caso reforça o que diz o roteiro, reiterando a ideia de uma ida a Buro. Seria, de facto, uma referência importante?

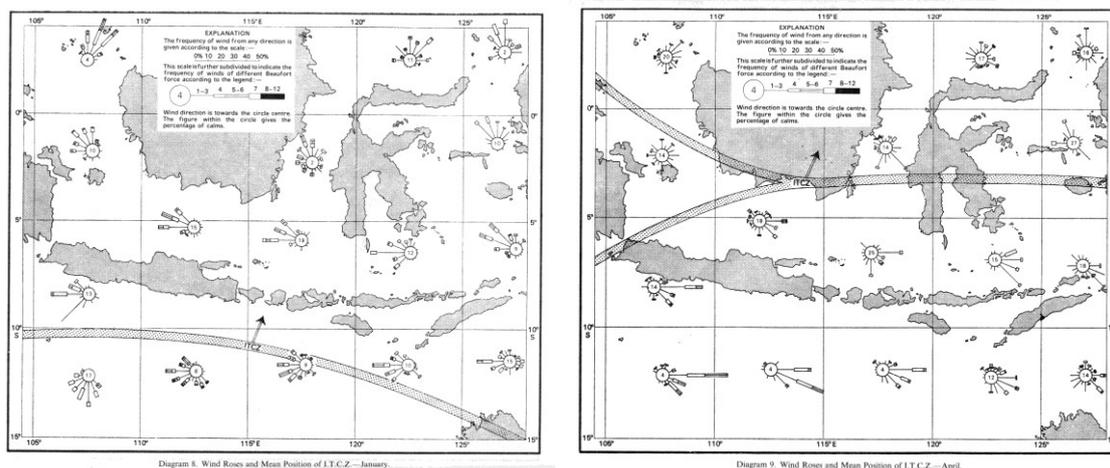


Fig. 10: As duas imagens representam a situação de ventos predominantes, nos meses de Janeiro e Abril, com a posição da Zona Intertropical de Convergência (ITCZ). Como se vê, enquanto a ITCZ está abaixo das ilhas, temos ventos de oeste no Mar de Banda, mas com a marcha aparente do sol para o Hemisfério norte, a ITCZ vai subindo e os ventos a sul da sua posição rondam para leste e sueste. Evidentemente que ao longo da coroa de ilhas, dada a sua grande massa montanhosa, o efeito das brisas marítimas e terrestres é notório e, sendo bem aproveitadas, pode fazer andar os navios. Mas entre Solor e Banda isso é mais difícil, sendo necessário fazer a viagem na época mais favorável. Como se deduz facilmente, o avanço para norte da ITCZ, nos meses de Junho e Julho, vai fazer com que os ventos do quadrante sul, se extendam para norte da Molucas

Até à viagem de Jorge de Meneses (1526), de Malaca para as Molucas pela via de Bornéu, todos os navios portugueses (e os que temos notícia de que transportavam portugueses) fizeram o caminho pelo sul até Banda, não referindo que passavam por Buro. Se o texto de Galvão e o do roteiro não têm origem num erro, admito que

¹⁵² Dentro as possibilidades detectadas, pode ser Pulau Sangeang, em Sumbawa, Gunung Api, entre Batu Tara e Banda (6° 38’S, 126° 39’E), ou Gunung Api no arquipélago de Banda (hipótese difícil de compreender)

pressupõem uma chegada ao Mar de Banda, antes de finais de Março, com ventos de NW e W, que podiam criar algumas dificuldades a quem não ganhasse barlavento e se deixasse cair a leste de Banda. Mas, se isso pode ser um perigo até ao mês de Março, logo em Abril o vento sopra predominantemente de SE e E, e facilita a correcção sem grande problema. Muito mais difícil de corrigir é a possibilidade de ficar do lado de Buro, quando chega o mês de Abril.

Sir Henry Middleton, viajando em 1604-1605 até às ilhas Molucas, cruzou o Cabo da Boa Esperança e atravessou o Índico pelo sul, até ao estreito de Sunda e Bantão, onde chegou no final do ano de 1605. Em Janeiro partiram em direcção às Molucas, conduzindo a rota por norte de Java, mas passando ao largo de Madura e navegando por fora da linha das ilhas, ao ponto de quase encalhar nos baixos que correm a norte. Navegaram, contudo, sem acidentes de maior, e a 4 de Fevereiro avistavam a ilha de Buro e a pequena Amblaw que lhe está mesmo ao pé. No dia 7 desse mês estavam em Amboíno sem nenhum problema.¹⁵³ A sua chegada bastante antes dos lestes e suestes justifica perfeitamente esta abordagem a Buro, que não seria possível se viesse mais tarde. É de concluir, portanto, que as viagens feitas bastante cedo – saídas de Malaca antes do fim do ano – não tinha grandes problemas de navegar pelos estreitos, em velocidade reduzida e negociando permanentemente, chegando às Flores a tempo de fazer a rota para o norte ainda com ventos oestes que, só perto dessas ilhas escasseiam um pouco porque se tornam noroestes ou nortes. Neste tipo de viagem é muito provável que as frotas procurassem chegar-se a Buro, arribando depois para Amboíno e Banda. Não foram deste tipo as viagens das pessoas mais importantes que de Malaca foram às Molucas – como os capitães ou outras gradas figuras – e será por isso que seguem direito a Banda e, por vezes, logo para Ternate. Mas é de crer – pela presença de muitos juncos que sempre andam por esses portos e de que nos dão notícia os mesmos documentos – que havia muitos navios a navegar de forma mais pausada, fora dos picos da estação, procurando comerciar em Banda nas melhores condições, mas aproveitando todas as paragens de Java e das outras ilhas. Gente que saía em Outubro de Malaca, que descia os canais com brisas e com as correntes de maré, que a partir de Sunda tinha vento claro na popa e ia andando onde se podia andar (porque nos canais não era possível fazê-lo), chegando a Banda muito cedo. Aí iam encontrá-los os

¹⁵³ Bolton Corney (ed.). *The Voyage of Sir Henry Middleton to Bantam and the Maluco Islands*, London, 2005. 20 e ss.

portugueses que vinham mais tarde porque vinham render a capitania, porque vinham reforçar a fortaleza, ou porque vinham em qualquer outra missão em que não desprezavam o comércio, mas não o aproveitavam da mesma forma

Sem que se possa encontrar uma justificação explícita para isso, não encontramos nenhum roteiro da viagem de Banda para as Molucas. Temos uma informação do rei de Ternate a Jorge de Albuquerque (capitão de Malaca) de que tinha pilotos para o fazer, e terão sido esses pilotos que lá levaram Tristão de Meneses e muitos outros, sem que o seu saber ficasse registado num texto escrito. Também é verdade que a viagem rápida que interessava à coroa, para ter o cravo, a noz e o macis, em Malaca, na Índia e em Lisboa, passou a ser feita pelo norte de Bornéu. A rota do sul continuava a interessar aos que dela faziam o seu próprio negócio, um negócio privado, que saiu dos circuitos principais da especiaria e foi-se desenvolvendo com comerciantes privados metidos em juncos locais, com pilotos das ilhas que não nos deixaram roteiros. Acredito que exista um fervilhar de gente desta, em movimento permanente pelos múltiplos mercados da Indonésia, mas estão fora da rede comercial da coroa. Em termos formais, a partir de 1526, a via de acesso a Banda e às Molucas pelo sul perdeu importância, deixando de se fazer com a regularidade de outras carreiras do Extremo Oriente. Não ficou deserta porque o mundo comercial do Extremo Oriente era uma estrutura coesa e fechada antes da chegada dos portugueses, e a sua presença lusa não eliminou os formigueiros de juncos que pululavam pelos estreitos. Mas a rota longa que levava o cravo de El-Rei que foi substituída por outra mais curta, em que os navios circulavam entre Ternate e Malaca passando pelo norte da ilha de Bornéu. É a rota que iremos analisar a seguir.

A via de Bornéu

Em 1522, sendo já conhecidos com alguma clareza o caminho e as dificuldades de alcançar Maluco, pela via marítima que cruza o sul do Arquipélago, foi nomeado Jorge de Brito para capitão com a responsabilidade de aí construir uma fortaleza. Ameaçava a soberania portuguesa oferecida pelo rei local, a eventual presença dos navios de Fernão de Magalhães, que tinham partido de San Lucar de Barrameda a 20 de Setembro de 1519, tendo chegado a Malaca alguns boatos de que por ali andavam naus não portuguesas. Uma situação inquietante que levou o rei a tomar medidas de força,

para a ocupação efectiva de Ternate. Para isso nomeou, como disse, Jorge de Brito, que morreu numa pequena escaramuça em Pacem, sendo substituído pelo seu irmão António de Brito que para lá se deslocou. Em Banda teve novidades dos navios castelhanos e saiu para Tidore “aos dois de Mayo de quinhentos e vinte e dois, e foy sem monção e sem tempo”¹⁵⁴ Tinha encontrado em Banda um navio comandado por D. Garcia Henriques, que foi com ele para as Molucas, e a quem deu as ordens que assim relata ao rei:

“Eu, ho mandava por o camynho de Borneo, porque ha por ele quatrocentas legoas a Malaca, e por o camynho, por onde eu vym, ha seiscentas legoas, e em cinco que ha de banda a Maluco, ha mister esperar outra monção [...] e asy porque lhe fose recado, no ano de quinhentos e vinte dois [...] que por este camynho podem vyr de Malaca a Maluco, num mes, e foy ya descoberto, e no tempo del-rey de Malaca navegavam de Burneu ate Maluco.”¹⁵⁵

Ou seja, os portugueses já sabiam que o caminho entre as Molucas e Malaca se podia fazer pelo norte da ilha de Bornéu, encurtando a distância em cerca de 200 léguas e não sendo necessário esperar por monções a meio da viagem, o que permitiria cobrir a distância em cerca de um mês. O percurso fazia-se antes da tomada de Malaca por Albuquerque e o rei foi informado, em 1522, da possibilidade dessa viagem, que ainda não tinha sido tentada, apesar de haver pilotos para ela. Não seria ainda Garcia Henriques a fazê-la, e é de crer que não era do agrado de muita gente que aproveitava a passagem pelos portos da via do sul para negociar. Dá-nos disso notícia, por exemplo, Tristão de Ataíde, numa carta ao rei escrita em Ternate, em 1534, onde relata a saga por que passou até chegar às Molucas. Entre muitas outras coisas, queixa-se explicitamente de ter sido alvo de delongas e protelamentos enquanto reparava o seu navio em Malaca, “e ysto, senhor, tudo era por eu nam vyr por Borneo, e se me pasar a mouçam, por eles virem pela Jaoa e Banda, homde se fazem ricos e por Borneo, não” – e acrescenta mais à frente – “e já com o navio prestes e coregido nam achava piloto para me trazer pela via de Borneo, porque dous que Malaca avia Joao Roiz de Sousa os levara, em dous jumcos, em que fora a Bamda”. E isto acontece vários anos depois de Jorge de Meneses ter inaugurado aquela via para os navios portugueses, na viagem que efectuou quando

¹⁵⁴ *DHMPPQ-I*, vol I, p. 133

¹⁵⁵ *DHMPPQ-I*, vol I, p. 138.

foi tomar posse do cargo de Capitão das Molucas. Deve dizer-se, no entanto, que a coroa de Portugal apostou decisivamente na via de Bornéu, que correspondia às necessidades do comércio do cravo e, se não impediu a via do sul, deixou-a entregue a iniciativas privadas mais capazes de desenvolver a vasta gama de negócios proporcionado pelo vasto mundo da Insulíndia. E sustento esta opinião no muito maior número de roteiros do caminho de Malaca às Molucas, por esta nova derrota, que persiste nos documentos mais tardios e até nalguns que passaram a Espanha, depois de 1580. No âmbito deste trabalho, não vamos recensear todos eles – seria fastidioso e duma dimensão inapropriada –, optando por usar apenas os servem para definir a rota em causa, jogando com as alternativas e fazendo as comparações que forem oportunas. Mas vamos começar pelo que diz João de Barros, sobre a viagem de Jorge de Meneses, partido que foi de Malaca em 22 de Agosto de 1526, em plena monção do verão, como convinha a esta viagem:

“Partindo Dom Jorge de Malaca cõ¹⁵⁶ pilotos Mouros, que tinham noticia d’aquella carreira, indo costeando entrou pelo Estreito de Cingapura, que he de largura de hum tiro de berço, & tam baxo, que em muitas partes não tem de fundo seis braças, & muitas restingas que entrão hũas per outras”

O estreito de Singapura

Barros dá-nos apenas uma vaga noção das dificuldades do estreito de Singapura, que o roteiro do *Livro de Marinharia de João de Lisboa*¹⁵⁷ cobre com indicações mais pormenorizadas. Não vamos repetir o que diz do caminho entre Malaca e Pulau Pisang, por ser semelhante ao que é dito sobre a rota para Sunda, Java ou Banda, mas junto dessa ilha era preciso inflectir um pouco para leste, em direcção a Tanjung Piai,¹⁵⁸ deixando Pulau Karimam a estibordo e a sul. A partir daí, vejamos o que diz o texto:

“Desta pomta de Tamjambuquo [Tanjung Piai] pera o estreito de Cimquapure se corre leste e oeste e [h]averá na costa – 3 – legoas atée o cabo Tamjambuquo e o estreito há dous rios, ho primeiro he pequeno e o outro grande [...] este estreito nã[o] ho vere[i]s se nã[o] quamdo fordes com elle, porque mete a terra

¹⁵⁶ Barros, *Década IV*, p. 53.

¹⁵⁷ No caso específico deste roteiro, será seguida a transcrição feita em António Manuel Gonçalves, *O Livro de Marinharia de João de Lisboa e a Arte de Navegar no início do séc. XVI*, Lisboa, 2006.

¹⁵⁸ Ponta sudoeste da Península Malaia.

hũa por outra [...] e quamdo emtrardes nele hireis sempre pelo meyo [...] achareis - 6 - e 7 - braças e limpo [...] E dahy [h]aveis de emtrar por amtre dous montes que nam tem de largo mais que hũ tiro de beesta pequeno [...] fora deste estreito obra de hũ tiro de berço estão duas restinguas, a hũa de hũ cabo e a outra do outro [e logo em dobrando estas restingas estáa hũa enceeda pera o norte homde hera a povoaçã[o] de Çimquapura [...] De Çimquapura pera a Pedra Brãqua se corre lessueste e oesnoroeste e [h]avera na rota - 12 - legoas pouco mais ou menos.¹⁵⁹

É curioso que o *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, apesar de ter um

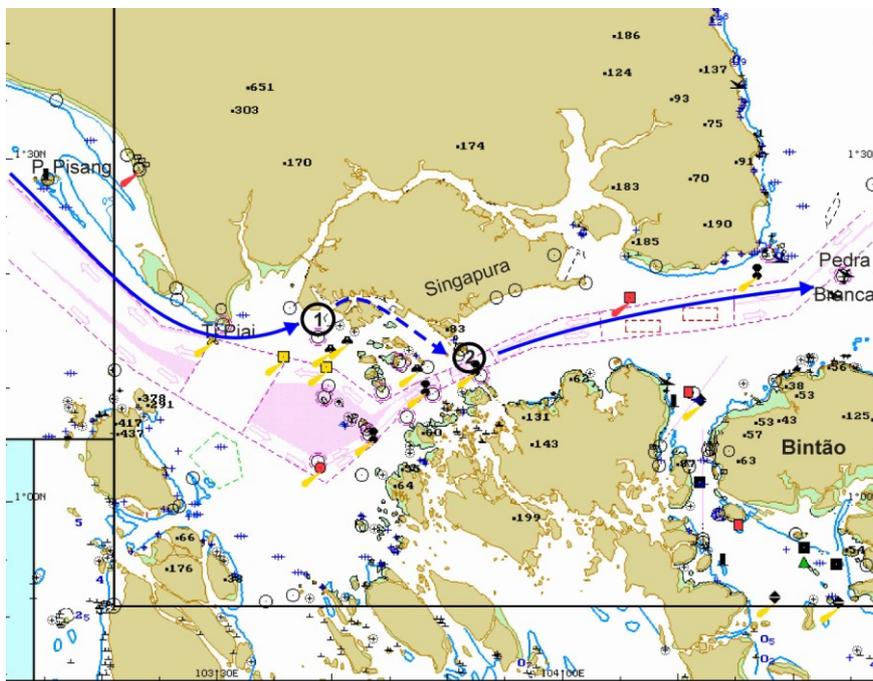


Fig. 11: Carta actual do estreito de Singapura, cuja configuração pode divergir um pouco da que tinha no século XVI. A descrição do roteiro consegue entender-se até ao ponto 1, mas permanece confusa, entre o ponto 1 e 2 (tracejado). Uma carta de Godinho Erédia sugere, no entanto a passagem por entre a ilha de Jurong e Singapura. A partir do ponto 2 tudo indica que se seguia uma via directa até à Pedra Branca.

roteiro de Malaca para Bornéu e Molucas, apenas descreve o percurso a partir da Pedra Branca, omitindo o perigoso estreito de Singapura. Em contrapartida, Linschotem faz uma criteriosa descrição do mesmo, integrada num roteiro de Malaca para Macau, em que o itinerário coincide até à Pedra Branca. Diz ele que, depois do segundo rio está a ilha de Singapura e a terra estende-se um pouco para o sul, onde começa a entrada do primeiro estreito. É difícil perceber a configuração da costa ao tempo da descrição, não só pelas alterações normais num estreito com fundos lodosos onde as correntes podem

¹⁵⁹ A. Gonçalves, *op. cit.*, p. 418.

alcançar 3 *kts*, como pelas construções artificiais no porto internacional, que hoje assumiu uma dimensão extraordinária. Contudo parece provável que o primeiro estreito apontado nos roteiros fosse entre a actual ilha de Jurong e a terra (ilha) de Singapura, conforme mostra um mapa de Godinho Erédia (1613).¹⁶⁰ O texto recomenda que se navegue sempre com a sonda na mão, seguindo pelas 12, 10 ou nove braças, na entrada, mas podendo descer até às oito mais a vante. As ilhas que ainda hoje se podem observar na carta são deixadas a estibordo, com o cuidado de que não se devem aproximar demasiado da parte norte, porque tem muitos baixos. Perto duma dessas ilhas, onde há uma praia de areia branca, observa-se o estreito de Singapura (propriamente dito) que corre leste oeste. Nesse local devia o navio guinar para bombordo, com o cuidado necessário para evitar os baixos que, neste caso, estão de ambos os lados da entrada (ponto 2 da Fig. 11).¹⁶¹ Até uma légua depois desta passagem – se necessário – deve usar-se uma embarcação para sondar, e ter em atenção os baixos que estão do lado da foz do rio de Johor, até chegar à Pedra Branca, que também tem alguns rochedos da parte sul. O texto tem ainda uma recomendação importante, que diz respeito aos ventos: se se cruza o estreito na época dos ventos sul – como acontece em Agosto –, deve ter-se o cuidado de dar resguardo aos baixos da margem norte, porque esses ventos podem refrescar e arrastar os navios para um encalhe inesperado e perigoso.

Da Pedra Branca a Bornéu

Saído o estreito, no caminho de Bornéu “governarás a Leste”, dizem todos os roteiros. Em *João de Lisboa e Bernardo Fernandes* o texto é praticamente coincidente, indicando o avistamento de umas ilhas que ficam a 40 léguas de Pedra Branca, em 2 ½ graus, no primeiro caso, e em 2 graus, no segundo. O *CCadaval* tem também um roteiro desta zona, indicando que 25 a 30 léguas depois do estreito há uma ilha alta e pequena “que quer parecer hum alifante os que os malayos çhamam Pullo Gaya”,¹⁶² recomendando que com pouco vento deve fundear-se porque as águas correm muito para o norte. Esta referência de Pullo Gaya está também num diário de viagem de

¹⁶⁰ *PMC*, vol IV, estampa 412C

¹⁶¹ “em tournant quelque peu pour eviter les Basses & Plates qui sont du costé du Nord, & aussi pour ne point tomber du costé meridional de l’entree dudit destroit y estaint porté par la maree. » *Grand Routier*. p. 41.

¹⁶² *CCadaval*, fl 104r

Malaca para Bornéu e Manila, que consta do *Livro de Marinharia de Gaspar Moreira*¹⁶³ e ainda num roteiro do Mss. 3176 da Biblioteca Nacional de España.¹⁶⁴ é importante realçar aqui que a navegação por mar aberto, sem referências em terra, recupera a indicação de latitudes, pese embora os seus valores sejam de tal forma grosseiros que não ajudam muito à identificação das ilhas em causa. Mas acompanhemos o relato de Gaspar Moreira:

“Da Pedra Branca me fui saindo aos 21[de Julho de 1595] pela manhã e aos 22 do mes [um dia de viagem] vi a ilha de Pulo Gaja e tomei o sol – he hum grao e hum terço largo – sinco legoas pouco mais ou menos, e mandei governar por leste polas agoas yrem aynda pera o sul.

Aos 23 do mes [um dia depois] amanheci com uma corda de algumas quinze ilhas ou mais [...] Tomei as pella banda do sul”¹⁶⁵

Seguiu-se uma navegação por entre ilhas, durante o dia 24, quando o vento refrescou e foram tiradas as monetas para a noite. Ao meio dia do dia 25 o navio estava “en hum grao e a dez legoas da cabeça de Borneo”. Apesar dos erros possíveis e de muitas imprecisões, a sequência das ilhas aponta para um arquipélago que está na latitude da ponta oeste de Bornéu. Ou seja, Pulo Gaya (ou Gaja) poderá ser Pulau Dumdum (a bossa de camelo), mais ou menos a 40 léguas de Pedra Branca, a que se segue o arquipélago de Tambelan, pelo meio do qual os navios passavam. As latitudes são à volta de 1° N, embora os textos, por vezes, se refiram a mais de dois graus,¹⁶⁶ mas o sinal mais seguro de referência está na identificação da terra de Bornéu, onde se avistam “3 montes altos, que querem parecer ilhas”. Qualquer outra hipótese – nomeadamente a que coloca Pulo Gaya no Arquipélago das Anambas (*ci.* 3° N) – choca

¹⁶³ *Gaspar Moreira*, p. 170.

¹⁶⁴ Mss. 3176, fl 41v. Este manuscrito contém um “Derroterro s’aliendo de Malaca para el estrecho de Cingapura i ciudad de Manila” em que são evidentes as semelhanças com certas partes do texto de *João de Lisboa*, mas onde a sobreposição com o Códice do Cadaval é muito mais nítida. Não foi feito o estudo necessário para datar e caracterizar o códice completo, mas importa dizer que é constituído por 225 fólios, com vários roteiros escritos por várias mãos, em língua portuguesa e castelhana. O primeiro deles tem o título “De Rotas de la navegacion de la India [...] Hecho en Lisboa por Manuel Montero; Gaspar ferrera Pilotos de la carrera de la India. Estando presente Juan Bautista de Labaña cosmografo mayor del Rey nuestro señor en los Reynos de Portugal a 25 de Março de 1600” e foi publicado em F. da Costa, *Roteiros Portugueses inéditos...*, p. 133.

¹⁶⁵ *Gaspar Moreira*, p. 172.

¹⁶⁶ com alguma incoerência sequencial como acontece no *CCadaval*.



Fig. 12: (imagem Google Earth)

CCadaval

“E se estiver claro, como estiveres tanto a vante como elles, veras a leste 3 montes altos, que querem parecer ilhas, e he a terra de Borneo que está no sertão”

Mss 3176 da BNE

“y si estubiere claro como estubieres tanto a bante como ellos veras a leste tres montes altos que quieren parecer yslas mas no lo son porque es la tierra de Burneo que esta no sertão”

com a lógica da viagem de 1595, e obriga a admitir uma rota ziguezagueante, pouco provável.

Deve dizer-se, contudo, que o itinerário que consta nos dois roteiros mais antigos – *João de Lisboa e Bernardo Fernandes* – têm um texto diferente que não corresponde a este caminho mais óbvio. Qualquer deles aponta para latitudes mais elevadas e quando falam na costa de Bornéu, dão a

indicação de que deverá estar por cerca de 4°, o que implica uma abordagem bastante mais a norte, para lá da grande ponta Tunjung Datu e das ilhas que com ela se prolongam. Creio que também é uma abordagem possível à ilha, embora possa levantar dificuldades com a corrente e, sobretudo, com o vento que, certamente vai escassear e dificultar a aproximação à costa. O instinto velejador de buscar sempre barlavento, como reserva para qualquer manobra, aconselharia a seguir um pouco mais para sul, de acordo com os roteiros mais tardios.

Estes dois textos da primeira metade de quinhentos apontam para uma aproximação à costa, um pouco a norte de Tanjung Datu, avisando que são bastante bons os terrais e virações, que se usam com qualquer monção. Os *Sailing Directions* dizem que na costa noroeste de Bornéu sopram oestes durante o dia e lestes durante a noite, numa acção combinada da monção e da brisa marítima ou terrestre. Este facto permite navegar sempre perto de terra, fundeando se a brisa é temporariamente contrária. E as recomendações para isso apontam, uma vez que não há grandes obstáculos até ao porto da cidade de Bornéu (propriamente dita). O texto de João de Lisboa termina aqui a sua descrição de forma abrupta, mas *Bernardo Fernandes* continua-a até às Molucas como iremos ver. Ambos referem a aproximação da ponta a

que dão o nome de Pucha Barão (Puchabarã ou Tanjung Baram em 4° 35'N, 113° 58'E), avisando que tem ao mar uma restinga que hoje tem pouco significado.¹⁶⁷

“E depois que dobrardes chega-te à terra, porque correm as águas ao mar muito, e demais é tudo baixo[...]hás-de ir ao longo da terra até que hajas vista de umas ilhas, que estão ao mar de Borneu obra de 3 léguas [Pulau Labuan] [...] e antes de chegares a elas verás uns ilheus pequenos [Pulau Keraman, Pulau Rusukan e mais umas pequenas pedras] [...] e poderás ir por entre os ilhéus e a terra; tudo é fundo de 9 ou 10 braças”¹⁶⁸

A que segue a forma de entrar na Barra de Bornéu (Brunei), hoje profundamente transformada.

O relato da viagem de 1595 apontava para uma aterragem na costa da ilha de Bornéu, por perto das ilhas Burung ou Tungung Bila, por alturas de 1° N, em frente ao arquipélago Tambelan que tinha sido atravessado entre os dias 22 e 24 de Julho. A rota seguiu depois ao nordeste, mas um temporal ocorrido na noite de 27 para 28 obrigou a “correr com o tempo”, sem grande noção da posição do navio, que no dia 30 avistou a “enceada de Tãojão-siri (Tanjung Sirik em 2° 47'N, 111° 19'E). O *CCadaval* diz o seguinte sobre esta costa:

“Assy como fores correndo a costa, e indo assy veras da banda do mar hũa ilha pequena [...] que estara da costa afastado 5 legoas. E indo assy correndo a costa ao nordeste e a 4ª de leste, as duas legoas ou legoa e meia da terra, iras aver vista de hũa ponta que se çhamam Tanjo Rato”¹⁶⁹

A partir deste cabo, a costa mete muito para sueste e sul, sendo desnecessário segui-la desde que se tenha o vento necessário para um rumo directo. É isso que sugere o texto, dizendo que deve seguir-se o caminho de leste e quarta de nordeste “a demandar a costa de Bornéu”, cujos perigos assinalados se resumem ao parcel que está defronte de

¹⁶⁷ Nessa ponta desagua um rio que, talvez, tenha mantido uma zona assoreada, mas hoje aquela costa tem vários terminais petrolíferos, sendo provável a sua limpeza periódica. O assoreamento restringe-se a um pequeno vestígio junto a foz do rio.

¹⁶⁸ *Bernardo Fernandes*, p. 99.

¹⁶⁹ *CCadaval*. fl 104v. Tanjo Rato é hoje Tanjung Datu (2° 05'N, 109° 39'E) que em tempos se chamou “Tatomrato” ou “Tangaranto”

Tunjung Sirik. O texto do Mss 3176 é um pouco mais completo e prevê que se cheguem a terra junto de Tanjung Baram, seguindo a costa até à entrada de Bornéu.

De Bornéu às Molucas

A saída do porto de Bornéu é bastante confusa na descrição de *Bernardo Fernandes*, parecendo-me que se trata de uma cópia com erros feita por alguém que não esteve no local. Contudo, os textos do *CCadaval* e da BNE – que continuam a aparentar uma origem comum – apontam claramente a saída da barra pelo canal entre a ilha de Labuan e a ponta de terra que lhe está a leste.¹⁷⁰ Ambos avisam que se deve sair com terra, o que quererá dizer que a melhor altura será com a noite ou (melhor) pela madrugada, antes do grande aquecimento da terra.

<i>CCadaval</i> , fl 105r	Mss 3176, fl 49v e 50r.
“E quando vires Pullo Tingue, te parecerão 3 ilhas hūas pegadas nas outras, mas como fores chegando perto dellas logo verás que não he mais que só hūa ilha. E avizarteas que não vás ao mar della que tudo são baixos [...] então bem te guardaras de hūa ponta delgada, que defronte desta ilha de Pullo Tingue está a terra de Borneo porque tudo hé baixo”	“Pulo tingua quando se vee de lejos parece como tres yslas mas como fueres a ella llegado veras es tudo una, no pasarás a la mar deste Pulo tingua porque todos son baxos [...] y tambien te guardaras de una punta delgada en frente deste Pulo tingua a tierra de Borneo porque es todo baxo”

O relato da viagem de 1595 (Gaspar Moreira) segue ainda este caminho e refere que passaram por Pulo Tiga¹⁷¹ em 19 de Agosto, corroborando as indicações do *CCadaval* e do Mss 3176, diferindo apenas de *Bernardo Fernandes* na designação desta ilha por Tiquapulo. Todos eles referem que, a partir daí e do lado do mar, duas ou três léguas afastado, correm uns baixos de coral muito perigosos, sendo necessário dar resguardo à ponta de Tunjung Nosong, porque no seu prolongamento existem também uns escolhos perigosos.

A forma correcta e segura de passar é entre a ilha e o cabo, seguindo encostado a terra, ao rumo “nordeste e 4^a do norte” e à distância de uma ou duas léguas. *Bernardo Fernandes* diz que, seguindo esta rota, se encontrarão “umas ilhas baixas e compridas, três ilhas com um ilheu no meio, cheias de arvoredos. E uma ilha destas tem um pão”,

¹⁷⁰ Não vale a pena entrar em pormenores porque a alteração destas barras lodosas é muito grande, sendo de pouca utilidade seguir as manobras da época sobre uma carta actual. Esse exercício é interessante apenas quando falamos de estruturas consolidadas.

¹⁷¹ Pulau Tiga, no enfiamento de Tunjung Nosong, em 5° 44’N, 115° 39’E

mas sem nomear qualquer topónimo. No texto do *CCadaval* e no manuscrito espanhol, estas ilhas estão descritas de forma semelhante – não muito diferente do texto de *Bernardo Fernandes* – mas com a indicação do topónimo de ilhas de S. Jerónimo. Seguindo, o relato da viagem de 1595, no que a esta região se refere, verificamos que a “21 do mes [Agosto] amanhecemos antre o monte de Sam Pedro¹⁷² e as ilhas de Sam Jerónimo”. Pelas diversas descrições e referências cartográficas podemos identificá-las com as ilhas Mantanani, associadas a uma das muitas formações coralíferas da zona onde hoje há várias plataformas petrolíferas.¹⁷³ O *Sailing Directions* da zona refere que são ilhas baixas, e que, numa delas emerge de forma abrupta uma elevação de 63m, o que parece corresponder ao “pão” que consta nos nossos textos.¹⁷⁴

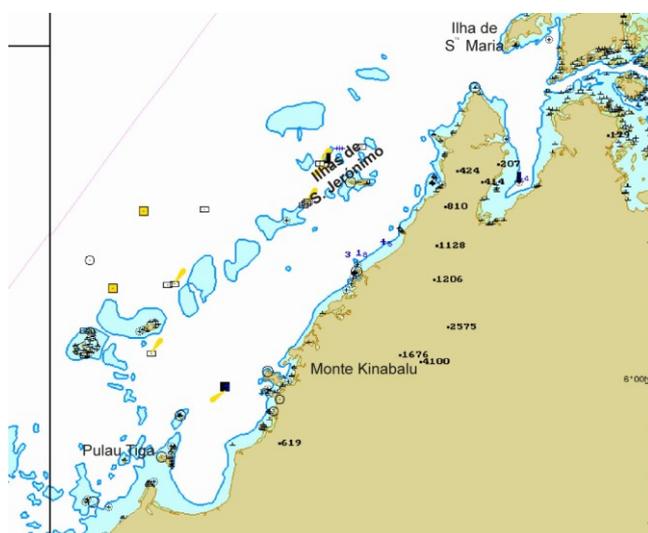


Fig. 13: Costa noroeste de Bornéu, com a sua ponta mais setentrional.

um ilhéu no meio a ser deixado do lado sul (estibordo)¹⁷⁶. O *CCadaval* contém aqui uma informação interessante:

Daqui se procurava a “ponta de Borneo” ou o cabo em que esta ilha termina a norte, hoje denominado Tunjung Sempang Mangayu, em 7° 02’N, 116° 45’E¹⁷⁵. Tem um pequeno ilhéu na sua frente (Pulau Kalampuan), bem referenciado em todos os roteiros. Neste sítio, os navios deveriam guinar a leste em direcção ao canal que (tudo indica) era bem visível, com

¹⁷² O Monte de S. Pedro é uma referência permanente da cartografia portuguesa dos séculos XVI e XVII, podendo identificar-se com o Monte Kinabalu, com 4095m de altitude, na parte norte da ilha, a mais de 40 km da costa mas visível desta.

¹⁷³ *PMC*, 4º vol, estampa 418F. Os roteiros de Malaca para Manila, pela ilha de Bornéu – que não serão objecto deste estudo – afastam-se aqui da trajectória das Molucas.

¹⁷⁴ *Sailing Directions, Borneo...*, p. 340.

¹⁷⁵ 7 graus e 1/3 de acordo com *Bernardo Fernandes*, p. 101.

¹⁷⁶ Por duas vezes o texto do *CCadaval* refere que não se deve navegar de noite “porque fizeres te perderas sem faltta” fl 105v.

“E se aqui nesta ponta quizeres segurar a lua, como passares este ilheozinho e a restinga que faz pode chegar a terra de Borneo da banda do sul aonde te pode surgir obrigado em fundo de 10 athe 12 braças.”¹⁷⁷

Uma forma de aguardar pelas condições de tempo favorável, que se acreditava vir com a mudança da lua. As circunstâncias meteorológicas nesta região são dominadas pela monção, mas os ventos junto a terra mantêm a alternância entre a brisa terrestre e marítima (os terrais e as virações) conforme a hora do dia: sopram as brisas de terra das 19h00 às 07h00 e as brisas marítimas das 10h00 às 17h00, com um alcance que poderá ir até às 20 milhas. É claro que este regime é o que se pode esperar em circunstâncias normais, podendo ser contrariado no auge da monção do inverno, quando os ventos do sector norte contrariam a própria brisa, ou noutras condições meteorológicas difíceis de prever.

É um pouco difícil entender a descrição dos roteiros sobre a passagem pelo norte de Bornéu, dada a complexidade dos estreitos e a falta de informação suficiente para identificar os ilhéus e baixos referenciados. Contudo, cruzando o que é dito nos dois textos a que tivemos acesso, julgo ser possível afirmar que, depois de passar por Tunjung Sempang Mangayu, os navios seguiam a leste (o que é dito explicitamente) até encontrarem a entrada de Selat Banggi, entre a pequena ilha com esse nome e a terra de Bornéu propriamente dita. Com essa hipótese concordam os dois textos, reconhecendo-se que o *CCadaval* é bastante mais pormenorizado e usa informação que seria indispensável em todas as ocasiões, mas que não foi transposta para o texto de *Bernardo Fernandes*. Apenas uma nota importante, neste último texto:

“E desde que partires desta ilha [uma das que está no canal], para ires por entre os baixos, governarás a lessueste e às vezes a leste quarta do nordeste; e sempre andarás em cima do mastro, onde quer que vires águas branca, guarda-te dela porque tudo é baixo”¹⁷⁸

Quer isto dizer – mais uma vez – que só se deve navegar de dia, mas acresce que quando houver suspeita de baixos é necessário ir sondar com a embarcação para

¹⁷⁷ *Ibidem*.

¹⁷⁸ *Bernardo Fernandes*, p. 102.

verificar onde é o canal. Uma forma muito lenta de navegar que, por vezes, não é fácil entender ou de que nem sempre nos lembramos.

O *CCadaval*, como disse, é mais explícito e a sua informação parece-me mais clara para uma utilização por quem possa ser menos experiente naquelas paragens. Nele se mostra como pode identificar-se a entrada do canal, avisando para um baixo que está do lado de Bornéu (visível por uma mancha branca), e recomendando que se vá direito à ilha de Banggi, com cuidado para evitar a restinga que tem na ponta sudoeste. Ao longo

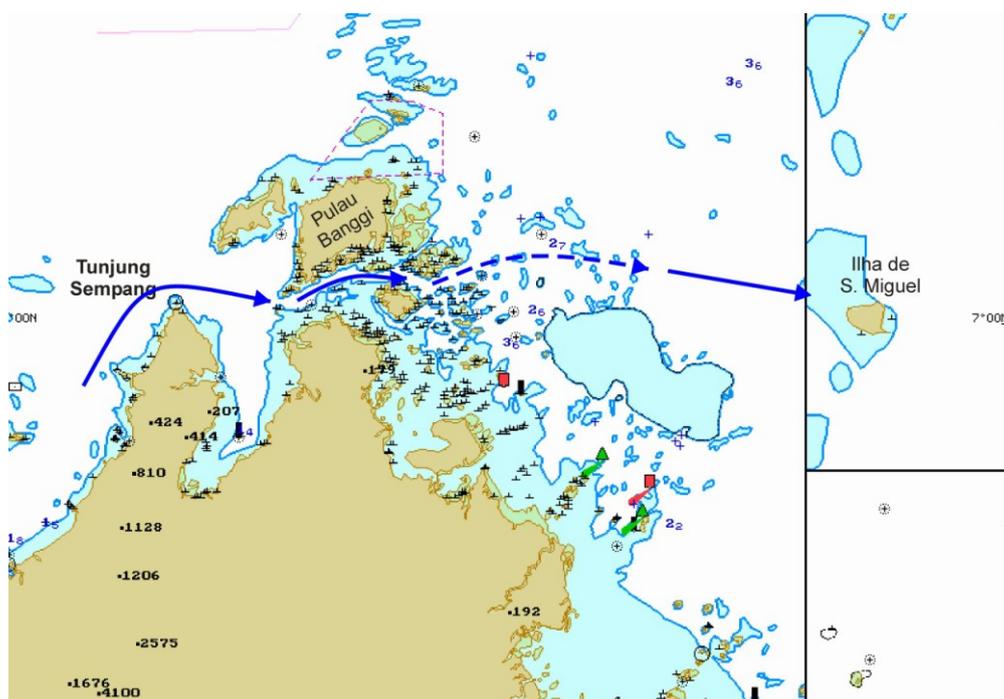


Fig. 14: Passagem a norte da ilha de Bornéu em direcção à ilha de S. Miguel, hoje Gagayana Sulu, e que corresponde a mais de uma ilha (não está bem representada nesta imagem). As zonas amarcadas a azul correspondem a profundidades inferiores a 20m.

dela haverá fundo de 20 braças, com baixos a sul e com quatro ilhas (que se vêem na carta actual) mais a vante, seguidas de uma pequena enseada. Mais à frente está a ilha de Jordão de Freitas, hoje Pulau Malawali (7° 03'N, 117 18'E). Navegar-se-ia “pondo a proa no meio da ilha” e guinando, depois para bombordo, rondando-a pelo lado norte, fugindo aos baixos que lhe estão imediatamente a seguir. Mas o labirinto continua com referências a pequenos ilhéus impossíveis de identificar nas cartas disponíveis, até chegar às ilhas de S. Miguel,¹⁷⁹ a partir das quais já era possível navegar de noite.

¹⁷⁹ No *CCadaval* é referida umas vezes no singular e outras no plural, mas em *Bernardo Fernandes* diz-se claramente que são “uma é grande e são quatro ou cinco pequenas e altas”, p. 103.

Os dois textos que temos vindo a apreciar para esta parte da viagem, divergem um pouco nesta parte da viagem, mas apenas num pequeno pormenor sem importância de maior. A questão deve ver-se nesta perspectiva: no caminho das Molucas está o imenso arquipélago de Sulu, onde é difícil navegar com segurança, por isso qualquer dos roteiros aponta para que se procure uma conhecida segura, de forma a contornar com segurança todas as ilhas pelo lado de Mindanau, onde era possível fazer aguada se fosse necessário; diferem apenas na forma como vão em busca dessa conhecida. *Bernardo Fernandes* recomenda um rumo mais para sul até cerca de 6 graus e $\frac{1}{2}$ de latitude, até avistar as ilhas de Santa Clara, que não são outras que as do próprio arquipélago já referido, de onde se ruma ao nordeste até encontrar a passagem entre Tagima (Pulau Basilan) e Mindanau, que lhe dá acesso ao interior do porto e a região sul. *CCadaval* propõe que se vá mais directo a esta última ilha de Basilan passado directamente para Mindanau. Aparentemente é um trajecto mais curto, mas é aqui um dos pontos onde nos parece poder medir a diferença de experiência que está por detrás de dois roteiros de épocas diferentes e que dizem respeito ao mesmo percurso. O texto mais recente é bastante mais seguro na forma como procura a passagem que pretende, enquanto o outro faz uma viagem para demandar sinais que o levem, depois, a essa passagem. Há no primeiro caso uma segurança que não existe ainda no segundo. Ela pode estar relacionada apenas com um qualquer pormenor do piloto que acabou por reunir os dados em língua portuguesa, sendo certo que a rota do *CCadaval* é mais curta e mais objectiva. Também creio que esta rota prevê, de facto, uma paragem em Mindanau ou toma-a como normal¹⁸⁰, enquanto o outro fala dela como algo eventual que pode ocorrer apenas se for necessário. Neste último há que seguir em direcção às Molucas, e a próxima referência são as ilhas de São Gim (Arquipélago de Sangir), tendo em atenção que é preciso ganhar barlavento até lá, porque os tempos são de sueste e sul, com brisas fracas, numa fase de transição, podendo causar alguns problemas na última etapa até Ternate.

O *CCadaval* – como sugeriu a entrada em Mindanau – começa a sua descrição com a maneira de sair de dentro da caldeira que essa ilha faz ao sul, e recomenda que se passe a linha das Celebes (onde está São Gim ou Sangir) o mais a norte possível, sendo a melhor passagem a partir do boqueirão que Mindanau faz com a primeira ilha que

¹⁸⁰ A medida de 7 graus menos terço para a latitude da ponta sul de Mindanau, dada no texto do *CCadaval*, deve ser o valor mais correcto de todo o roteiro.

com ela pega (Basilan). Dali vai demandar a ponta das Celebes, em busca de uma ilha alta, rasa e redonda que se chama “Manado”. Não consegui identificar esta ilha¹⁸¹, mas deve ser uma das que formam a linha norte-sul, e de que fazem parte todas as outras que vêm referidas nos dois roteiros. Pode passar-se por qualquer lado, desde que – como disse – os navios não se deixem cair demasiado a leste e percam barlavento para alcançar Ternate, sobretudo porque a corrente puxa fortemente para esse lado, praticamente durante todo o ano mas, sobretudo, nos meses de Agosto a Outubro.

¹⁸¹ Parece ser uma das ilhas do grupo Kawio

CAPÍTULO III

No caminho da China

Os primeiros contactos claramente documentados de um encontro directo entre portugueses e chineses reportam-se à viagem de Diogo Lopes de Sequeira a Malaca, em 1509. A comunidade deve ter suscitado alguma curiosidade aos portugueses que, certamente, já tinham ouvido falar desse longínquo país onde estivera Marco Polo e cujos navios tinham passado pela Índia no século anterior. A feitoria montada por Pedro Álvares Cabral em Calecut tinha ficado nas casas que em tempos tinham sido ocupadas pelos “Chins”, e deles chegou notícia a Lisboa logo após o regresso do primeiro navio da esquadra de Vasco da Gama.¹⁸² É natural, portanto, que houvesse alguma curiosidade em conhecer tal gente apesar de não haver uma noção clara do que era propriamente a China. E é interessante constatar como o encontro de Malaca suscitou uma certa empatia mútua, justificada pela curiosidade e por uma espontânea cumplicidade contra a autoridade local. Diogo Lopes foi avisado pelos chineses que se encontravam no porto, de que não devia confiar nas promessas feitas pelo sultão ou pelos seus mais altos funcionários. Sobretudo, não aceitar convites para tomar refeições em terra, a que devia escusar-se alegando doença, mas dizendo que iria quando estivesse melhor, mas não levantar suspeitas de que estava a par de qualquer traição ou que disso desconfiava. Os capitães dos navios portugueses foram convidados para um jantar a bordo de um dos três juncos que estavam em Malaca e ficaram muito agradados daquela gente, que comia carne de porco, bebia vinho e viajava com suas mulheres.¹⁸³ Cheilata,¹⁸⁴ o mercador presente que lhes pareceu mais importante, teve a mesma cordialidade com Afonso de Albuquerque quando este chegou em 1511, embora já não assistisse à conquista porque era tempo de partir para a China. Em 1512 não voltaram a Malaca – perplexos com o que ali se desenhou e actuando com prudência – mas em 1513 vieram com pouca mercadoria, sondar as autoridades sobre o futuro do comércio. Rui Brito Patalim recebeu-os da melhor forma, garantindo-lhe todos os direitos que já tinham, e

¹⁸² Rui Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins*, p. 92.

¹⁸³ É óbvia a caracterização por antinomia aos muçulmanos, sempre vistos como inimigos.

¹⁸⁴ O mercador cantonense Xu Lada. L. F. Barreto, *op. cit.*, p. 53.

aproveitando o seu regresso para que com eles fosse um junco armado pelo bendahara Nina Chatu e pela coroa, com mercadoria para Cantão. O navio fora adquirido por Pêro Pais em Martabão – no decorrer de uma viagem ao Pegu em 1512 – e embarcava Jorge Álvares, o seu filho e um outro português que foram os primeiros a alcançar China, no ano de 1513. Regressaram com a monção de inverno de 1514, e a viagem teve um enorme sucesso comercial, cuja notícia correu na Índia e em Lisboa.

Nesta fase da presença lusa em Malaca, o comércio fazia-se um pouco à maneira malaia, num regime em que a presença lusa a bordo dos juncos,¹⁸⁵ com frequência se reduzia a duas ou três pessoas. Se transportavam fazenda régia iria um feitor e um escrivão, nomeados para o efeito. O facto de os documentos referirem que os que os navios tinham sido enviados pelo Capitão de Malaca, não pode ser tomado à letra porque isso não era possível. Só em 1516, Jorge de Brito estabeleceu que os navios que levassem fazenda de el-rei deveriam levar capitães portugueses¹⁸⁶ mas, mesmo depois dessa data, é pouco provável que a norma tenha sido sempre respeitada *de facto*, porque a desproporção entre os nacionais e os locais era muito grande e a dimensão global do comércio imensa. É vulgar que se tome como dado adquirido que o navio onde foi fulano, português, fosse comandado por esse português, mas não me parece que esta fosse a realidade, resultando de uma confusão interpretativa que não tem em conta a dimensão das coisas.

Os resultados da viagem de Jorge Álvares encorajaram a repetição da iniciativa, que se repetiria em 1515 com a ida de Rafael Perestrelo e de cerca de 30 portugueses, em três juncos armados por mercadores privados de Malaca.¹⁸⁷ E na mesma altura o próprio rei encarregou Fernão Peres de Andrade de levar uma embaixada à China e assentar regras de relacionamento entre os dois países. A história desta embaixada está marcada pela falta de noção da realidade concreta do mundo chinês e, sobretudo, da sua dimensão. E se não se goraram todos os seus objectivos, isso pode dever-se à prudência e bom senso do seu capitão, que soube moderar toda a impetuosidade que se estabelecera à volta do comércio da China. Peres de Andrade chegou a Malaca em 1516

¹⁸⁵ Os juncos foram o tipo de navio mais utilizado no comércio a leste de Malaca. Nalguns casos adquiridos pela coroa mas frequentemente de propriedade privada, portuguesa ou oriental.

¹⁸⁶ L.F.Thomaz, “De Malaca a Pegu”, in *De Ceuta a Timor*, p. 305

¹⁸⁷ Rui Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins...*, Lisboa, 2000, p. 158.

depois de ter carregado pimenta em Pacem¹⁸⁸, com o intuito específico de passar à China, mas havia três razões que alimentavam uma certa hesitação em partir nesse ano: a primeira era o facto de já ser Agosto, com a monção do verão a acabar criando algumas incertezas quanto à viagem; a segunda tinha a ver com a reduzida dimensão da frota, prevista inicialmente para integrar quatro velas que ali não tinha; e a terceira era o não terem chegado os navios de Rafael Perestrelo, nada se sabendo do que acontecera em Cantão. Percebe-se como o capitão de Malaca estava impaciente com esta partida, mas pressente-se na actuação de Peres de Andrade uma enorme apreensão e vontade de esperar.¹⁸⁹ Largou, apesar de tudo, a 13 de Agosto de 1516 na nau “Santa Bárbara”, acompanhado de dois navios portugueses pertencentes a Manuel Falcão e António Lobo Falcão¹⁹⁰ e um junco de Duarte Coelho. Teve enormes dificuldades em vencer o golfo de Sião, invernando em Champa e regressando a Malaca onde soube do regresso de Rafael Perestrelo e dos seus sucessos. Com esta perspectiva e com a possibilidade levar uma armada mais composta, voltou a Pacém em Janeiro de 1517, para carregar pimenta, e em Junho partiu para a China com oito velas, “cõ as quaes a quinze Dagosto do ãno de dezasete chegou a jlha de Tamão¹⁹¹, a ã os nossos chamam da Beniaga que quer dizer mercadoria”.¹⁹² Ali encontraram o junco de Duarte Coelho, que na viagem de 1516 tinha invernado em Sião e seguido directamente para o rio de Cantão quando o tempo lhe foi de feição. Numa perspectiva puramente náutica, completava-se assim a primeira viagem de navios portugueses à China efectuada, apesar de tudo, com pilotos chineses embarcados em Malaca.¹⁹³

Estiveram mais de um ano no rio de Cantão onde conseguiu fazer vantajosos negócios e onde os contactos com as autoridades chinesas aparentavam ter corrido bastante bem, aguardando-se autorização necessária para que a embaixada fosse a Pequim. Enquanto durou a estadia teve ainda tempo para enviar o navio de Jorge de Mascarenhas explorar a costa além de Cantão, conforme nos diz João de Barros:

¹⁸⁸ Onde ocorreu um grave incidente que lhe fez perder um navio e a respectiva carga. Barros, *3ª Década*, Fl 41r.

¹⁸⁹ Sobre este assunto deve notar-se a observação de Rui Loureiro, *Fidalgos...*, p. 201.

¹⁹⁰ Segundo Barros o navio de António Lobo Falcão era uma caravela. Barros, *3ª Década*, Fo 42v.

¹⁹¹ Ilha de Lingtingshan ou, simplesmente Lintin em 22° 25'N, 113°48'E, no interior do estuário do rio da Pérola. P. Pelliot et A. Kammerer, *La Découverte de la Chine par les portugais...*, p. 63.

¹⁹² Barros, *3ª Década*, Fo 44r. Uma viagem de cerca de dois meses.

¹⁹³ R. Loureiro, *Fidalgos...*, p. 218.

“ordenou de mandar a isso Jorge de Mascarenhas em seu navio [...] o qual [...] partiu daly em companhia dalgũus Iuncos que yam pera a provincia Foquiem, que e alem de Cantam pela costa em diante contra o oriente: a qual prouinçia os nossos por razam de hũa cidade que aly está maritima chamada Chincheo [...] geralmente lhe chamam o nome da cidade”¹⁹⁴

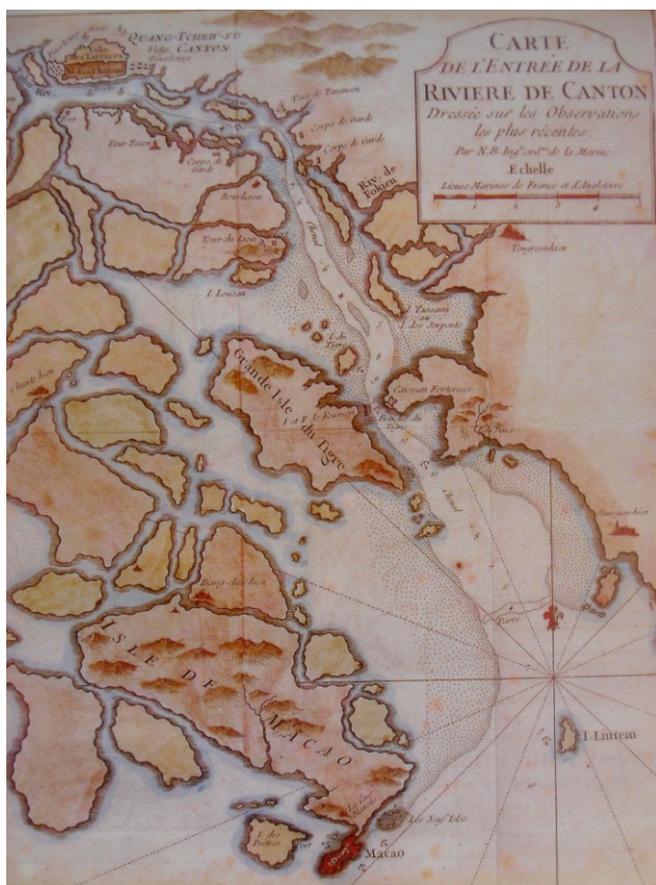


Fig. 15: A Barra do rio de Cantão numa carta elabora em meados do séc XVIII por Nicollas Bellin. No meio do canal vê-se a ilha Lintin, que corresponde à ilha de Timão ou da Veniaga dos relatos portugueses.

Digamos que aproveitou bem a circunstância e alargou ainda mais o espaço de conhecimento geográfico e de contactos comerciais já estabelecidos com grande proveito para a coroa de Portugal. Chegou-lhe entretanto a notícia de que Malaca vivia momentos de aperto que resultavam um pouco da crise que afectara a sucessão de Jorge de Brito, mas que se agravavam agora com a possibilidade de ataque pelo rei Bintão. Em Setembro de 1518 levantou ferro em direcção ao sul, não sem ter conseguido mandar uma mensagem a Jorge Mascarenhas que abreviou a

sua jornada e regressou ao rio de Cantão para se juntar aos restantes navios.¹⁹⁵

Em 1519, entretanto, partiu de Malaca para a China Simão Peres de Andrade comandando a nau Santa Barbara, acompanhado por três juncos privados de Jorge

¹⁹⁴ Barros, *Terceira Década*, Fo 52.

¹⁹⁵ Fernão Peres de Andrade regressou à Índia depois de vender as mercadorias que trouxe da China recolhendo uma abastada fortuna de que emprestou à fazenda régia a quantia de 1 134 226 réis “em cochim pera ajuda da carrega de 1519”. CC-2-110-105.

Botelho, Álvaro Fuzeiro e Francisco Rodrigues.¹⁹⁶ Por razões que não cabe aqui analisar, os resultados desta expedição foram desastrosos, não propriamente porque não tenha conseguido comerciar e obter avultados benefícios, mas porque os incidentes ocorridos foram a causa do fecho das portas da China aos navios onde viajassem portugueses.¹⁹⁷ O assunto não ficaria, contudo, por aqui porque em 1521 – nos últimos meses do seu reinado – D. Manuel concederia a Martim Afonso de Melo Coutinho o título de capitão-mor da armada da China, com a incumbência de aí construir uma fortaleza, caso não estivesse já feita. Lisboa desconhecia ainda os incidentes de 1520 e não tinha entendido a dimensão do seu interlocutor chinês, parecendo-lhe que conseguiria desenvolver uma política semelhante à que levava a cabo na Índia. Melo Coutinho partiu para a Índia com dois dos seus irmãos, e sonhando com um projecto de poder que certamente não previa o desfecho que teve. Em Maio de 1522 largou de Cochim, passando por Pacém (onde carregou pimenta) e chegando a Malaca em Julho, onde lhe falaram dos problemas ocorridos em Cantão. Na cidade chegou-se a temer pela vinda de uma imensa esquadra de Juncos, mas o receio dos portugueses era igual ao dos chineses, que não tencionavam levar a sua acção para além da guarda dos seus portos, vedando a entrada ao comércio luso. Martin Afonso partiu sabendo já que a China estava “levantada he de guerra pollos juncos nosos que la tomaram he portugueses que mataram”,¹⁹⁸ e os cuidados que porventura tomou foram apesar de tudo escassos para evitar a perda de dois navios e de muitas vidas. Ali morreu Diogo de Melo, irmão do capitão-mor. A situação tornou-se crítica, tanto mais que os navios não conseguiram sequer fazer aguada e foram obrigados a retirar deixando as pipas em terra. Conseguiram sair do rio a custo, mas ficaram numa situação crítica porque, não só estavam fora da época da monção, como começava a estação dos tufões¹⁹⁹. Conseguiram, apesar disso, sair da costa da China e chegar a Champa, onde entraram no porto a sul de Cape Varella²⁰⁰, conseguindo prosseguir depois para Malaca, em pouco mais tempo que o que se usava fazer com a monção do norte.

¹⁹⁶ É provável que fosse o cartógrafo e piloto autor do *Livro de Francisco Rodrigues*.

¹⁹⁷ Barros, *Terceira Década*, Fo 158v e ss.

¹⁹⁸ CC-1-30-49.

¹⁹⁹ É uma constatação feita pelo próprio Martim Afonso de Melo numa amarga carta que escreve ao rei, em Cochim, em Outubro de 1523. *Ibidem*.

²⁰⁰ Em 12° 54'N, 109° 28'E.

A primeira fase dos contactos entre portugueses e chineses terminava assim de forma abrupta e desastrosa, sendo nebulosa a forma como se reataram alguns anos depois, até à fundação do entreposto e da cidade de Macau. Na amálgama dos factos realça a forma como em 1527 voltaram a Malaca os juncos da China, e a observação algo irónica de Jorge Cabral de que para a manutenção deste comércio basta que os feitores não tomem abusivamente as fazendas aos chineses, “antes as pagassem pelo seu justo valor, e que as autoridades da cidade os recebessem amistosamente”.²⁰¹ Nesse mesmo ano, o capitão de Malaca decidira enviar um junco a Cantão, mas não há nenhuma confirmação de que isso tenha acontecido. O que sabemos com certeza é que os chineses retomaram o seu fluxo comercial com a praça portuguesa, havendo fortes indícios que se desenhava uma teia comercial, envolvendo empreendedores privados portugueses. Uma teia de negócios semi-clandestinos, emergentes das tensões entre China, a Coreia e o Japão que limitavam legalmente a navegação, mas não reduziam a procura de certas mercadorias. Envolvia chineses, residentes no continente e emigrados ultramarinos, léquios, japoneses, malaios, luções e, naturalmente, portugueses.²⁰² E paulatinamente se recompunha assim a rede comercial do “mediterrâneo asiático”²⁰³, muitas vezes perturbada e sempre restabelecida, agora com a componente portuguesa cada vez mais integrada. Os anos quarenta serão decisivos, com o incremento das relações comerciais entre chineses e japoneses, onde se envolveram especialmente os mercadores privados portugueses ao ponto de terem alcançado por essa altura as Ilhas do Sol Nascente. Martim Afonso de Sousa – que foi governador da Índia entre 1542 e 1545 – desempenha um papel decisivo, não só no incremento deste comércio marítimo, como na tentativa de o reintegrar nos negócios do Estado da Índia e da coroa. Foi nesse sentido que reestruturou a alfândega de Malaca e passou a conceder alvarás para viagens à China, coisa caída em desuso há vários anos.²⁰⁴

Sem querer entrar demasiado nos pormenores factuais do restabelecimento do comércio que, em 1523 parecia irremediavelmente perdido, importa perceber como foi

²⁰¹ Carta de Jorge Cabral, capitão de Malaca, ao rei. *Apud*, R. Loureiro, *op. cit.*, p. 314. Os três juncos em causa são, na realidade, de “Chinchéu” – como informa Pêro Barriga – facto que sugere um deslocamento da actividade comercial um pouco para norte, para a província do Fukien Luís F. Barreto, *Macau: poder e saber*, p. 69.

²⁰² Portugueses emigrados de primeira geração e descendentes de segunda geração, nalguns casos asiaticizados que beneficiavam da duplicidade da sua condição. L.Barreto, *op. cit.*, p. 74 e ss.

²⁰³ Ou “mediterrâneo chinês”, na expressão de Denis Lombard, *Le Carrefour Javanais*, vol I, p. 13.

²⁰⁴ Diogo do Couto, *Da Ásia de [...]*, 5ª Década, p. 315.

retomado pelos privados que não iam sequer a Malaca, se isso não lhes interessasse, acabando por ser recuperado parcialmente para a coroa no final dos anos quarenta. No princípio da década seguinte, voltou-se a Cantão, mas sem entrar propriamente no rio. Numa primeira fase as trocas faziam-se nas ilhas que estão fora do estuário, e Shangchuan²⁰⁵ foi uma das principais, onde viria a falecer S. Francisco Xavier. E, como é sabido, poucos anos depois seria assinado um acordo que permitia aos portugueses estabelecerem-se com instalações fixas em Macau, na margem direita do rio. Nessa altura – sob o ponto de vista náutico – pouco haveria para aprender ou desbravar. Sabia-se com algum rigor as épocas para fazer as viagens, e havia pilotos de todas as nacionalidades para conduzirem os navios. E digo pilotos de todas as nacionalidades, precisamente porque, acreditando que muitos portugueses praticaram e conheciam muito bem as rotas entre Malaca e a foz do rio de Cantão, estou certo também que haveria muitos mais – chineses, luções, malaios, léquios e até Japoneses – a conduzir os navios nacionais. A viagem, apesar de não ser tão complexa como as que se faziam no sul, pelo meio dos estreitos, tinha também as suas dificuldades que veremos adiante.

O problema dos textos

A mais antiga referência portuguesa à rota de Malaca para a China está no próprio *Livro de Francisco Rodrigues* (já referido), mas resume-se a umas poucas notas com as distâncias entre vários pontos importantes, apresentadas em “jaãs”, que são unidades espaço-temporais utilizadas pela navegação oriental.²⁰⁶ Diz o texto:

“De malaqa a pulo param a cymqo Jaãs & daly a pição outros cymqo & de pulo piçam a carymam tres Jaãs & de caryman a syngapura çinqo & de singapura a pedra branca çinqo & de apulo tymge çinqo jaãs/ ao nordeste & per este camynho outros çinqo Jaãos a vjoma & de pulo vioma a pulo condor qorenta & çinqo Jaãos polo norte & a quarta do nordeste & de pulo comdor a terra de champara terra vermelha qimze Jaãos ao nordeste & desta terra vermelha ao

²⁰⁵ Sanchoão ou São João nos textos portugueses.

²⁰⁶ A palavra tem uma origem árabe ou persa e designava a oitava parte do dia, o que será o mesmo que um período de três horas. É provável, no entanto, que Francisco Rodrigues a tenha ouvido de pilotos javaneses (ou jaus), tanto mais que a sua pronúncia fonética em árabe mereceria uma transliteração por “zam”, enquanto em malaio era comum o “jam”. Era utilizada na náutica árabe e indonésia, querendo dizer de três horas de navegação, e na navegação chinesa – onde se pronunciava “geng” – com um sentido temporal, também, mas de 2h 24’. Pierre-Yves Manguin, “Note sur l’origine nautique du mot jam”, in *Archipel*, nº 18, p. 95 e ss.

lomgo da costa ate a pomta da berela qatorze Jaños ao nordeste & da berela a pulo cotõm doze Jaños plõ dito camynho e de pulo cotom a ayñam cinte e çinco Jaños ao nordeste & daquy a pulo cotõm derejtº abarraa de timom as dir ao nordeste & teras sempre leste porque as coRentes te nõ lançem na emsseada de cauchy &/”²⁰⁷

A sua transcrição foi feita por Armando Cortesão e publicada com a *Suma Oriental*, onde o classifica como “o mais antigo roteiro escrito, pelo menos numa língua europeia, da navegação de Malaca para o Rio de Cantão”.²⁰⁸ E valha-nos, de facto, a ressalva feita com a observação de “pelo menos numa língua europeia”, porque à data em que Francisco Rodrigues esteve em Malaca já havia mais de cinco séculos de escrita árabe sobre o caminho da China,²⁰⁹ e talvez mais do que isso de escrita chinesa sobre a mesma derrota. Mas não me parece, igualmente, que este texto possa ser considerado um roteiro. Espera-se de um roteiro que forneça indicações sobre uma rota: exige-se-lhe que nos diga como evitar perigos e descobrir caminhos, e pode ser mais ou menos completo mas não lhe basta que, de uma viagem complexa, apenas nos dê um ou outro rumo, complementado por escassas e vagas distâncias. Basta que comparemos estas informações com qualquer dos textos já apreciados e com os que iremos ainda analisar, para compreender que não estamos em face de um roteiro. Lembremo-nos, por exemplo da complexidade do estreito de Singapura, até à Pedra Branca, cujo trajecto, aqui, se reduz à indicação de duas distâncias. É evidente que estas notas foram tiradas de apressadas informações javanesas, talvez com o propósito de dar dimensões proporcionadas a alguns dos desenhos que foram feitos (também copiados de fonte desconhecida). Nunca o saberemos. Têm, contudo uma particularidade, a de nos chamar a atenção de que os mares do oriente não foram sistematicamente sulcados “a descobrir”, como tinha sido feito no Atlântico e numa parte do Índico. Chegados a Malaca, os portugueses estavam dispostos a sustentar a sua navegação com experimentados pilotos locais e esse procedimento não se tratou apenas de um expediente dos primeiros anos, até que os profissionais portugueses assimilassem aquela prática e a integrassem na sua própria forma de navegar e de fazer roteiros. Pelas

²⁰⁷ *Suma*, p. 122,123.

²⁰⁸ *Ibidem*, p. 123.

²⁰⁹ Veja-se Gabriel Ferrand, *Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turks relatifs a l'Extreme-Orient du VIIIe au XVIIIe siècles*, 2 vols, Paris, 1913, onde o primeiro texto traduzido (“Route de Basra vers l’Orient le long du rivage persique”) é anterior ao ano 848.

vicissitudes próprias do mundo além Malaca, esses homens não abundaram e as rotas estavam todas definidas. Os navios portugueses, encaixaram-se em rotas preexistentes e a de Malaca para a China era uma das mais frequentadas, fosse nesta versão directa a partir da cidade do Estreito que se tornou centro do poder português, fosse nas suas múltiplas variantes que com ela se cruzavam e sobrepunham, como fosse a rota directa de Sunda para Cantão, com carregamentos de pimenta.

O que infelizmente não aconteceu foi a continuidade do exemplo inicial de Francisco Rodrigues – que tão diligentemente tirou estas notas para coligir algo de mais grandioso e que se presente nos trabalhos que até nós chegaram – que nos poderia ter dado roteiros náuticos de toda a Indonésia, do Bornéu e da China, tão cedo quando esses caminhos começaram a ser sulcados por navios onde andavam portugueses. Sendo provável que o piloto de António Abreu tenha voltado ao Oriente, e tenha ido várias vezes ao rio de Cantão – uma das quais em 1522 com Martin Afonso de Mello Coutinho – não lhe conhecemos mais nenhum trabalho cartográfico ou náutico. E porquê? Continuando a andar no mar, não pensou em tomar o mesmo tipo de notas que tomara durante a viagem de 1511-12? A nós nada chegou. E se é possível dizer que a viagem dos tempos terá consumido uma parte da sua obra, também podemos pensar que se adaptou a outros métodos mais expeditos de navegação, que assentavam em roteiros parcelares (naturalmente) e em “pedaços de padrão” que ele próprio ia desenhando e corrigindo. Fosse como fosse nos anos seguintes – que correspondem aquela fase indefinida e difícil do comércio com a China – não nos deixou nenhum roteiro desses caminhos. Nem as primeiras viagens com navios portugueses, conduzidos por pilotos chineses e “jaus”, nem as que se seguiram, deixaram textos náuticos com as características de um roteiro. Provavelmente não era adequado que o viajante luso, embarcado num junco onde não deveria dar muito nas vistas, e numa viagem de onde queria, sobretudo, retirar um lucro em que arriscava a vida no “fio da navalha”, se sujeitasse a dar um passo em falso desenvolvendo estudos náuticos e observações. E se houve portugueses – houve com certeza – que aprenderam o ofício de pilotos nessas viagens tão fora das vias correntes controladas pelo poder do Estado da Índia, é de aceitar que não tenham divulgado nem deixado vestígios de um saber que só nos anos quarenta mereceu a atenção das autoridades, e que viveu na franja da legalidade.

Brás Baião, um homem de que pouco se sabe, mas que em 1540 escreveu uma carta a D. João III com várias informações sobre a actividade portuguesa além de

Malaca, querendo sossegá-lo quanto a qualquer intromissão castelhana nessas paragens, falando de rotas e pilotos diz que “quando não he muy necessario quem ysto sabe esquecerse disso e queimar seus roteiros e pequenos padrões”.²¹⁰ Não quer isto dizer que o fizessem explicitamente com o intuito secretista realçado pelo autor – era assunto para outras considerações –, mas a simples referência à atitude revela-nos duas coisas: que existiam roteiros escritos que não chegaram até nós; e que, contrariamente ao que se poderia supor, nem sempre eles eram canalizados por vias oficiais, podendo ser destruídos pelos próprios utilizadores. O facto de um homem experiente nas coisas do Oriente, que ali andava há mais de vinte anos – como diz na carta –, escrever isto ao rei não pode significar outra coisa que não seja encará-lo como algo de normal. E se era normal era porque, de facto, muitos pilotos guardavam os seus textos e, mesmo que não os queimassem, não os davam a ninguém. Ora a haver roteiros portugueses dos caminhos da China e Japão, anteriores aos anos cinquenta, não tinham um destino oficial (como tinham os roteiros da Carreira da Índia, por exemplo) e é muito provável que não passassem de notas pessoais, ilegíveis antes de melhor redacção. Se assim foi, o legado à geração seguinte (que não pode deixar de existir) é um legado de conhecimento, onde as referências escritas podem ter uma importância secundária. No fundo, cada um escreve as suas próprias notas enquanto se forma no ofício, e quando chega à altura de desempenhar as funções sozinho, adquiriu um manancial de conhecimentos que têm varias componentes: sabe fazer e fez os seus próprios “padrões”, sabe escrever e escreveu os seus próprios roteiros, sabe olhar para o mar, sabe identificar as conhecenças, sabe interpretar o comportamento do navio, sabe as “manhas” da agulha, sabe muitas coisas e sabe interagir com todas elas.

Talvez por tudo isto, sejam tão tardios os textos dos roteiros portugueses da China, embora se perceba que há uma origem muito mais precoce do que as cópias que até nós chegaram, depreendendo-se que estamos em face de transcrições da segunda ou terceira geração. Está nestas condições, por exemplo, o *Grand Routier de Mer*, de Linschoten, onde foram traduzidos trabalhos portugueses que não nos chegaram à mão, e onde é evidente uma filiação mais antiga. Mas isso é visível, igualmente, em muitas outras colectâneas tardias onde se pressente – sobretudo pelas descrições factuais e pelo visível envolvimento que com elas tem o sujeito – uma origem que (nalguns casos) pode anteceder-las em mais de um século. Esse facto foi evidenciado por comparação no

²¹⁰ CC-1-68-63.

caso de alguns textos referidos no capítulo anterior, mas torna-se agora mais crítico porque não há textos com roteiros da China que possam ser claramente datados de antes da publicação de Linschoten. E isto obriga-nos a um exercício dedutivo, sobre um texto tardio, em face de factos relatados que se reconhece pertencerem à envolvimento da sua matriz original. As referências mais importantes remetem-nos para o tal período de 1540 a 1560, quando se desenvolveram as relações comerciais com o rio de Cantão, levando ao estabelecimento em Macau.

De Malaca a Cape Varella

As navegações chinesas anteriores à chegada dos portugueses ao Oriente tinham uma rota que ligava a costa do Guangdong à península malaia, correndo até perto da ilha de Ainão e pelas ilhas Con Son (Pulo Condor), de onde rumavam directamente ao sul até à entrada do estreito de Singapura ou até Pulo Tioman, ligeiramente a norte da Pedra Branca. Na análise de Roderick Ptak²¹¹, desde que largavam a costa chinesa, os navios tinham duas alternativas separadas pelos recifes da parte central do Mar da China: ou seguiam pela via que dissemos, ou inflectiam ligeiramente para leste, ao largo de Cape Varella, procurando a costa de Borneu, tomando Tanjung Datu como referência, numa rota que só tardiamente interessou aos portugueses. No caminho de Malaca – normal desde as viagens de Zheng He – optavam pela primeira via e costeavam a península malaia até ao canal de Singapura que lhes dava acesso ao estreito de Malaca. Na informação de Rui Araújo chegavam em Abril e partiam em Maio demorando cerca de trinta dias em cada viagem.²¹² E os dados que temos sobre as viagens chinesas levam-nos a crer que estas épocas foram resultado de milenar experiência, difícil de alterar por qualquer circunstancialismo. Seria, portanto, de esperar que assim tivessem feito os portugueses quando inauguraram a sua própria via de comércio com a China, e, de facto, assim parece ter acontecido com as primeiras expedições, já aqui referidas. A lógica aponta para que esta derrota se fizesse com a declaração da monção do verão, quando os ventos predominam dos sectores de sul e as correntes têm um sentido semelhante. É isso que nos dizem os roteiros mais tardios, com uma ressalva que recomenda que os navios não se atrasem, caso queiram seguir ainda para o Japão. Contudo, o *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes* (o mais

²¹¹ Roderick Ptak, *China the Portuguese, and the Nanyang*, Aldershot, 2004, p. VII-106.

²¹² *DHMPPPO-I*, vol I, p. 27.

precoce de todos os textos que fala em tal viagem), num pequeno capítulo diz que “indo de Malaca para a China parte ao primeiro de Janeiro até 15 do dito mês; e se daqui passar está em ventura de poder passar à China”.²¹³ É um facto que as monções do Sueste Asiático não têm a intensidade de outros locais do Índico. Contudo são as de inverno as que mais se fazem sentir e o mês de Janeiro é o mais consistente em ventos de norte e nordeste que, de todo, desaconselhavam a viagem. É provável que se trate de um lapso, embora admita que outras circunstâncias levassem alguém a preferir viajar nesta altura do ano²¹⁴ e que essa preferência tenha passado para um texto náutico português. A verdade é que – de uma forma geral – a viagem de Malaca para a China se fazia depois da monção de inverno, a partir de Março ou Abril e até Junho ou Julho.

Na saída de Malaca para a China repete-se a navegação para sul até à vista de Pulau Kariman e dobrando Tanjung Piai para entrar no estreito de Singapura, tal como era efectuada no caminho das Molucas, pela via de Bornéu. Só depois de rondar a Pedra Branca os navios procuravam o caminho do norte, à procura da primeira referência que encontravam em Pulau Tinggi (Pulho Tingge), cujo nome resulta de ter uma montanha aguda, visível a grande distância e uma excelente conhecida para a navegação. Na prática era apenas aqui que se afastavam da costa, rumando a nordeste em direcção a Pulau Tioman (Pulo Timão), ancestral ponto de passagem nesta rota, sobretudo, pela possibilidade de aí fazer aguada.²¹⁵ Assim o referencia Linschoten, que diz haver dois locais onde pode ser tomada água fresca, uma do lado da costa malaia, com bom fundo para lançar ferro, e outra por fora. Contudo, nos meses de Junho e princípios de Julho sopram oestes que causam problemas aos navios que ficam por dentro. O conselho do roteiro é que se fique do lado leste e aí se abasteça de água caso seja necessário.

Depois da Pedra Branca, o texto do *Livro de Marinharia de Gaspar Moreira* aponta igualmente a referência de Pulo Tenggi – “norte sul e toma da quarta do nordeste sudeste” – e Pulo Timão, embora tenha poucas indicações sobre esta última.

O *CCadaval* tem vários textos com a rota de Malaca para a China, onde se fala destas duas ilhas, mas nenhum deles pode ser associado, com confiança, ao século XVI.

²¹³ Bernardo Fernandes, p. 97.

²¹⁴ Eventualmente antes da declaração da monção de inverno.

²¹⁵ Sulayman, no ano 851, descreve que “...a seguir os navios chegam a um lugar chamado Tiyuma, onde há água doce”. G. Ferrand, *op. cit.* p. 40.

Um deles refere um velho roteiro feito por João Preto a que o autor do códice acrescenta²¹⁶ “com muitas anotações e declarações e sinais que eu puz por o roteiro ser ja muito antigo”. Com as devidas reservas não deixaremos de comparar os outros textos com este, e o mesmo será feito com um conjunto de roteiros de Manuel de Figueiredo, cuja elaboração não pode ter ocorrido muito depois da passagem do século XVI ao XVII, uma vez que foram publicados em 1608.²¹⁷

Todos estes textos recomendam que se passe a leste de Pulau Tioman, seguindo a nor-nordeste até Pulau Condore, na mesma rota que era usada pelos chineses e árabes desde há longa data.²¹⁸ O *CCadaval* e M. Figueiredo têm, apesar de tudo, o cuidado de descrever as conhecenças desta primeira ilha, indicando que está em “2 graos e 2 terços” e que quem se aproxima vindo de sul ou sudoeste observará dois montes separados um do outro “que parecem orelhas de lebre”.²¹⁹



Fig. 16: Pulau Tioman: Dois montes separados um do outro “que parecem orelhas de lebre” (imagem de Google Earth).

A travessia até Pulau Condore (ou Con Son Islands) era longa de 115 ou 120 léguas sem grandes referências para além da direcção apontada pela bússola e as indicações do prumo, a controlar uma profundidade de 30 a 35 braças²²⁰. O grande problema

²¹⁶ Ou o autor de outro códice de onde o texto poderá ter sido copiado.

²¹⁷ Este conjunto de roteiros está encabeçado pelo título *Roteiro de Portugal pera a India por Vicente Rodrigues, & Pillotos modernos, segunda vez impresso*, pertence à edição de 1608 da *Hidrographia, Exame de Pilotos* de Manuel de Figueiredo, mas foi destacado e encadernado, no exemplar da biblioteca Nacional de Portugal com a edição de 1624 do *Regimento da Navegação* de Valentim de Sá. Fontoura da Costa, *A Marinharia dos Descobrimentos*, 4ª Ed., Lisboa, 1983, p. 424. Doravante será citado por M. Figueiredo, seguido do nº do fôlio respectivo.

²¹⁸ G. Schurhammer, *Francisco Javier*, vol IV, p. 48

²¹⁹ Este tipo de informação não me parece indispensável no caso de Pulau Tiomão, uma vez que ela tem várias referências por perto (v.g. Pulau Tinggi), mas era particularmente importante quando os navios passavam muito tempo sem ver costa ou quando tinham várias pontos de terra onde a diferenciação era particularmente importante. Os desenhos de perfis, desenhados por Francisco Rodrigues e seguidos, mais tarde por outros pilotos, tinham por objectivo dar uma ideia do vulto à distância avistado do mar.

²²⁰ Em Junho de 1549, S. Francisco Xavier fez esta travessia em cerca de uma semana.

desta travessia eram as calmas frequentes e a corrente que empurrava para dentro do golfo da Tailândia, com uma intensidade significativa. M. de Figueiredo diz:

“governai sempre por este Golfão ao Nordeste,²²¹ porque tiraõ as agoas pera a Enseada de Siam & aconteceu ja fazendo a dita derrota no titolo atras, iremd ar em hũa Ilha a que chamam Pulo Vbe [...] & se fordes dar em agoa branca sabei que ides leuados das agoas pera a Enseada de Siam: mandareis logo gouernar a Leste quarta do sueste segundo vos achardes”²²²

Linschoten faz as mesmas recomendações, dizendo que abaixo das 16 braças é necessário orçar para nordeste ou mesmo a leste para evitar a terra de Champa. Criava-se um problema semelhante aos navios que vinham de norte na monção do inverno, com o vento e a corrente a empurrarem para os baixos em frente da ponta de Tanjung Datu em Bornéu. Sobre isso os textos não mostram a mais pequena hesitação, dizendo claramente que, havendo calmarias, deve fundear-se imediatamente até que venha vento de feição.

Pulu Condore não é propriamente uma ilha mas um arquipélago. Os roteiros portugueses identificavam-no como um grupo de seis ou sete ilhas, em que uma delas era bastante maior que qualquer das outras, encobrando-as à distância e dando a impressão de que era apenas uma porção de terra, o que na realidade são cerca de 45 ilhas, ilhéus e pequenos rochedos. Podia fazer-se aguada mas, não sendo necessário poderia seguir-se para norte, encostando um pouco mais a terra em busca da ilha de Pulu Cecir (Zecir, Sissir ou Siçir) que mais não é do que Pulau Cecir ou Dao Phu Qui em 10° 30'N, 108° 58'E. O *Grand Routier* informa que quem passar ao largo de Pulo Condor sem que o veja, e chegando à altura de oito graus, com 25 a 26 braças de fundo lodoso, com espuma a flutuar nas águas, estará no caminho certo. Doze léguas à frente, em cerca de oito graus e meio aparecerão serpentes marinhas, depois verá muito sargaço, podendo seguir-se ao rumo nordeste até aos 9° e ½. Isto acontece por causa de ventos de oeste, sendo possível que os navios se aproximem de Pulau Cecir, avistando primeiro três pequenos ilhéus (as ilhas Catwick) situados em 10°N, 109°E, numa zona de actividade vulcânica submarina (causa provável da espuma). Se assim acontecesse, nesta altura devia procurar-se a referência da ilha maior e seguir em direcção à terra de

²²¹ À saída de Pulu Timão era les-nordeste.

²²² M. Figueiredo, fl 35v.

Champa.²²³ Sobre esta parte da viagem atente-se numa passagem de um dos roteiros do *CCadaval*:

“António Pereira e Diogo Pereira e Gil Gois, indo da Sunda pera a Çhina no anno de 1518²²⁴, em Julho, partiram de Pullo Condor por fora e por o vento ser escaço não o poderam tomar a costa de Çampa, sem paçar ate 2 ate 3 legoas da ponta de Pullo Siçir da banda do sul, por fundo de 4 braças e 4 e meia e três, pedras [...] E Belçhior Gonçalves no galião de Francisco Toscano, vindo [da China para o sul], fazendoçe ja paçado Pullo siçir, hindo ja pella Pullo Condor, vendo o fundo como digo nesta ponta em 5 – 6 braças”.²²⁵

Em qualquer das viagens referenciadas verificamos que os navios entraram perigosamente nos baixos das ilhas Catwick, sobre que o autor do texto acrescenta adiante “que agora anda ja isto mais apurado e sabido porque tudo ja achada e descoberto”. Este roteiro tem um título longo onde diz que foi feito por João Preto “com muitas anotaçõis e declaraçõis e sinais [...] por o roteiro ser ja muito antigo”. Ou seja, os dois incidentes relatados na transcrição pertenciam a um outro texto que o autor agora acrescentava e melhorava. Os personagens de que fala o texto andaram no comércio com a China e o Japão, nas décadas de 40 a 60 do século XVI, sendo vasta a documentação sobre a sua actividade. De forma que a fonte de João Preto é um texto desse tempo ou outro baseado em notas da mesma altura, sendo legítimo associar a intensificação da actividade mercantil dessas décadas a um esforço português para elaborar os seus próprios roteiros. Esta referência não é mais do que uma pista, mas uma pista bastante forte sobre algo que parece óbvio.

O problema destes baixos colocava-se, portanto, aos navios que abordassem Pulau Condore vindo demasiado ao largo ou que saíssem dessa ilha para Pulau Cecir com vento escasso para se encostarem a terra. Contudo, se viessem encostados à costa de Champa e o vento fosse favorável, deviam seguir ao longo dela à distância de uma légua, pelas 18 braças, tomando atenção à laje onde naufragou Mateus de Brito em

²²³ *Grand Routier*, p. 45.

²²⁴ Data errada, podendo ser 1558, eventualmente.

²²⁵ *CCadaval*, fl. 72v. Sobre António Pereira, Diogo Pereira, Gil Góis e Francisco Toscano ver Rui Loureiro, *Em busca das origens de Macau, passim*.

1552.²²⁶ Caso se aproximassem dessa costa pela noite, porém, deviam lançar imediatamente o prumo e não passar para menos de 15 braças, ao rumo de lés-nordeste. A região é plana até aos 10° e 3/4, e a partir daí tem altas serranias que vão até ao Cabo Varella. Todos os roteiros fazem referência à entrada do rio Mecong, e à semelhança de muitos outros grandes rios que se conheciam à época, sugerem que cruzava a península de um lado ao outro.

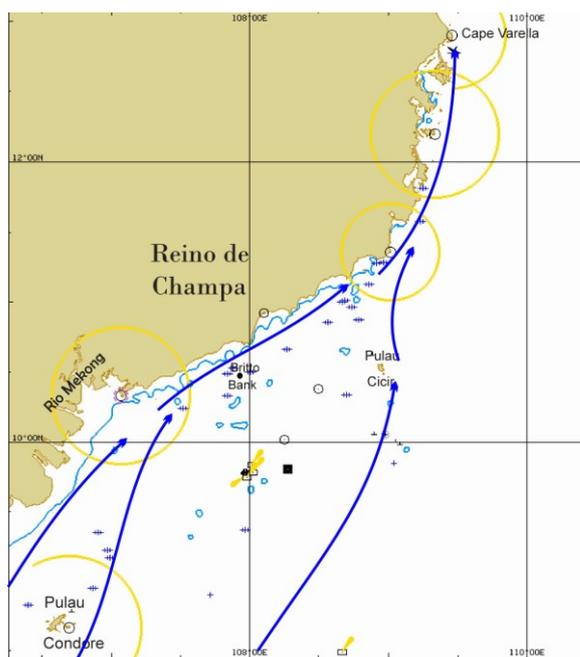


Fig. 17: Depois de passado o Golfo da Tailândia, a aproximação a Pulau Condore podia ocorrer de três formas diferentes que determinavam a continuação da viagem até à ponta da Varella. A rota mais à esquerda é de recurso, quando os Oestes não deixam chegar à costa (Linschoten)

O Cabo da Varella²²⁷ foi sempre uma das referências principais da costa do reino de Champa, no caminho para o norte ou para o sul. O seu nome deve-se à existência de um templo local, que tem esse nome e a torre associada era visível a uma enorme distância para quem vinha do mar. Martim Afonso de Melo Coutinho, depois de retirar precipitadamente do rio de Cantão, em 1522, onde tinha sofrido uma derrota pesada dos mandarins, não conseguiu sequer embarcar água doce suficiente e veio contra monção, em busca de um local onde pudesse corrigir os

navios e abastecê-los. Foi aqui que encontrou o abrigo necessário, provavelmente na aguada que está um pouco a norte do cabo descrita num dos roteiros do *CCadaval*,

²²⁶ *Ibidem*, fl 94v. Mateus de Brito foi um mercador português que naufragou nesta costa no ano de 1549. Ficando cativo foi levado para Cantão, onde o Melchior Nunes Barreto o tentou resgatar ou, pelo menos, salvar-lhe a vida em 1555. Carta de Fernão Mendes Pinto ao Padre Baltasar Dias S.J., em 20 de Novembro de 1555, R. Loureiro, *Em busca das origens de Macau*, Macau, 1997, p. 73. Em 1556 Leonel de Sousa constatou que o mesmo homem continuava preso, embora tenha conseguido aliviar-lhe o rigor do cárcere e a promessa de que seria solto dentro em breve. A laje onde naufragou está referenciada num pequeno capítulo em *Gaspar Moreira* (p. 207) como sendo de frente de uma serra e de uma pequena ilha (Hon Ba) perto da costa. Ainda hoje aparece assinalada nas cartas como “Britto bank”, em 10° 29’N, 107° 50’E.

²²⁷ É curioso que Linschoten não tenha entendido que *Varela* queria dizer templo ou pagode. “de lieu est par les Portugais appellé Varella qui vaut autant a dire que Cape, ou Back [bâcle?] ou enseigne pour les voyageurs”. *Grand Routier*, p. 46.

referenciado com o título “Roteiro de macao pera Mallaca na monção de Janeiro e Fevereiro e em todo o tempo”.²²⁸

De Cape Varella a Shangchuang

“A Varella he hũa terra alta que vem beber ao mar” diz o *CCadaval*. E a metáfora parece-me bastante sugestiva de um cabo imponente que cai de forma abrupta junto à costa, com zonas menos salientes a norte e a sul. Pelo menos era esta a impressão de quem vinha a navegar ao largo, aproximando-se por sueste ou por norte. Depois do cabo está uma região baixa com uma praia de areia e uma ribeira onde era possível fazer aguada, e um pouco a norte Pulau Cambir, apontado também como excelente paragem por M. Figueiredo:

“Desta Varella obra de 10 ou 12 legoas, esta hũa Ilha raza comprida pegada com terra, que bem se pode navegar a terra della, & fazẽ nela agoada, a qual chamão Pulo Cambir, ã quer dizer ilha das Cabras [...] a vante de Pulo Cambir 6 ou 7 legoas estão outros ilheos pequenos: he muito limpo, & tem bom fundo”²²⁹

A informação sobre a aguada e o bom fundo é corroborada pelo texto de Linschoten²³⁰, e o *CCadaval* descreve a costa de forma muito semelhante a Figueiredo, dizendo que “a vante de Pullo Cambi obra de 5 ou 6 legoas se faz hũa emsseada toda areia branca, e na ponta sul da emsseada se fazem huns ilheos de pedra escavados”.²³¹ No Gaspar Moreira a descrição é muito mais lacónica, referindo-se a “Pulo Canbim” onde há muito bom fundo, mas apressando-se a passar para Pulo Catão (Cu Lao Ré), que está a 50 léguas de Varella, “en 16 graos”.²³² Não se trata propriamente de uma ilha mas de um pequeno arquipélago que engloba um complexo vulcânico activo, com vários cones submarinos e outros à superfície, dos quais o mais elevado atinge 180m. Era possível encontrar lá água, mas apenas “alguns possos muito ruins”, contudo, em

²²⁸ *CCadaval*, fl 78v.

²²⁹ M. Figueiredo, fls.37r e 37v.

²³⁰ *Grand Routier*, p. 47.

²³¹ *CCadaval*, fl 94r.

²³² Todos os outros textos estimam a distância em cerca de 45 léguas e situam-na em 16 graus escassos e 16 graus menos 1/3, sendo que o *CCadaval* tem um lapso de cópia dizendo “4 ou 5” por 45. Na realidade, a parte sul da ilha está em 15° 23’N, 109° 07’E.

terra, de frente dela, havia uma ribeira muito abundante de água fresca e um “rio em que podem entrar naos”.²³³

Em todos os roteiros, a referência seguinte é Pulu Champelor²³⁴ ou Champello (Culao Cham), nas imediações da actual cidade de Da Nang, a partir de onde se efectuava a segunda grande travessia por mar aberto, com alguns problemas com as correntes, sobretudo, por causa das revessas que se formam dentro do golfo de Tonkin (golfo de Cochinchina nalguns textos). O *CCadaval* tem um pequeno capítulo com notas sobre a “viagem de Pullo Catão pera a emseada de Coçhimçhina” onde diz: “Avizote que no sedo correm muito as agoas pera o mar”.²³⁵ Quer isto dizer que quando ali se passa antes do momento mais intenso da monção, a corrente pode puxar para leste com grande perigo e arrastar os navios para cima das ilhas do Parcel. Contudo, num outro roteiro do mesmo códice, faz notar a quem se deixar cair para oeste, seja “no tarde como çedo” podem ocorrer tufões e outros temporais de leste que atiram para dentro do golfo e para a ilha de Ainão.²³⁶

São duas experiências diferentes que motivam dois avisos aparentemente antagónicos, mas ambos com razão de ser. De facto, a corrente de sul (monção do verão), depois de passar Cape Varella e estando afastado da costa, inflecte ligeiramente para leste atingindo valores próximos de 3 *kts* em Julho. Quem não tiver cuidado com isso pode ser arrastado para os baixos do Parcel. Todavia, nesse mesmo mês e um pouco mais a vante, um ramo dessa mesma corrente puxa para dentro do golfo de Tonkim, onde se forma um revessa que junto à costa corre para sul e mais afastado para noroeste. Quem se deixar embarcar nessa corrente pode corrigir a rota quando avistar a ilha de Ainão, mas não sem algum perigo. Todos os roteiros recomendam que os navios não se aproximem dessa costa desde que não haja vento norte claro e fresco, porque as correntes os podem atirar para terra. Ora o vento norte só ocorre muito esporadicamente

²³³ Parece tratar-se da foz do rio Song Tra Khuc, a norte do qual fica a pequena ribeira Sa Ky, ou da baía de Dung Quat (15°25'N, 108°47'E), um pouo mais a norte, onde também há água e é mais abrigado durante a monção do verão. *China Sea Pilot*, vol I, p. 300.

²³⁴ “Pullo Châpeiloo” foi a escala de uma viagem de Fernão Mendes Pinto efectuada em 1555, na companhia do padre Melchior Barreto, de que dá conta na Peregrinação e numa carta escrita em Macau, em Novembro de 1555. Nesse local o padre celebrou uma missa “junto de uma penedia onde estava uma cruz cavada na pedra”. Esta cruz foi ali colocada em 1522 por Duarte Coelho quando regressava a Maalca, depois dos acontecimentos ocorridos no rio de Cantão na expedição de Martim Afonso de Melo. R. Loureiro, *Em busca das origens de Macau*, p. 72-75.

²³⁵ *CCadaval*, fl. 84r.

²³⁶ *CCadaval*, fl. 74v.

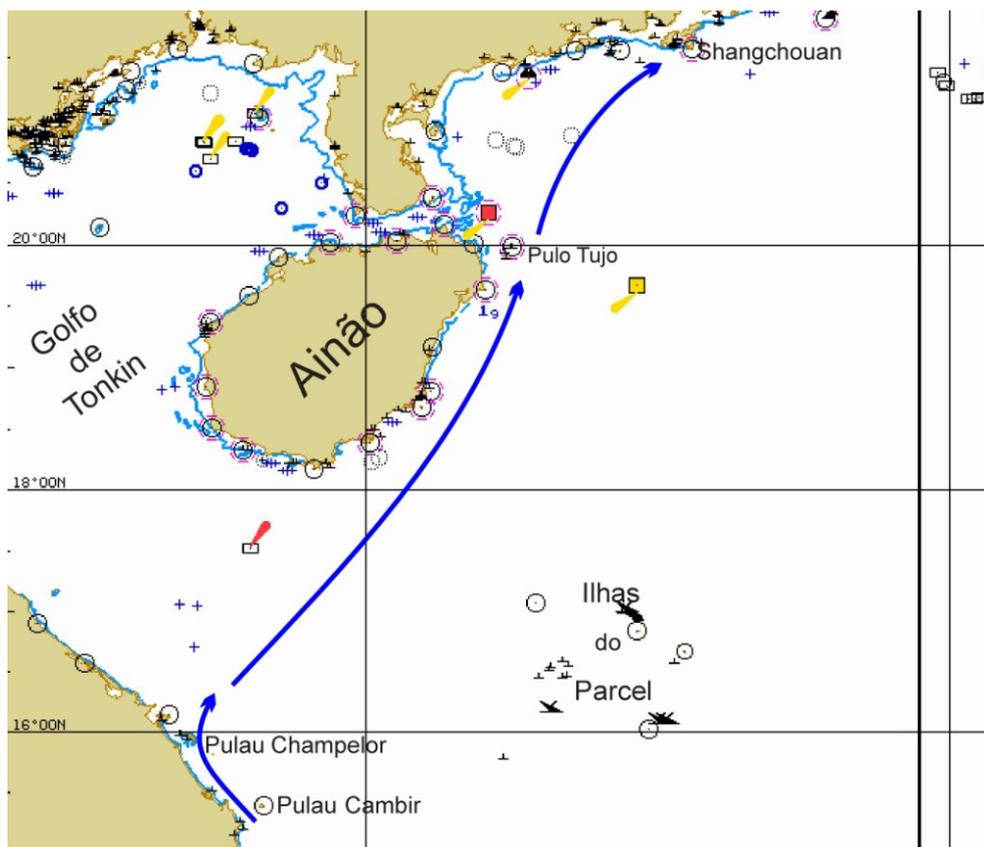


Fig. 18: Na costa da Cochinchina os navios procuravam apoio e referência. Prolongavam a sua rota, passando por Pulau Cambir e Pulau Champelor, fugindo aos baixos do Parcel. Só mais a norte, tomavam uma clara rota para leste até Shangchouan, nas imediações do rio de Cantão.

durante a monção do verão (e raramente é fresco), de forma que este perigo é grande e acresce ao dos temporais de sul, sueste ou leste. Contudo, se este receio fizer com que o piloto desvie o seu rumo para leste, com os ventos fracos e muitos dias com pouco governo pode ser enganado na sua estima e ir parar aos perigosos baixos associados às ilhas do Parcel.

Esta travessia era certamente um dos momentos críticos da viagem. Um dos textos do *CCadaval* recomenda que navegue a nor-nordeste até passar os 18°N (17° largos noutra rota) – para safar a cabeça dos baixos do Parcel – guinando então para nordeste a demandar Sanchoão. Em M. Figueiredo a derrota não é muito diferente, embora opte por se aproximar mais da ilha de Ainão, à procura das “ilhas da Tinhoza”²³⁷ – que aparecem representadas num dos mapas de *J. Lisboa*, mas difíceis de localizar na

²³⁷ Podem ser uns baixos localizados em 19° 28’N, 111° 02’E, denominados Lorne Rock. Não têm grande expressão, mas sendo baixos mereceram com certeza uma referência num padrão (de onde terão passado a um dos mapas de *J. Lisboa*) e no roteiro de Manuel de Figueiredo.

carta actual – e depois para Pulo Tujo (Ch'i-chou Tao),²³⁸ de onde se toma o rumo nordeste em direcção às ilhas do rio de Cantão, como veremos a seguir.²³⁹

De Shangchuang a Macau

Sanchoão (Shangchouan) foi o local de trocas com os portugueses na fase em que as portas do Império estavam fechadas e existia grande desconfiança em relação aos estrangeiros (e especialmente em relação aos portugueses). Isto não aconteceu depois dos incidentes do princípio da década de vinte, mas numa fase posterior quando as circunstâncias provocaram novo balanceamento desse comércio do Fukien para o Guangdong. Foi, digamos, um preâmbulo do estabelecimento em Macau após o acordo de 1557. Por essa razão as ilhas não tiveram uma grande importância antes desta inflexão comercial, passando despercebidas nas representações cartográficas. Um dos textos do *CCadaval* – elaborado depois do acordo de Macau, bem entendido – dá-lhes uma certa relevância porque as circunstâncias meteorológicas podiam causar dificuldades à sua ultrapassagem. Se o vento for escasso (o que é mais provável a quem ali chegar tarde) e não se puder passar além de Sanchoão haverá a seguinte alternativa:

“tanto que vires o ilheo de Mandarin que está ao mar de Samchoão da banda de leste 4 legoas, logo direito de la pera a terra veras hum boqueirão, meterteas por elle e tanto que fores dentro aco[s]tarteas sempre a ilha de Samchoão, iras açhando 4 braças vaza solta. Este fundo iras açhando ate que vires boqueiro[e]s que fas Samchoão pera o mar no me[i]o da ilha, porque aquy a vante deste he[m] hũa emseada era antigamente o porto”²⁴⁰

A indicação de que o ilhéu de Mandarin está a leste Sanchoão é claramente um lapso, porque da descrição decorre que só pode estar a oeste.²⁴¹ E o caminho apontado

²³⁸ Este arquipélago fica em 19° 57'N, 111° 15'E (*GTAHPU*, vol 3, p.75), mas a sua identificação com Pulu Tujo, Tajo e até Tacho não me parece linear. O vocábulo “Tao” designa na língua do Guangdong ilha, de forma que qualquer associação com shou ou dju (vulgares), facilmente daria Taju ou Tacho a que acresce o Pulu por Pulao. É apenas uma conjectura, mas o topónimo merece melhor reflexão.

²³⁹ Refere explicitamente a “ilha da Veniaga, de Cantão”, o que sugere um certo desfasamento com a situação de Macau no princípio do século XVII. M. Figueiredo, fl.38r.

²⁴⁰ *CCadaval*, fl. 78r.

²⁴¹ O Visconde de Lagoa identifica-o com Mandarin Cap, o que é certamente um lapso (*GTAHPU*, vol III, p. 224). Tanto mais que o coloca em 21° 29'N, 112° 22'E local que corresponde à pequena ilha de Dongdafan Shi. Mandarin Cap fica na costa norte da ilha de Ainão, em 20° 03'N, 110° 11'E. *China Sea Pilot*, voll, p. 433.

vai por entre esta ilha e Xiachuan Dao (a ilha vizinha de Samchoão a oeste)²⁴², em direcção à pequena baía de Samtong, local onde era costume ficarem os portugueses, e onde foi sepultado S. Francisco Xavier em 1552. Pela descrição do roteiro parece haver uma assimilação das duas grandes ilhas – Xiachuan e Shangchuan – na designação mais comum e mais fácil para os portugueses de Samchoão, considerando que o pequeno canal que as separa é o boqueirão que “fas Samchoão pera o mar”. Esta ilha permaneceu muito tempo como referência para os portugueses – mesmo depois do estabelecimento em Macau – não só pelo seu posicionamento geográfico como pela memória do padre jesuíta que se tornou muito popular em todo o mundo cristão oriental.

Não é fácil seguir nas cartas de hoje o caminho entre as ilhas e terra, dadas as imprecisões da descrição e (também) as alterações que o fundo de vaza sofre ao longo dos anos, seja com os assoreamentos, seja com as obras nos portos que mudam as correntes naturais e transformam as condições da costa. No roteiro que vínhamos a acompanhar, seguindo pelo caminho encostado a terra encontrava-se uma baixa onde rebentava o mar e mais à frente as ilhas “que vão correndo a lesnordeste”. Neste local podia guinar-se para o mar e seguir um caminho por fora de todas as ilhas, ou passar por dentro da denominada ilha de Vasco de Faria, deixando os baixos a estibordo²⁴³. Depois dela, para o lado de terra havia um banco de areia, mas daí por diante era visível “hum canal muito grande e fermoço de 4 – 5 braças vaza solta e ilhas por hũa banda e por outra” até Lampacau. E o facto do roteiro dizer explicitamente que há ilhas de um e outro lado é significativo, porque elimina (nesta via) a possibilidade de seguir encostado à terra da China deixando todas as ilhas ao mar. Nesta derrota, e de acordo com o texto, seguia-se por esse “canal fermoço” por entre as ilhas dos Veados²⁴⁴ e de Lampacau²⁴⁵ até

²⁴² Noutros locais é designada por ilha dos Inhames.

²⁴³ “Se fores por fora della hiras seguindo o roteiro que trata por fora da ilha de Samchoão pera Macao, e pera ires por dentro da ilha de Vasco Faria iras pera a terra”. *CCadaval*, fl. 78r. O visconde da Lagoa tentou identificar esta ilha de Vasco Faria, mas a sua solução não me parece aceitável. Pela lógica sequencial do roteiro deverá ser Ta-chin (Taikan), em 21° 52’N, 113° 01’E, com uma elevação de quase 400m e separada de terra por um canal de 2 ¼ mi (“a ilha alta que te ade ficar a mão direita e a que çhamam de Vasco Faria”). *China Sea Pilot*, vol I, p. 469. Outro se problema se coloca com a identificação do personagem que lhe deu o nome. Ali naufragou? comerciou? invernou?... Nada sabemos. O caso deste e doutros topónimos do género foi abordado sem solução em Albert Kammerer, *La Découverte de Chine par les portugais..., passim*.

²⁴⁴ Que aparecem na carta francesa da figura como “illes des Ucados”.

²⁴⁵ As ilhas de Lampacau hoje estão pegadas com o continente e é difícil reconhecê-las, mas aparecem na cartografia até ao século XIX. O local foi ponto de comércio português num período curto antes do estabelecimento em Macau. Fernão Mendes Pinto refere-se a ele na *Peregrinação*, quando da viagem

à “ilha grande das costas de Macau te ficara a mão esquerda”. Esta ilha grande só pode ser a ilha da Lapa e isso quer dizer que navegavam pelo canal entre esta e D. João, até avistarem o acesso ao chamado “porto interior” onde entravam.²⁴⁶

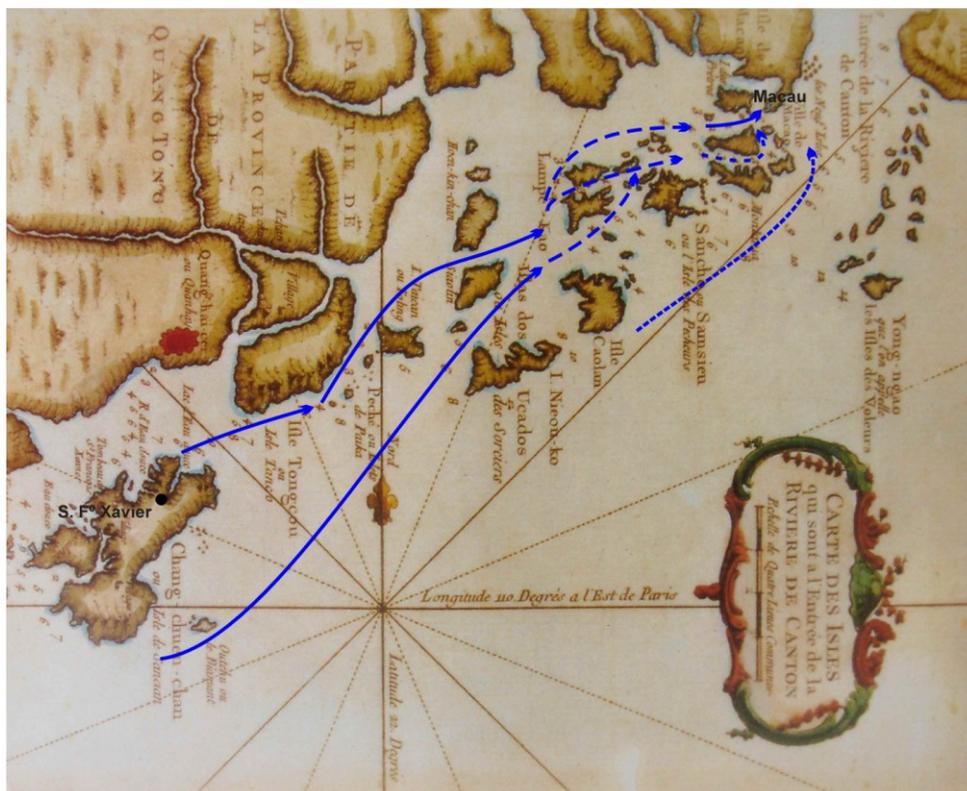


Fig. 19: Carta francesa das aproximações a Macau, datada de 1746 onde se podem ver as três rotas descritas. As representações a tracejado longo correspondem a zonas sobre as quais não foi possível formular uma opinião definitiva sobre os trajectos dos navios apontado pelos roteiros, e o percurso a tracejado fino é uma alternativa em caso de falta de visibilidade na demanda dos estreitos por oeste.

Não posso deixar de considerar que quem preferia seguir o caminho por fora (o caminho ao mar) podia fazê-lo a sul de todas as ilhas, abordando Macau depois de passar Coloane virando em roda, com vento sul, à vista das ilhas dos ladrões. Digamos que era uma hipótese simples que aparentemente não choca com a lógica desta navegação. Tanto mais que noutro texto do *CCadaval* se diz que quem por ali passar com falta de visibilidade (“passando por aquy com serração”) e chegar perto das ilhas dos Ladrões – que estão “ao mar [...] nũa emtriamgulla que de longe paressi hum só” – devia voltar para trás, para “loeste e loesnoroeste a demandar terra” e abordando Macau pelo lado das ilhas de Taipa e Coloane, como se faz hoje.

(vide *supra*) de 1555, dizendo que saiu de Sanchoão pela manhã e chegando a Lampacau ao sol posto. F. M. Pinto, *Peregrinação*, Porto, 1984, p. 658.

²⁴⁶ Hoje a costa tem uma configuração completamente modificada pelo Homem.

O caminho mais frequente, contudo, deveria ser o que está no roteiro “De Sam Choão das ilhas como se correm por fora pera Macau”.²⁴⁷ Diz o texto:

“A ilha de São Choão he grande e alta [e] está ao mar de todas as outras ilhas e tem ao sueste de sy, obra de 3 legoas, hũa ilha ques e çhama Pullo Babi²⁴⁸ [...] Tanto que fores correndo esta ilha que te ficara a loeste²⁴⁹, faras então o caminho do nordeste e a 4ª de norte, iras ver dous ilheos que de longe pareçem 3 e são pequenos e sem arvoredos”²⁵⁰

Ou seja, deixando a ilha grande e o ilhéu a bombordo, devia guinar-se para nordeste quarta de norte para entrar no canal entre Vasco de Faria e terra, seguindo (mais ou menos) o percurso anterior, agora descrito com mais pormenor e com algumas diferenças na parte final. Passado este estreito “veras hũa çhapada que fas hũas malhas brancas” (provavelmente do lado de terra) e, mais à frente, as ilhas dos Veados de que a “mais ao mar que as outras” tem um comprimento de “3 legoas”.²⁵¹ Podia passar-se a sul ou a norte desta ilha maior, por 16 – 17 – 18 braças, no primeiro caso, e em 13 – 14 – 15 braças, no segundo. Depois está uma ilha grande (Gaolan Dao?) e “4 ilheos pequenos que hum delles se çhama o Monte de Trigo, que he redondo e alto”. É muito difícil diferenciar esta zona porque se entra na zona de Lampacau, que hoje está toda pegada a terra. Apenas se sabe que “para a mão esquerda vão outros ilheos e ilhas” e, um pouco mais à frente, ao normordeste está uma ilha grande que “se çhama Andre Feo²⁵² e tambem se çhama Montanha”. Este último topónimo ainda hoje é usado para designar a ilha de Taivong-cam, a oeste de Coloane, e assim aparece na cartografia mais antiga. Pela descrição do roteiro segue-se por um “boqueirão”, com essa ilha a norte, até que a

²⁴⁷ *CCadaval*, fl 95v.

²⁴⁸ Pullo Qambi em *CCadaval*, fl 74r. Hoje Wu-chu chou.

²⁴⁹ Quer isto dizer “quando as ilhas estiverem a oeste”, o que noutros locais é dito “quando demorarem a oeste”.

²⁵⁰ *CCadaval*, fl95v.

²⁵¹ Se se trata-se da ilha mais a terra seria difícil de identificar, porque algumas destas ilhas foram absorvidas pelo continente por assoreamentos e obras de aterro, Mas sendo a mais ao mar, terá de ser a que está mais a sul chamada Hebao Dao (21° 51'N, 113° 10'E). Tem cerca de 7200m o que faz pouco mais que uma légua, mas estes erros de avaliação são frequentes.

²⁵² Mais à frente está explicado que o topónimo (que se perdeu) se deve ao facto de este ali ter inverno, numa pequena enseada que está na parte oeste da ilha. André Feio foi capitão de vários navios que fizeram a viagem de Macau para Kagasaki a partir dos anos setenta do século XVI e em 1603 era capitão de Solor. C. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, Lisboa, 1963, p. 38 e 44.

bombordo se encontrará a ilha dos Bugios e a entrada de Macau.²⁵³ Dessa forma, o canal em causa só pode ser o que corre entre a ilha de D. João (Macarira) e a Lapa, no fim do qual estão efectivamente dois pequenos ilhéus designados por Bugios, que tinham (e ainda tem) “hum paressel da sua banda”. Daí se avistava a ponta da península de Macau onde já estava o Templo de A-Ma²⁵⁴, e todo o porto interior. Ainda antes de chegar a Macau, e no canal de acesso, aparece referida uma outra ilha pequena designada por ilha de Lastro, “porque aquy começam as naos a ir descarregando e botando o lastro fora, pera entrarem em Machao”. Não é muito fácil de localizar esta ilha, mas é provável que seja Mong Chau (22° 08’N, 113° 28’E)²⁵⁵. A primeira referência à ilha da Montanha sugeria a possibilidade do acesso ser feito um pouco mais a sul, entre esta e D. João, onde efectivamente havia um outro canal. É provável que esse caminho desse passagem a navios (no século XIX estava livre), mas isso implicava uma manobra em frente de Coloane que não está nos textos. Quer isto dizer que a designação de Montanha está a ser aqui usada como topónimo que envolve, pelo menos, a Montanha e D. João (Taivong-cam e Macarira).

No *Livro de Marinharia de Gaspar Moreira* esta descrição está um pouco mais simplificada. Descreve Sanchoão, como a maior ilha de toda a costa, situada em “21 graos e 2/3”²⁵⁶. “Tem da banda de loeste duas ilhas pequenas” – diz o texto –, o que não corresponde à verdade. A oeste tem uma ilha quase do seu tamanho e vários ilhéus efectivamente mais pequenos. A sueste, tem uma “ilhota pequena” e, de seguida, faz uma espécie de enseada que constitui a entrada de um boqueirão e onde está a ilha de Vasco Faria. Para leste estão as ilhas dos Veados e um boqueirão (canal) que conduz a Lampacau, por onde se vai até Macau.

Quer estas instruções, quer as que são dadas por Manuel de Figueiredo,²⁵⁷ ficam mais claras depois de ter lido a explicação do *CCadaval*, reconhecendo-se alguns pontos de referência e percebendo-se aspectos essenciais da aproximação a Macau, mas

²⁵³ *CCadaval*, fl 96r.

²⁵⁴ “hũa ponta gross que he a ponta da Varella”. *Ibidem*.

²⁵⁵ Corroborar esta ideia um trecho de Manuel Figueiredo num roteiro de “Macau pera Sião”, onde identifica o “boquirão que vai dar na Ilha do Lastro”, com o que sai de Macau para sudoeste, pela ilha do Bugio. Manuel de Figueiredo, fl. 43v.

²⁵⁶ *Gaspar Moreira*, p. 116.

²⁵⁷ Em M. Figueiredo, fls. 40v e 41r.

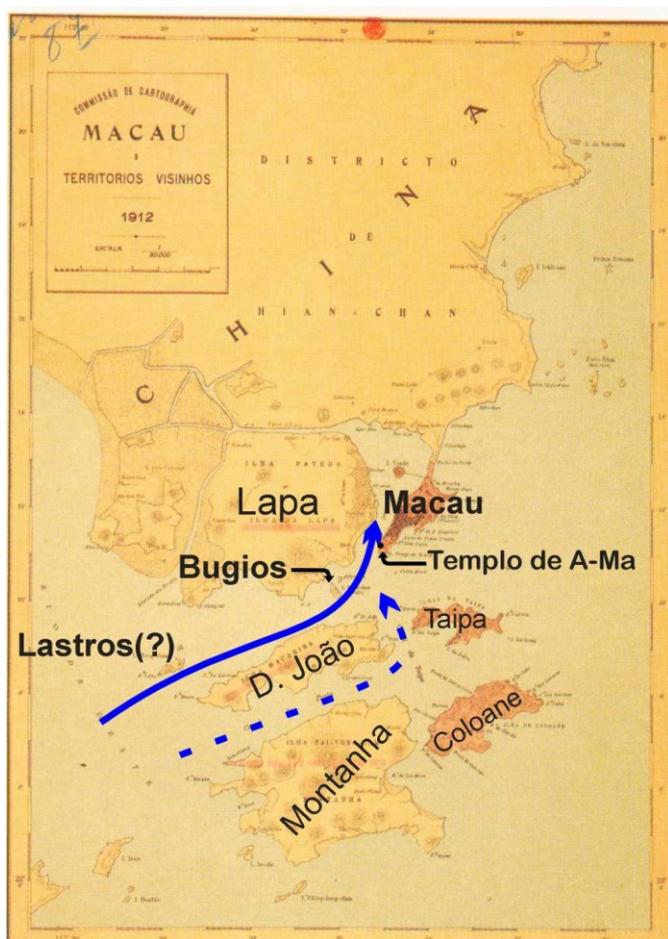


Fig. 20: Esta carta foi elaborada em 1928 e 29, e nela se acrescentaram as referências aos pontos importantes para a entrada em Macau, tal como refere o roteiro de *CCadaval*. Os círculos a vermelho indicam duas lages de pedra.

nenhum deles é suficientemente explícito para que possa deixar descansado um piloto que não conheça bem o local. No caso deste último autor, o caminho de Sanchoão a Macau é semelhante ao de dentro das ilhas apontado pelo *CCadaval*: de uma forma aparentemente simples, faz passar os navios entre a Ilha de Vasco Faria e terra, seguindo ao longo do continente e por dentro de todas as ilhas, contando os boqueirões, sendo que o quinto dá acesso a Macau. Estou em crer, contudo, que tal não seria possível. Pelo menos, não o seria com todos

os navios. Não faz sentido que se delineiem caminhos por entre ilhas num zigiguezaguear complexo – nomeadamente por entre a ilha da Montanha e a de D. João – se o acesso fosse fácil seguindo apenas a costa. Todavia, esta apreciação não tem em conta a já referida evolução profunda da zona ribeirinha com os assoreamentos e as construções artificiais que, de forma muito clara, conseguiram retirar ao oceano terras de cultura e espaço para portos mais seguros e funcionais.

O *Grand Routier* tem um percurso misto muito parecido com a mais completa descrição do *CCadaval*. Da costa de Ainão – junto à lha de Pulo Tujo que servia de referência para resguardo aos baixos do Parcel – recomenda que se siga a nordeste e nor-nordeste à procura da ilha de Mandarin e por fora de Samchoão.²⁵⁸ Depois desta

²⁵⁸ A passagem por fora de Samchoão parece-me lógica, entendendo que o roteiro que fala na passagem por dentro fá-lo apenas pela recordação do porto onde negociavam os portugueses e onde foi o túmulo

ilha está a pequena Pulo Baby (Wu-chu chou), à distância de uma légua (de acordo com o texto),²⁵⁹ onde se devia guinar para bombordo em direcção aos ilhéus antes de Vasco Faria²⁶⁰ e passando pelo canal que a separa de terra. Não é possível individualizar as ilhas que se seguem (indicadas apenas por grande, pequena, redonda, etc.), mas percebe-se que é pelo meio delas “o mais curto caminho para Macau”.²⁶¹ Aparentemente, a fase final da aproximação recomendada ao porto é feita por entre a ilha de D. João e a Lapa (apontado na Fig. 20), entrando-se no porto interior tendo cuidado com o baixo de areia e fundeando em frente da cidade.

Como é fácil de compreender, os ventos no meio destas ilhas manifestam muitas irregularidades, seja devido aos efeitos de brisa, seja devido à própria canalização do fluxo de ar no meio das elevações. Sem um estudo local apurado é difícil saber com exactidão as características desses ventos locais que certamente não eram desconhecidos dos pilotos práticos. Porém, os documentos náuticos de hoje, mesmo quando se referem à zona mais próxima da costa (menos de 20 mi) não fazem referência a efeitos que contrariem particularmente o regime das monções, onde os ventos são de sul e sueste no verão e de norte ou nordeste no inverno. Mas o mesmo já não acontece em relação às correntes. À parte a sua variação com a monção, pelo efeito do vento na superfície, há que considerar as correntes de maré com período semi-diurno, de leste para oeste com a enchente, com valores superiores a 2 *kts*. Mas no meio das ilhas, pelo efeito das embocaduras dos vários rios e outros acidentes geográficos, há que esperar revessas importantes que só seriam do conhecimento dos práticos. Sabendo nós como o vento de sueste podia ser escasso, seguramente que este era um problema a ter em conta e o conturbado percurso não se faria sem jogar com todos os factores. O facto de eles não aparecerem com clareza nos roteiros (para além das breves referências à possibilidade de vento escasso) revela mais uma vez que estes textos não continham todas as

de S. Francisco Xavier.

²⁵⁹ *Grand Routier*, p. 50. Está a menor distância, mas o erro não é significativo. O que me parece relevante é assinalar que nenhum dos roteiros assinala a ilha de Wei-chia que está mesmo na ponta de Sanchoão, afastada cerca de 600m. Muito provavelmente os navios nunca se aproximavam desse local e o rochedo (que tem 200m de altitude) não era encarado como uma conhecida.

²⁶⁰ A designação de Vasco Faria – que nalguns roteiros é claramente a ilha de Tai-chin – assume por vezes um carácter abrangente a todos os ilhéus e escolhos que limitam o respectivo canal. Não é o único exemplo deste tipo de generalização próprio da época e das pessoas que estão na base da elaboração destes textos, associando conhecenças em função do significado que elas têm no seu quotidiano.

²⁶¹ “Entre la dite rangee d’Isles & de petites Isles susmentionnees est l’ouverture par ou on prend le plus court chemim vers Macau”. *Grand Routier*. p. 50.

indicações necessárias a uma derrota. É um facto que me parece absolutamente normal, mas que importa realçar.

Uma via para o norte

Foi visto anteriormente como durante a estadia de Fernão Peres de Andrade no rio de Cantão, em 1517, Jorge de Mascarenhas foi acompanhado de alguns juncos à “provincçia Foquiem”, com o objectivo de passar ao Ryu Kiu. Não chegou tão longe quando pretendia, por conselho dos “Pilotos Chijs que leuaua” que o avisaram da época tardia em que estavam e dos problemas que isso poderia causar. Mas ficou em Chinchéu “fazendo seu comércio com dobrado proueito do que se fez em Cantã.”²⁶² Foi, provavelmente, a primeira vez que algum português alcançou aqueles portos que, alguns anos mais tarde viriam a ter um papel determinante no desenvolvimento do comércio com a China.

O Chinchéu é uma designação toponímica que aparece na literatura portuguesa do século XVI para designar a região do Fukien, mas o termo tem a ver com o nome de uma cidade marítima – provavelmente Zhangzhou²⁶³ – alastrando a toda uma região, de uma forma que já tivemos ocasião de ver noutros locais e circunstâncias e como João de Barros tem oportunidade de explicar na passagem citada anteriormente. Essa zona sempre despertou a atenção comercial dos portugueses, que lhe reconheciam mais riqueza do que Cantão, mas só assume particular importância alguns anos depois dos incidentes de Cantão e do fecho dos portos da China. Funcionou, durante muito tempo como o interposto privilegiado do relacionamento do Império com os léquios e com o Japão e despertou, naturalmente, a atenção da gente lusa, desde os primeiros tempos. Temos uma referência documental de que, em 1527, apareceram em Malaca juncos dessa província com “muita porcelana, muitos damascos e sedas de muitas sortes”²⁶⁴ e, a partir de então, dá-se um intensificação massiva deste comércio que implicou mercados portugueses sediados em Malaca e Patane. E o Chinchéu aparece na cartografia portuguesa, logo em 1537, pela mão de Gaspar Viegas, um homem que andou pelo Oriente durante os anos trinta e quarenta. Digamos, pois, que a região do Fukien teve uma particular importância, e foi local de intenso acesso por parte de navios

²⁶² Barros, *3ª Década*, Fo. 52r.

²⁶³ L. F. Barreto, *op. cit.*, p. 69 e 75.

²⁶⁴ Carta de Pêro Barriga a D. João III, *Apud* L. F. Barreto, *op. cit.*, p. 69.

em que viajaram portugueses, até 1547 ou 48, quando a nomeação de Chue Yuen (Chu Huan ou Zhu Wan) como vice-rei dessa província veio alterar o panorama das relações comerciais com a China, com o regresso à região de Cantão que culminou com o estabelecimento em Macau.²⁶⁵

Os acontecimentos indiciam, portanto, uma ausência de Cantão por duas décadas ou duas décadas e meia, e um regresso nos anos cinquenta de uma forma bastante consistente, reconhecidos que eram os interesses mútuos numa relação equilibrada de comércio. De uma forma curiosa, contudo, um dos roteiros de Manuel Figueiredo, apesar do expressivo título “Derrota da ilha de Condor pera Macao & China”²⁶⁶, não descreve o complexo caminho de Macau que foi abordado anteriormente. Em vez disso, o percurso a partir da costa de Ainão e de Pulo Tujo encaminha para a foz do rio de Cantão e para a ilha de Lantau, com pormenores sobre a entrada no porto, que me parecem insuficientes, como insuficientes são, aliás, todas as indicações anteriores. O que é curioso é que não se fale sequer de Macau, quando o roteiro é de Pulau Condore para Macau. Não há grande explicação para este facto, embora se possa supor com grande legitimidade que esta parte do texto seja a sobrevivência de algo que existiu antes de 1557, a passar de nota em nota e de mão em mão, até aparecer no texto de Manuel de Figueiredo em 1608.²⁶⁷

No mesmo texto vem (logo a seguir) um roteiro “de Pulo Catam pera o Chincheo & pera as Ilhas de Cantão, & Iapão”,²⁶⁸ onde acontece exactamente o mesmo. As ilhas da foz do rio de Cantão são tratadas de forma genérica como “Ilhas de Cantão” a que se segue – 45 léguas a vante – a ilha de Lamão, antecedida pelo “Porto das Pessas” em 5 ou 6 léguas. Seguindo a descrição da mesma costa por Linschoten, veremos que é bastante mais minucioso na descrição da costa até ao rio do Sal,²⁶⁹ a que se segue o Porto das Peças e a ilha de Lamão, na altura de 23° e ¼ “grande e alta,

²⁶⁵ Este episódio está relatado por Frei Gaspar da Cruz, *Tractado [...] cousas da China...*, Porto, 1984, p. 863 e ss. Ver também Gonçalo Mesquitela, *História de Macau*, voll, Tomo I, p. 194 e ss.

²⁶⁶ Manuel Figueiredo, fl. 36v.

²⁶⁷ É difícil arranjar outra explicação, porque não se entende que após essa dada se fale no rio de Cantão, na ilha da Veniaga e em Lantau, e se omita o local onde estavam estabelecidos os portugueses *de jure* e *de facto*. Na reflexão sobre este assunto (que não pode ter solução definitiva) deve entender-se que a presença ou ausência dos portugueses na costa chinesa não pode ver-se em função dos decretos imperiais que a autorizam ou proíbem.

²⁶⁸ Manuel Figueiredo, fl. 38v.

²⁶⁹ “d’ou on apportte le sel à Canton“. *Grand Routier*, p. 71.

abundante em árvores e bosques”, afastada cerca de uma légua da costa.²⁷⁰ Na carta nº 18 de *J. Lisboa* podem verificar-se as posições do Rio do Sal, de uma grande ilha de Lamão, do porto de Chabaqueo (ou Chabaque), a que se segue um lugar com a legenda “aqui se vinha a veniaga”²⁷¹ e o Chincheo. Ao mar da ilha de Lamão, pegado com ela, ficam uns quantos ilhéus, mas mais ao largo está uma coroa de pedras que justifica todas as recomendações do texto de Manuel Figueiredo, no sentido de navegar apenas de dia ou sair para o largo tomando o caminho de leste ou sueste.

Este caminho para o Chinchéu permaneceu como referência da derrota para o Japão mas a sua abordagem já não está no âmbito deste trabalho.

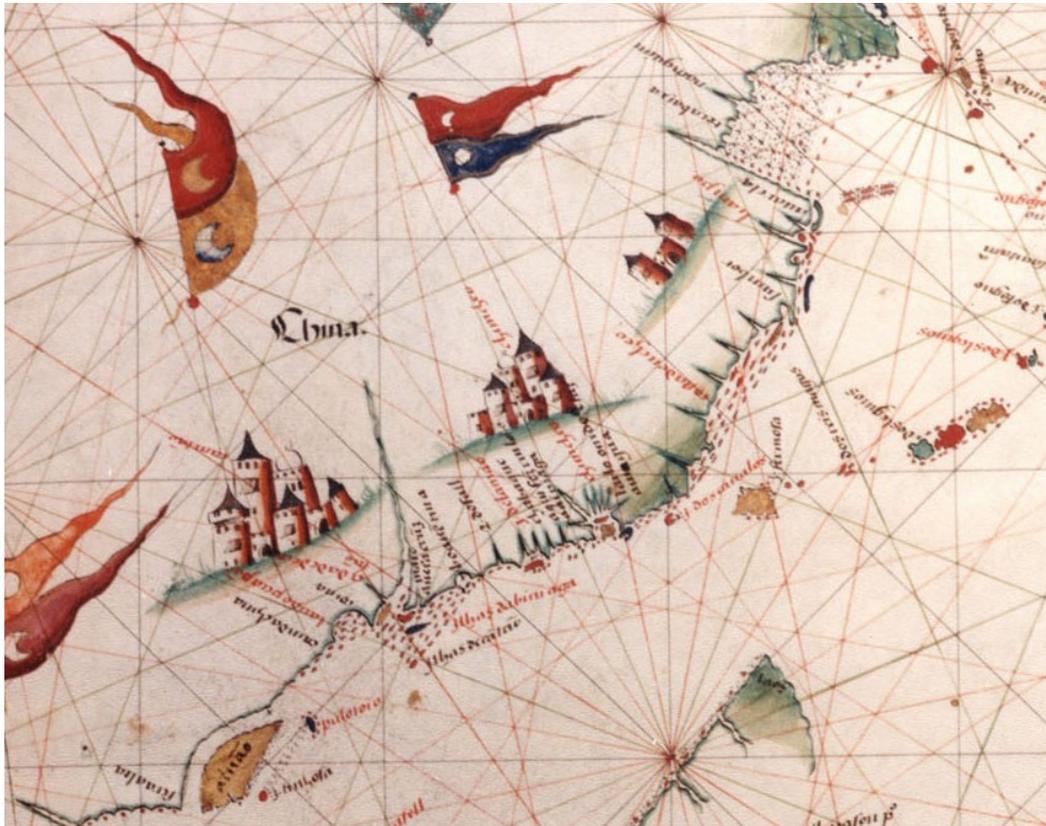


Fig. 21: Pormenor de uma carta de J. Lisboa, onde se podem ler os topónimos e indicações da costa do Fukien, que constam em Manuel Figueiredo e Linschoten. A falta de referências na foz do rio de Cantão permite deduzir que a sua memória é anterior ao estabelecimento em Macau e mesmo à saída do Chichéu em 1549. E essa memória que perdura neste textos do final do século XVI e princípios do XVII.

²⁷⁰ Em qualquer das referências ela é bastante maior que a 1ª referência do Visconde da Lagoa, mas coincidindo com a segunda. Podendo identificar-se com Nan'ao Dao, em 23°25'N, 117° 05'E. *GTAHPU*, vol II, p. 178.

²⁷¹ Provavelmente o lugar que o *Grand Routier* referencia como o golfo dos portugueses.

Conclusão

No princípio dos anos de 1498, quando Vasco da Gama alcançou a Terra da Boa Gente e o rio dos Bons Sinais, na costa oriental africana, procurava incessantemente um piloto que conduzisse os navios até à Índia. Encontrou a pessoa certa em Melinde e fez a travessia sob os auspícios de alguém que dominava uma outra técnica de navegação, e que conhecia os caminhos do Índico que eram desconhecidos dos portugueses. Inaugurava assim uma nova forma de proceder que se repetiria durante décadas ou séculos tornando-se uma prática corrente. Quando Albuquerque viajou para Malaca em 1511 fez exactamente o mesmo, e após a conquista dessa praça do Oriente, os caminhos que de repente se abriram às navegações portuguesas não podiam ser percorridos sem recorrer aos serviços de homens práticos que conheciam bem os labirintos do mar. A viagem de António de Abreu até Banda levou três pilotos portugueses, é certo, e dela resultaram os desenhos de Francisco Rodrigues que, apesar de tudo, não lhes juntou nenhum roteiro²⁷². O primeiro texto que até nós chegou e que cobre a rota das Molucas pela ilha de Java (como a fizera António de Abreu) é o que consta no *Livro de Marinharia de João de Lisboa*, cuja data não pode ser anterior aos acontecimentos que envolveram Francisco de Sá em 1527 na costa de Sunda. O mesmo documento tem um pequeno texto com a descrição da viagem até ao porto de Bornéu, sem continuidade até Ternate e esse caminho só aparecerá no texto de Bernardo Fernandes, datados do final da década de quarenta. Esta questão levanta, pela certa, algumas susceptibilidades, mas não pode deixar de ser vista com o realismo inerente à condição dos portugueses na Insulíndia e à enorme carência de pessoal que pudesse cobrir as necessidades das próprias viagens oficiais onde o recurso a um piloto malaio, jau ou lução era muito mais fácil e prático porque os havia.²⁷³ De outra forma, aliás, nunca teriam os navios espanhóis da esquadra de Fernão de Magalhães conseguido navegar como fizeram, passando por Bornéu, Ternate, Tímore, porque nem sequer tinham beneficiado de uma experiência inicial como a de António de Abreu. Entendamos portanto que não houve roteiro das Molucas depois da viagem de 1511-12 e que as necessidades de um roteiro

²⁷² E se o tivesse feito parece lógico que estaria com os restantes textos e mapas. Aliás, se analisarmos bem o caminho das Molucas pelo sul, facilmente concluimos que não é possível, apenas numa viagem, elaborar um documento que tenha em conta todos os dados que constam em *J. Lisboa*.

²⁷³ Apesar não serem em tanta quantidade quanto se poderia esperar e, por vezes, haver até dificuldade em contratá-los para todas as necessidades.

desses eram muito relativas, dada a facilidade de recorrer a práticos locais que conheciam bem os caminhos por entre as ilhas, cuja aprendizagem por estranhos demoraria anos. E aceito com grande naturalidade que o texto de *J. Lisboa*, datado de perto de 1530, seja o primeiro texto português que possa merecer essa designação.²⁷⁴ E por maioria de razão não aparece nenhum texto náutico com essas características sobre a derrota para a China, onde, antes dos anos quarenta, os navios portugueses só foram por três vezes (1517-1522) e recorrendo sempre a pilotos chineses, que constam na documentação das viagens. O mais antigo texto que se sabe ser de origem portuguesa e que relata esta derrota é o que foi publicado por Linschoten em 1595, embora seja possível verificar que algumas das suas fontes são dos anos setenta e oitenta. Quer isto dizer que o registo sistemático dos caminhos do mar não se fez da forma tão precoce que conhecemos no Ocidente, fruto talvez da falta da estrutura régia que se preocupava em fazer esses registos para uso futuro.

Esta limitação não nos impediu, contudo, de analisar as três rotas definidas inicialmente, como pudemos ver atrás. As duas rotas das Molucas tinham, apesar de tudo, os seus próprios roteiros que – no caso da de Bornéu – foi copiado por fontes espanholas que também faziam uma parte dessa via para aceder a Manila. E no caso da China verificamos que os tardios roteiros portugueses coincidem com uma das tradicionais rotas do Império, onde apenas se adaptou a linguagem, o tipo de referências e – seguramente – a minúcia descritiva, que não está nas fontes chinesas. Por isso nos parece que a realidade encontrada em algumas das cópias mais tardias não difere no essencial do que se fez algumas décadas antes. Terá pormenores mais circunstanciados – que foram salientados porque estão ditos – mas correspondem a uma linha que foi desenhada nos anos quarenta e cinquenta, na altura da retoma do comércio com a China controlado por Goa e das negociações sucessivas até ao estabelecimento em Macau, em 1557. Dão-nos notícia disso os nomes de pessoas que várias vezes aparecem referenciados no próprio texto.²⁷⁵

Pareceu-nos, portanto, possível entender a forma de navegar naqueles mares peçados de ilhas e escolhos onde tudo é diferente da navegação do Atlântico ou mesmo

²⁷⁴ É o mais antigo que até nós chegou e dado o carácter puramente comercial das viagens efectuadas até 1522 (Jorge de Brito) não me parece que tenha havido muita disponibilidade para efectuar um roteiro.

²⁷⁵ Foram salientados ao longo do capítulo III e constam das anotações aos roteiros transcritos em apêndice.

do Índico Ocidental. Deve entender-se que mesmo os pilotos experimentados só navegavam de noite em locais abertos, livres de baixos e onde há vento claro que permita bom governo. Nas duas rotas do sul – e muito mais na que segue por Java para Banda – abundavam os dias de calmaria em que se andava apenas com as brisas havendo dois expedientes fundamentais a ter em conta: o ferro sempre pronto a largar para evitar que o pouco andamento arrastasse o navio com as correntes, e o prumo sempre na mão. A base fundamental das descrições dos caminhos do sul é feita com a indicação de profundidades e da natureza do fundo, sendo frequente ler-se que deve ir nas 8 braças (por exemplo) guinando para terra se crescer e para o mar se aumentar. A consciência do piloto sobre o que o rodeava era feita dos sinais da água, das variações de cor e de tom, da atenção ao aparecimento de algas ou de certos animais marinhos (v.g. cobras), mas sobretudo de fundos. Os textos dão-nos a visão de um espaço labiríntico que o piloto reconstruía mentalmente com alturas de água e características do material do fundo: laje, fundo teso, vaza solta, vaza mole, areia fina, areia grossa, preta, branca, rocha (que moldou a bola de sebo mas não veio agarrada), conchas, cascalho, etc. No mar aberto, onde o rigor dos cálculos de latitude são grosseiros, faltando o apoio da costa, navega-se por um rumo norte, nordeste, nordeste quarta do leste, ou quaisquer outros, mas sempre a verificar se a corrente não puxou para um lado ou para o outro. Sempre com o prumo dentro de água, porque em todo o percurso se sabe o valor das braças e do tipo de fundo.

Para o norte é um pouco diferente porque se fazem travessias mais longas sem os perigos inerentes ao emaranhado de ilhas com passagens sempre estreitas. Naquilo que diz respeito à condução da navegação os problemas mais importantes tinham a ver com os efeitos das correntes na travessia dos dois grandes golfos (Tailândia e Tonkim) que não são regulares e podem ter revessas contrárias à própria direcção típica de cada época. Aqui as latitudes – mesmo se pouco precisas – voltavam a ser uma indicação útil porque serviam para dar resguardo a obstáculos. Quando alcançavam as ilhas de Cantão voltava a regra do prumo sempre na mão, a navegação com pano reduzido (baixar a velocidade) e, eventualmente, só de dia²⁷⁶. Os próprios textos o dizem ou recomendam o que se deve fazer com as variantes de “se conheces bem” podes fazer duma maneira, “se não conheces” procede doutra forma. Assim tinha de ser.

²⁷⁶ Esta decisão era pontual e dependia das circunstâncias. Não assumia o carácter de regra determinante como acontecia nos estreitos do Arquipélago.

A minúcia descritiva dos avistamentos, dando preciosas indicações que deviam ser complementadas por desenhos como os de Francisco Rodrigues,²⁷⁷ contrasta de forma muito nítida com as grosseiras avaliações de distância. A noção da distância percorrida – na falta de instrumentos adequados para a determinar – era uma avaliação naturalmente imprecisa mas, sobretudo, muito própria de cada piloto ligada a uma sensibilidade pessoal e, provavelmente, às características da derrota. Do que transparece dos textos a navegação não era feita determinando com rigor a posição do navio e comparando-a com a localização dos obstáculos. As travessias eram feitas antecipando os perigos e os avistamentos e as indicações dos roteiros são do tipo “segue o caminho até que vejas isto ou aquilo”, e a definição desse caminho só toma distâncias como referência quando são curtas e fáceis de avaliar, como por exemplo o “navega a 4 léguas da costa”. Esta imprecisão nas localizações faz com que os padrões tenham, sobretudo, um carácter esquemático que teria de ser complementado pelo texto.²⁷⁸

Em qualquer dos casos parece claro que a condução da navegação resultava de uma aprendizagem que incluía o domínio de alguns conhecimentos, mas que tinha uma enorme componente de desenvolvimento da sensibilidade para detectar e ler correctamente uma vastíssima panóplia de sinais da natureza que não estão presentes nos roteiros.

²⁷⁷ Eles aparecem em vários roteiros, mas não nas cópias tardias que foram usadas neste trabalho. Não é linear, portanto, que existissem sempre.

²⁷⁸ O que está de acordo com as ideias correntes sobre o aparecimento das cartas portulano mediterrânicas, criadas na sequência dos próprios portulanos.

Apêndice Documental

Advertências para a Navegação da Índia – Códice do Cadaval

Os textos que se seguem, neste apêndice, são roteiros diversos que integram uma colecção inédita pertencente à biblioteca da Casa do Cadaval, em Muge, com a cota M – VI – 34 (972). Trata-se da transcrição parcial²⁷⁹ de um códice em excelente estado de conservação de oitenta folhas em papel da China, com as dimensões 405 x 284 mm, encadernadas a pergaminho. As três primeiras três folhas estão numeradas de I a III, a que se seguem setenta e sete folhas numeradas desde o nº 69 até 145, manuscritas de ambos os lados de um só tipo de letra (século XVII). A folha I é a folha de rosto e nela se pode ler o título *Advertencias para a Navegação da Índia*, com o subtítulo de *Roteiros*. Seguem-se-lhe as folhas II e III, em branco, e as restantes do códice numeradas conforme foi dito. O texto consiste numa colecção anónima de roteiros de diversas regiões do globo, em que se reconhecem 96 títulos correspondentes a roteiros e 4 capítulos com indicações de alturas, sondas e declinações magnéticas.

Fontoura da Costa descreveu o códice como contendo 100 roteiros, contando os títulos numa apreciação rápida e certamente tencionando voltar ao texto. Sabemos como o inefável historiador da náutica publicou, até à data da sua morte em 1940, inumeráveis colecções de roteiros e textos náuticos numa luta insana contra uma doença prolongada que lhe ceifou a vida. Não quis o destino que conseguisse levar ao prelo todos os trabalhos que desejava, e escasseou-lhe o tempo para voltar a este códice de que teria feito uma mais completa descrição, mesmo que não conseguisse publicá-lo. A obra tamanha que nos deixou só pode inspirar-nos à compreensão do carácter provisório de uma descrição incompleta, que a morte prematura não deixou corrigir.

Importa referir, contudo, que nem todos os 100 títulos bem visíveis no códice correspondem a roteiros. Há pelo menos quatro capítulos com indicações náuticas diversas, como declinações magnéticas, tabelas de latitudes e sondas em diversos locais do Oriente, que não cabem dentro desta classificação. Mas poderíamos acrescentar-lhe ainda alguns capítulos que se aproximam muito mais das características de um diário náutico. Por outro lado, há numerosos roteiros que não mereceram títulos destacados e que se encontram incluídos noutros capítulos, onde só poderão ser detectados com uma leitura minuciosa. Nestas condições é possível encontrar ainda um parágrafo com regras

²⁷⁹ Apenas dos textos considerados como importantes para o trabalho.

astronómicas resumidas sobre declinações do sol e maneiras de calcular a latitude, em função da sua altura meridiana. E sabendo como vários dos roteiros têm um discurso semelhante ao conhecemos em textos bastante precoces no século XVI, estas notas de astronomia são claramente posteriores à reforma do calendário de 1582, dada a indicação da data dos equinócios: “Sabereis que dos 21 dias do mes de março athe os 23 de Septiembre anda o sol da parte do norte da linha quincial e dos 24 de Septiembre até os 20 de Março anda o sol da banda do sul da linha”.²⁸⁰

Crítérios de transcrição

Os roteiros transcritos colocam muitos problemas de leitura e interpretação, neste caso acrescidos pelo hermetismo do próprio discurso náutico, com uma nomenclatura própria e formas metafóricas nem sempre claras. No sentido de facilitar a sua leitura e compreensão foram utilizados os seguintes critérios de transcrição:

1. Foram desenvolvidas todas as abreviaturas, com uma ortografia que se supõe, pela análise do texto, ser a que teria adoptado o autor (v.g. leg. por legoas).
2. Substituídas as letras maiúsculas e minúsculas, de acordo com as regras actuais. O “R” maiúsculo no meio das palavras foi substituído por “rr”.
3. Todos os topónimos foram reescritos com maiúscula inicial.
4. Foram mantidas as consoantes dobradas no meio das palavras, na convicção de que correspondem a uma leitura própria, mas foram alteradas quando no início das palavras.
5. As letras “u” e “v” foram alteradas para o valor vocálico ou consonântico que hoje têm, acontecendo o mesmo com o “i” e “j”.
6. Não se alterou a letra “y” usada com o valor de “i”.
7. As nasalações foram adaptadas à forma actual de escrita, com excepção do “ũ” quando é seguido de outra vogal, como é usual fazer-se.
8. Optou-se por não corrigir a acentuação das palavras porque, nalguns casos, ela constituía uma clara introdução no domínio do sentido do texto, ficando a liberdade de interpretação para o leitor.
9. Separaram-se ou uniram-se as palavras de acordo com a escrita actual, exceptuando-se algumas formas verbais resolvidas caso a caso.

²⁸⁰ *CCadaval*, fl. 81 v. As datas de 23 de Setembro e 20 de Março só podem referir-se aos equinócios, depois da reforma do calendário de 1582.

10. Foi introduzida uma parcimoniosa pontuação, com vista a uma melhor compreensão do texto.
11. Quando pareceu oportuno acrescentar letras ou palavras que, não estando no texto, facilitam a sua compreensão, foram colocadas entre parêntesis rectos.
12. Foi mantida a divisão de parágrafos original.
13. Todos os casos pontuais que podiam suscitar dúvidas mereceram uma anotação específica.

Textos

[fl. 71v]

Roteiro de Mallaca até Pullo Timão e

Çhina pelo estreito de Singapur

Quem partir das ilhas de Malaça que está no sueste 5 legoas e dahy pera o rio Fermoço, se corre a costa noroeste sueste e toma da coarta de leste a este. Ha na derota 12 legoas, todo este caminho e fundo de vaza, não paça de 30 braças.

Do rio Fermoço a Pullo Pissão ha 6 ou 7 legoas athe 3 ilhas pequenas ao redor de sy. Correçe nornoroeste susueste deste Pullo Pissão [e] veras hũas ilhas altas que se çhamam Pullo Carimão, e faz dous picos da banda do sul, averá na derrota 6 legoas. Quando fores pera Singapura paçarás ao mar de Pullo Pissão. Correçe Pullo Pissão com Pullo Carimão noroeste sueste e a quarta de leste oeste 5 legoas, e tudo terra muito baixa. Çhamaçe a ponta desta terra Tamzamburcu, e dahy se corre a costa pera hir demandar o canal de Singapura leste oeste. Ha na derota 5 legoas. O cabo de Tamzamburcu o estreito e dous rios e bocas. En as bocas tem ilhas este estreito de Singapura, não o[s] veras senão quando fores com elle porque mete hũa terra com outra hum tiro de berssa pequena. Logo saindo deste estreito estão duas restingas, hũa de hũa banda e outra da outra, e de fronte desta boca do estreito muito perto, por isso lhe darás bom porque tem çhegarteas quanto puderes a ponta da banda do sul. Antre hũa e a outra açharas 6 – 7 braças e logo dobrando esta restinga pera o norte veras onde era a povuação de Singapura. Desta ilha que ficam na entrada do estreito não fallo porque não tem outro e antre hũa e outras são tudo restingas. De Singapura a hũas ilhas pequenas a que çhamam Mapor Blegor correçe se leste oeste e coarta de nordeste sueste. Estam junto da serra e sam 6, as 4 tem arvoredos e as duas san estealvadas. Ao mar destas ilhas esta hũa de pedra a que çhamam Babitumão, de redor de sy tem 2 ou 3 pedras. Da banda de Bitam esta hum ilheo a que çhamamos Pedra Branca donde tomam a derrota pera todas as partes. Podeis paçar a terra dellas seguramente, e quouando estas ilhas se

demoram ao este e ao esnoroeste²⁸¹ veras na terra hum monte alto redondo he terra não hé muito alta.

**Navegação que faras da Pedra Branca pera Pullo Timão e pera a Çhina
feito por João Preto, com muitas anotações e declarações e sinais que eu
puz por o roteiro ser ja muito antigo e a navegação agora ser ja mais
clara no caminhos**

Partindo da Pedra Branca pera hir pera a Çhina ou Sihão ou Patane faras todo hum caminho que todo hê alto assy hũa banda de outra da Pedra Branca, digo que quando sahires das ilhas que atras estam na ponta da terra de Santana que vai ao longo dellas arredádo meya legua e dahy a 2 legoas veras logo a Pedra Branca porque he muito perto e destes ilheos pera a Pedra Branca faras o caminho de leste. Avizate que por este caminho não andes senão de dia e não te chegarás muito a terra firme porque vai botando hum parcel obra de 3 ou 4 legoas sempre ao longo da costa. Este parçel vai pera fora da Pedra Branca mais 2 legoas assy que te não chegueis a esta terra senão hiras direito a Pedra Branca. E no mais baixo do parçel avera 2 braças e meia e 3 pera olhar coatro e sinco braças.

Neste fundo não temais porque este o mais baixo ainda que pareça que he muito baixo e que quer arrebentar o mar nelle este que he a agoa que vay a rea de maré zazante por onde parece baixo porque já aqui com medo me fez surgir 2 ou 3 veses ate que fui sondar por 3 ou 4 veses que por alli andey. E se fores por dentro da Pedra Branca açharas alfaques dalto e baixo e veras grandes rolheiros que revolve[m] are[i]a do fundo que quer parecer que são baixos. E fallo a mais como ja disse que corre muito assy que não ajas medo porque não he menos fundo do que tenho dito. E desta ponta

[fl. 72r]

donde os ilheos ficão que estão da banda de Santanna começa a terra abrir correndo norte e sul pouco mais ou menos. Toda a terra he de hũa maneira nem alta nem baixa e tudo sam enseadas e não muito grandes. Da Pedra Branca a Pullo Tingue avera 12 legoas pouco mais ou menos e correçe com a Pedra Branca norte sul com pouca

²⁸¹ [es-nordeste]

deferença. Antes que çhegue a esta ilha duas legoas verás hũa ilha redonda pequena, tamanha como as ilhas dos limõis que estão ao sueste de Malaca junto da ilha grande, podes muito bem ir a terra della sem nenhum medo. Logo a vante deste ilheo veras huns ilheos pequenos e algũas pedras altas sobre o mar, se quizeres bem podes ir a terra dellas e bem podeis ir a terra de Pullo Tingue. Tambem he muito bom caminho e não ha de que aressear senão do que vires de Pullo Tingue, que esta em altura de hum grao e meio da banda do norte. A Pullo Timão avera 10 legoas pouco mais ou menos e correçe hũa com outra nordeste sudueste. Esta ilha de Pullo Timão está em dous graos terá de comprido dez legoas, he terra alta [e] tem por conheçença quando vai da banda de Sunda ou de Mallaca 2 picos que parece orelhas de lebre e logo no cabo pera a terra vão muitas ilhas e ilheos sem conto caminho de Pão. A ilha de Pullo Tingue, que quer dizer alta e aguda, parece a maneira de monte de trigo fas estes sinais he pequena, asima de sy tem muitos ilheos pequenos. Os sinais de Pullo Timão e Pullo Tingue são estes.

A terra firme he toda muito baixa e pella banda de leste tem dahy a 4 legoas os ilheos pequenos. A ilha de Pullo Timão e alta e comprida e as da banda da terra ao nordeste será de largo 4 legoas, e pella banda do norte he baixa e faz afastado de sy hum ilheo pequeno e pella banda de sul faz tres pequenos que serão as nuvens. Nesta ilha as vezes e gente malaya que e pouca mas pouca. Esta em altura de 2 graos [e] avera della a Pão 12 legoas até 15 e como viras pera a parte do sueste as ilhas e ilheos que tenho dito tem muito grandes arvoredos. Deste Pullo Timão como fores ao mar sahiras pera ires hires a Çhina.

Saindo ao mar de Pullo Timão, faras o caminho do nornordeste a demandar Pullo Condor, que esta em altura de 8 graos e meio largos. Pullo Timão com Pullo Condor e a nornordeste susudueste e ha na derota 120 legoas. A ilha de Pullo Condor he hũa ilha he tem pella banda da terra firme pegado conçigo seis ilhas pequenas, de longo as cobre a ilha grande que fas parecer hũa só. Tambem tem agoa da banda de leste que he da banda de leste da terra, e desta banda tem hum ilheo de pedra hũa legoa ao mar que parece junto a vella. Pella banda de oeste obra de 2 legoas desta ilha de Pullo Condor lesnordeste esta hũa ilha pequena que se çhama Pullo Embyessy. [Fica] com Pullo Condor lesnordeste e oessudeste [e] esta em altura de 8 graos e meio e tem hum ilheo a oeste. E pella banda de leste tem 2 ilheos brancos e pella banda do norte, bem pegado na ponta tem hum ilheo. A ilha de Pullonbienssy (sic) tambem hé branca e terra vermelha e terra vermelha tem. Que tanto que atravessares de Pullo Timão pera Pullo

Condor que vá[s] por meio golfam açharas fundo de 35 braças e porque iras bem navegando e não te sayais fora de meia partida de nornordeste pera a terra porque corre pera a emseada de Sião. Lembrote que sendo perto de Pullo Condor pera a banda de fora açharas 22 braças are[i]a preta e mui meuda. Se for de noite amaina porque bem he ver a ilha. E se fores por 18 braças e 17 e 16 are[i]a e vaza iras ver Pullo Condor e paçar a terra delle antre elle e Pullombiessy, todavia não saias do nornordeste que avera de hũa a outra 10 legoas. De como podes paçar entre Pullo Condor e a terra de Cambaia (sic)²⁸² e conhecimento que tem a ilha com o fundo que açhares.

E por este fundo das 16 e 17 braças te açharas a terra de Pullo Condor não aja medo nem areção de pacar quão perto da ilha quizeres pelo dito fundo que assy he. Pera quando fores entrando veras hum ilheo redondo apertado nesta ponta da banda do sul. Indo mais adiante verás hum farelhão alto como piquo, asta asima de hũa ilha pequena que se aparta da ilha grande e indo por diante e fiça sobre sy a ilha Pullo Condor. He alta terra de comprida sinco legoas. Pera esta banda da terra tambem verás ao redor della 2 ou 3 ilheos redondos passando della quando a sinco legoas e a fundo de 15 – 16 braças vaza dura. Esta ilha que tem hum farelhão não he toda junta com Pullo Condor, mas o boqueirão dentro hũa e outra fas esta amostra e sinal. E hindo

[fl. 72v]

despindindo a ilha grande do meyo, que fique a lessueste, veras da banda do norte as ilhas pequenas que se vão apartando de grande, e a grande faz ponta delgada. Tanto que fores a vante desta ilha que te fique ao sueste faras o caminho do nordeste a coarta do norte a demandar a costa de Çhampa. O fundo que açhares indo por aquy serão 17 – 18 – braças e menos e mais, are[i]a preta e meuda e a lugares branca. E se todo o caminho for o vento escasso, governaras ao nornordeste e por este caminho iras ver a costa mais sedo, da qual com este poderas hir 3 até 4 legoas por fundo de 14 até 15 braças. Tanto que por aquy fores governaras a lesnordeste quarta de leste, seguindo o roteiro que agora trouxer, pera fora de Pullo Condor. De navegação por fora de Pullo Condor a demandar a terra de Çhampa.

Saindo ao mar de Pullo Timão a que quizeres [a]te o fundo de 2 braças, e tanto a vante como a ilha, faras o caminho do nonordeste e hiras a demandar a costa de

²⁸² Deve ser a terra de Champa.

Çhampa, pera a boa navegação que he na terra firme a qual he terrenos de muitas are[i]as a longo e pella terra dentro serras muito altas.

Esta costa ao longo da ribeira he muito limpo e correçe lesnordeste oessudueste hindo a longo da costa. Na boca destas are[i]as fas a terra muito alta de serras e bem ao longo do mar antre estas serras se fas hũas abertas esta hum ilheo digo grande, e de fronte desta aberta está hum ilheo pequeno de pedra e ao mar deste ilheo pera a Pullo Sissir vay hum parçel de 9 e 10 braças. E se fores por meia broa açharas 10 – 12 – braças por melhor he ir da costa 4 legoas, e do ilheo vay sair este parçel com Pullo Sissir. Esta costa fas aquy cabo e deste cabo a Pullo Siçir averá 12 legoas de largo. Está este cabo em 11 graos. Daquy vay correndo a costa pera o norte. Avizote que tanto que vires a costa de Çhampa que vay sempre de 3 até 4 legoas porque este caminho he o bom caminho até veres o dito cabo que está nos 11 graos já dito e não veras Pullo Siçir que esse hé o bom caminho. Pullo Condor se corre com Pullo Siçir nordeste sudueste e toma a quarta de leste oeste. Pullo Siçir está em a altura de 10 graos e meio e na derrota de hũa a outra 50 legoas. Pullo Siçir tudo derredor delle estão pedras de baixo d agoa 2 legoas delle, que parece o fundo adonde há 4 – 5 – 7 e 8 – braças fundo perigozo. Este Pullo Siçir está na cabeça dos baixos da banda do sul na entrada delles pera quem vay pera o norte e na saida pera a quem vay pera o sul, e desta ilha começa a correr pera o nordeste. He de Pullo Condor pera Pullo Siçir vay fundo de 18 – 19 – braças pouco mais ou menos, e isto até onde ja disse que começam os baixos, por isso digo que tomes a costa com diligencias.²⁸³

Tornate a lembrar que sendo aquy no meio deste canal, dantre Pullo Siçir he a terra, que não ajas medo de ir por mea broa²⁸⁴, posto que aja roteiro que hemende o contrario, porque tudo he limpo. Porem o melhor e mais seguro he hir çhegado a costa que tudo limpo e o roteiro que dis que pegado com a costa he suyo não sabe o que dis. Mas antes te faço saber que António Pereira e Diogo Pereira e Gil de Gois, indo da Sunda pera a Çhina no anno de 1518²⁸⁵, em Julho partiram de Pullo Condor por fora, e por o vento ser escaço não o poderam tomar a costa de Çhampa sem paçar 2 ate 3 legoas da ponta de Pullo Siçir da banda do sul, por fundo de 4 braças e 4 e meia e tres pedras e

²⁸³ dilig.^{as}

²⁸⁴ meia broa ou meia boroa = meio do canal

²⁸⁵ Data errada. Pode ser 1558.

tres pedras branca até que tomaram a costa. E Belçhior Gonçalvez no galião de Francisco Toscano vindo, fazendo ja paçado Pullo Siçir, hindo ja pella Pullo Condor, vendo o fundo como digo nesta ponta em 5 – 6 braças. Por onde então não heram os pilotos tam correntes e a navegação e os roteiros são ja tam velhos que agora anda ja isto mais apurado e sabido porque tudo ja achada e descuberto.²⁸⁶ Que [a]o mar Pullo Siçir pera Pullo Condor 2 até 3 legoas pera a terra firme esta hum ilheo desta banda de oeste da ponta da ilha. Que ia por antre

[fl. 73r]

a ilha he lhe paçou João Fernandez com a nao Sam Thomé em tempo de João de Mendonça²⁸⁷. Por ser forçado paçou e açhou 8 – 9 braças até 10. Que tanto a vante como esta ponta de Çhampa que está em onze graos corre a costa pera a Varella norte sul e toma a 4^a do nordeste sudueste bem franca, e he a terra muito alta e fragoza assy a longo do mar como na ponta, e tem muito bom fundo e muito alto e muitos boqueiros com rios ou emseada, e dentro alguns ilheos pequenos. Pelo que pareço aver por aquy muito bons portos mas não há quem saiba de nos.

Desta ponta ja dita que está em 11 graos governaras ao nornordeste hirás arredado da costa 4 legoas pouco mais ou menos, e por este caminho hiras ver a Varella [e] açharas aberta com alguns ilheos dentro. Está esta Varella em 13 graos esquaços, e a hũa serra alta e fas por amostra quoado estiveres a vante della em sima da serra veras hũa pedra ao parecer como varella a que os çhinas fazem suas sirimonias. E como estando a vante como ella da banda do sul fas hum[a] colheta aonde he porto e tem bom estar e tem agoa. E neste porto porem darte o sinal que tem como te çhegares a ella, pela banda de norte faz hüsseada d are[i]a, assy podeis surgir com bonanças e tomar a agoa em terra que muito boa. Daquy por diante vay correndo a costa norte sul e toma da quarta do noroeste sueste, e ao mar 4 legoas correçe norte sul. Avera na derrota de Pullo Siçir a Varella 38 – 40 legoas. Desta Varella por diante hé terra muita alta de muito grande fundo, porque da Varella a Pullo Qamby muito perto da terra averá fundo de 18 – 20 braças e toda costa tem ilheos muito perto da terra. Da Varella pera Pullo Qambi [há] hum rio em que entram naos e juncos, Duarte da Gama²⁸⁸ ally vinha emvernar

²⁸⁶ Este comentário sugere a correção do roteiro indicada no título.

²⁸⁷ Capitão de Malaca de 1557 a 1561.

²⁸⁸ Duarte da Gama entrou em Lampacau, vindo do Japão, a 20 de Agosto de 1555. Rui Loureiro, *Em*

algũas vezes quando andava nas viagens de Çhina e Japão. Ao mar deste rio está hũa ilha raza, e hum pouco comprido della averá 3 legoas. Çhamaçe a mesma ilha Pullo Qamby que quer dizer das cobras. Correçe assy como a costa. Dizem que nesta ilha tem agoada da banda de terra. E ha conheçença da dita ilha: não he muito raza na ponta de norte assy arredondada faz dous ilheos pequenos, e quando emparalhaes com a ilha farsseão os ilheos em hum só e são quinhoios com picos pequenos. Desta ilha pera terra logo veras abertas da barra que fas com emseada, e não ha por aquy outra aberta melhor. Aqui está o rio de Pullo Qamby aonde disse que imvernava Duarte da Gama. Poderas paçar quam perto desta ilha quizeres e tudo he limpo que eu paçe muito perto della. Da Varella de Pullo Qamby averá 12 legoas. Assy que desta ilha por diante se fas muitos ilheos e aberto de longo da costa que pareceo rios. A terra dentro he muito fragoza até hũa ilha que hasde ver [por] força que se çhama Pullo Cantão donde hasde tomar tua derrota assy pera Çhina como pera Japão, porque doutra maneira hiras mal navegado por o mar dos baixos que estão ao mar, e por o mar da emseada de Ainão da ilha de Ainão, que ruim navegação e a ilha de Ainão. Averá na derrota da Varella a Pullo Cantão 50 legoas.

Conhecimento de Pullo Cantão o que esta da serra e como se aterra delle a Pullo Çhampellor

Pullo Cantão está em 16 graos, estará da terra firme até 4 legoas e tem da banda do sueste hũa restinga em que rebenta o mar meia legoa fora da ilha. E pera a banda de noroeste tem hum ilheo fora da ilha e meia (?)

[fl. 73 v.]

E quoando vás do mar a fora faz a mostra que parece duas ilhas e não he mais de hũa que no meio faz hum valle grande por onde faz parecerem 2. E não he muito alta [e] tem muito mato Razo. O sorgidor desta ilha algum que tem he da banda da terra firme. Também hum ilheo da banda do norte da ilha, averá ao ilheo meia legoa. Dizem que da banda da terra tem agoas, lenha hũa a tomey aqui. A terra firme desta paragem he muito alta e fragoza e há nella muitos fundos, não poderá surgir senão muito perto della da

ilha ou da terra firme porque hé muito alta. De quem desta ilha atraveçam pera Çhina, ao mar desta restinga meia legoa açharas 30 braças fundo cascalho, da banda da Varella 4 legoas desta ilha ha fundo até 35 braças pouco mais ou menos vaza, isto sendo sinco legoas ao mar até 4, e daqui pera a terra mais baixos e pera a Varella muito alto. Pullo Cantão por ahy hindo [deve] esperar a lua çhea a Pullo Çhampellor. O fundo da entrada Pullo Cantão he a terra hindo da ilha a hũa legoa são 30 até 35 braças, averá da ilha a ponta que fas fe a terra a costa 4 legoas. Hũa legoa e meia da ponta averá 20 braças e vaza, e a terra ha menos fundo.

Lembrança do caminho que farás de Pullo Cantão a Pullo Çhampellor e o sinal que faz

Partindo de Pullo Cantão pera Çhampellor quer entre elle a terra que[r] a mar governaras a noroeste até vires hũa ilha ao mar que logo veras que se çhama Pullo Çhampellor. A derrota de Pullo Cantão a ella [são] 12 legoas. A ilha [está] em 16 graos e sinco coartos. O fundo deste caminho são 27 – 28 e 30 braças vaza dura. Hindo por este rumo de noroeste hira afastado da costa 4 legoas até sinco. Fas a costa muitas prayas d are[i]as. A ilha Çhampellor he alta e tem 3 ou 4 ilheos a terra dellas. Antre ilheos e ha ilha surgiras em hũa emseada pequena d are[i]a porque aqui he o sorgidor [da] agoada. Entre ella da terra [tem] o fundo de 10 ou 12 braças vaza, e quando vas de Pullo Cantão tem hum ilheo sobre grande arredado da ilha 3 ou 4 legoas pouco mais ou menos. Antre estes ilheos e a ilha está outro ilheo. [e] por toda a ilha todos te ande ficar ao mar. Hiras surgir em 17 – 18 braças que hé o fundo bom e o posto seguro. Esta costa pera aqui muito fragosa de muitos fumos.²⁸⁹

Lembrança de Pullo Çhampellor pera a Çhina do caminho que farás

Partindo de Pullo Çhampellor pera a Çhina faras o caminho do nornordeste athe que sejas em 18 graos largos por amor dos baixos que estão em altura de 19 graos a cabeça delles. E como aqui fores faras o caminho sempre nordeste pera de norte hiras dar a São João, que [é] hũa ilha alta e grande e por esta banda do mar está o meo della

²⁸⁹ Actividade vulcânica intensa.

em 21 graos e meio escaços. Como te fizeres 12 – 15 – legoas da ilha botaras o prumo [e] açharas fundo de 20 – 25 braças athe 30 vaza as vezes. Neste fundo verá hũa agoa barente e suyo da ilha e rios delles em muitos boqueirõis que são grandes. De conhecimento de São João e das ilhas por fora e como se corre. A ilha São João hé alta e grande tomada pella banda de mar que he por onde has de hir por melhor navegado tem uma ilha azedada (sic) de ssey ao sueste²⁹⁰ até 3 legoas. Está dereito com hũas das pontas na dita

[fl. 74r]

ilha de Sam João. Antre ella e São João tem canal por onde podeçe entrar se quizer dormir a noite. De maneira que se corre esta ilha noroeste e sueste [e] sera de comprido pella banda do mar 12 legoas. Não he alta nem baixa assy em boa maneira. A ilha São João, que corre pella banda do mar leste oeste e faz este sinal com todas as ilhas até Macao e até a entrada do Rio de Cantão, que tudo vy e não ha ilha nenhũa que corre de leste oeste senão São João por fora. Tanto que emparelhares com esta ilha Pullo Qambi que está ao sueste de São João athe tres legoas, fazem o caminho do nordeste e do nordeste a 4^a do norte, e por este caminho hiras ver dous ou tres ilheos pequenos sem arvores nenhũas. A de São João a estes ilheos averá 4 ou sinco legoas. O fundo por este caminho são 15 ou 16 braças vaza. Logo a terra por ao nornoroeste²⁹¹ hum pouco veras hũa ilha grande que fas na ponta do sueste hum pico muito alto pegado com os ilheos. Pera o nordeste hum pouco veras hũa ilha alta e na ponta de noroeste faz hum pico talhado dereito ao mar. Ao pé deste pico talhado ao mar está hum ilheo grande, e ante a ilha que faco o pico pera o noroeste está outra que fas hum pico da banda de sueste estão os ilheos grandes. E ante a ilha faço pico pera o noroeste que fas hum pico da banda do sueste estão os ilheos dereito ao mar hum pouco das ilhas. E antre hũa e outras vay hum boqueirão por onde os juncos entrão nella 2 braças e 2 ½ vaza. Os ilheos estão dereito deste boqueirão, tanto que fores com este ilheo a hiras correndo estas ilhas em elles nordestes que assy se corre todas pera fora, e hiras contando estes boqueirõis e estes 2 ilheos, e o primeiro has de ver tornado aquy aonde digo. Esta ilha tem de comprido 4 legoas. Este boqueirão que aqui fia e o primeiro, como ja disse, porque eles são sinco por todos athe chegar a mar chão. Avizate que em todo este caminho digo o

²⁹⁰ Certamente que é sudoeste.

²⁹¹ Deve ser nor-nordeste.

mar não ha ilha que se corre leste oeste por fora senão Sam João que he boa experiencia ver ilhas que se corre a lesnordestes senão estes 2 boqueirõis que disse. Esta he a terra firme de Çhina e as ilhas todas que estão da barra de Machao, que he muita boa conheçença pera que nunca la fas, e ainda pera os que la tem a hindo muitas vezes he muito bom sinal pera acertare com o porto. De Pullo Catão pera a Çhina faço o caminho de nornordeste ate altura de 18 graos largos, e dahy faras o caminho de nordeste e quarta de norte por coando a cabeça dos baixos está em 17 graos largos²⁹². E por esta derrota hirá dar na ilha de São João tendo advertencia o que levaras, porque se for sul ate oessueste este he o bom caminho, e se for sul até lessudueste então he bom governar sobre o nordeste, esse se for no tarde, como os²⁹³ d Ainão pera dentro correm as agoas ao nordestes, e se no çedo vão pera a ensseada de Coçhimeçhina. E como se fizeres com São João 10 ou 12 legoas delles bota o prumo açharas o fundo de 25 braças vaza.

Avizo de pullo Cantão até entrar na povoação de Macao

Tanto que estiveres tanto a vante como Pullo Cantão e se ficar algũa couza pella quadra governaras ao nordestes e a quarta do norte hũa boa sangradura até seres em altura de 19 graos e meio largos, porquanto a cabeça dos baixos esta em 19 graos largos, e como estiveres na paragem que digo governaras ao nornordestes e por este caminho e derrota hiras ver São João. E se por este caminho açertares de ver hũa ilha pequena redonda a que vão portugueses çhamaõ a Tinhosa, guiaras pera o mar até a perderes de vista, e como a perderes de vista hiras teu caminho asima, e gardarte as costas de Ainão porque aconteça as vezes no assy no tarde como

[fl. 74v]

çedo darem tufrois e temporais de leste que estão traveçõis nesta costa, que darão contigo a costa, ou te porão neste risco. E nesta traveça e golfa não faras outro caminho senão que atras digo por não desguerrar as ilhas de Çhina por coanto as agoas correm pera as ilhas dos Pescadores. Em esta traveça açharas tanto a vante com Pullo Tio rolheiros, em alguns suyo, e como passares não há mais. Como fores perto das ilhas de

²⁹² Os baixos do Parcel.

²⁹³ fores

Çhina acharas alforecas e muito sujo e mas agoas maçadas. Quem vendo rios de Cantão indo a demandar esta ilha de Sam João tendo o vento leste, que nas conjugações das luas acontece as vezes dar que são tufonis despregados que nesta traveça dão como 22 de lua de julho. E se este leste te [e]mbotar na terra açharas vaza solta. E depois hiras correndo a costa até Pullo Tuyo que são hũas 9 ilhas por todas grandes e pequenas esclavadas. E daqui pera a São João coatro ou sinco legoas veras os ilheos de Mandarem. O fundo que há na terra são 5 – 6 braças. O ilheo de Mandarem e pequeno cagado, paçado por elle logo veras pella proa a ilha dos Inhames que he grande e fas boqueirão antre a terra do norte e o boqueirão da ilha de Sam João, na qual ilha dos Inhames ha gente da terra faz caravão. Se quizeres meterçe por antre esta ilha dos Ilhames digo por dentro della bem o podes fazer porque tem fundo pera tudo. Eu paçey por antre ella e deixey o ilheo de Mandarem e fuy sair antre São João e a terra de norte que tambem he ilha, e fuy correndo esta terra até defronte de huns ilheos que estão ao diante de Pullo Qambi. E dahy ao mesmo rumo fui deixando todas as ilhas ao mar até me por norte sul com a ilha do Veado e fui demandar então a entrada della. Paçando por dentro das ilhas fui por fundo de 5 – 6 braças e 4 – 3 vaza.²⁹⁴ E que[m] vier demandar a terra de mar em fora terá avizo no prumo que dessa banda da ilha de São João pera leste he vaza soltas. De frente de São João algum tanto pera Pullo Qambi achei já cavallo (sic) indo em hum junco que hay de Champa, e as çhinas marinheiros pasmaram, e avizate que emquanto açhares vaza não tens paçado as ilhas de Cantão.²⁹⁵

Roteiro das monções de Mallaca pera Çhina e da Çhina pera Mallaca e pera onde correm as agoas nesta moção. Partir de Malaca pera Çhina monção de julho, se deve partir deste o primeiro do dito mes ate 15. O mais tarde vay em duvida de paçar Çhina e quem partir antes do dito mez hira mais a sua vontade nesta navegação pera Çhina, de Champa, de Pullo Cantão era a Varella e Çhampa correm as agoas em grande maneira pera o sul e quarta do sueste nesta propia monção. De Pullo Cantão correm as agoas em reves muito rijas pera a emsseada de Cochimaçhina. E há dous monções de Çhina pera Mallaca, hũa em Novembro e outra em Janeiro. Nesta monção de Novembro correm as agoas ao noroeste pera a emsseada de Coçhimeçhina não com tanta força que não basta dous coartas pera não levar nellas, e uem corre com ellas abate hũa 4^a. Na monção grande de Janeiro e Fevereiro correm as agoas ao sueste e vão tão rijas que se

²⁹⁴ Caminho por dentro de todas as ilhas.

²⁹⁵ Começa aqui outro roteiro sem que seja assinalado com título destacado.

não levar com tanto bom e melhor resguardo facilmente hirçea por sobre os baixos e corre até Pullo Cantão e dahy pera a Varella vão sempre ao longo da costa.

[fl. 78r]

Lembrança de Pullo Champelor pera Samchoão

Partindo de Pullo Champellor pera Samçhoão hiras pella banda do sul e governaras ao nordeste e a 4^a de leste ate que seja seis legoas da costa. Emtão faras o caminho de maneira que vaz demandar Samçhoão e paçe ao mar delle sueste que são muy sertas no tarde. E sendo cazo que veja Samçhoão então poderas fazer o caminho que o roteiro atras diz pera ires pera Macao. Se por ventura, por o vento ser escasso ou ser tarde e o não possa paçar a vante de Samçhoão, faras desta maneira: tanto que vires o ilheo de Mandarin que está ao mar de Samçhoão da banda de leste 4 legoas, logo direito de la pera a terra veras hum boqueirão, meterteas por elle e tanto que fores dentro aco[s]tarteas sempre a ilha de Samçhoão iras açhando 4 braças vaza solta. Este fundo iras açhando ate que vieres²⁹⁶ boqueiro[e]s que fas Samçhoão pera o mar no me[i]o da ilha porque aquy a vante deste he hũa emseada, era antigamente o porto. Da outra banda desta ilha não a ilhas em roda, correndo pera o lesnordeste o canal de Samçhoão pera as outras ilhas de outra banda. Sera de 4 legoas de largo ao meu parecer, e como fores tanto a vante com o boqueirão que fas Sam çhoão logo te ira cressendo o fundo as 7 – 8 braças, tudo aquy he vaza. E como aquy fores verá ao mar de Samçhoão pera a terra da ilha hũa legoa hũa baixa que rebenta o mar nella, e tanto a vante com ella verás as ilhas que vão correndo a lesnordeste. Se fores por fora della hiras seguindo o roteiro que trata por fora da ilha de Samçhoão pera Macao, e pera hires por dentro da ilha de Vasco de Faria iras pera a terra. Direito desta baixa está hum boqueirão pequeno por onde entramos ha ilha alta que te ade ficar a mão direita e a que se çhamam de Vasco Faria, e da mão esquerda de como [a]hy e tanto que fores da ilha pera dentro logo açharas hum banco de are[i]a de 2 braças e meia, e tanto que paçares hirtea acostando sempre a mão derecha ate que vejas hum ilheo pequeno que está desta ilha de Vasco de Faria 4 legoas até 5. O fundo por aquy paçando o banco de 4 ou sinco braças vaza [e] tanto a vante como este veio estar hum banco de 2 braças e meia vaza solta. Daquy por diante vay hum canal muito grande e fermoço de 4 – 5 braças vaza solta e ilhas por hũa

²⁹⁶ vires

banda e por outra. Como tener atras vay direito pera o nordeste que he pera a terra. Assy hiras ate dar nas costas das ilhas raza pequena que se çhama das ostras, e que da baixa mar ha 2 braças e meia vaza, e tanto a vante com este ilheo que atras fica dito, que se chama de Lampaqao, e ao mar delles está hum boqueirão. De perto paçando este banco da ilha das ostras pera Macao, a ilha grande das costas de Macao te ficara a mão esquerda. Hiras sempre a longo della por 7 – 8 braças e 6 até dares em 3 que he hum banco que fas no meio deste canal. Daquy ao porto he muito curto. Alembrote que não arreçeis de entrar por este boqueirão de Vasco de Faria porque este Canal he muito

[fl. 78v.]

asombrado e não ha nelle perigo porsseguindo de direito. Rel[aç]ão coando se marcar agulha: aviso que quando o sol sair mais çhegado ao norte do que se puzer, se nordestea agulha e meta da deferença o que ouver de sair, e o propunho por figura que lhe he o sol a lesnordeste e se põe no mesmo dia a loeste e a 4^a de noroeste he hũa 4^a deferença, donde sabe adonde se partirá pello me[i]o e direy que nordesteia a agulha meia coarta.

Roteiro de Macao pera Mallaca na monção de Janeiro e Fevereiro e em todo tempo

Partindo de Machao pera Malaca sairas pello boqueirão de loeste e depois que fores fora iras correndo as ilhas. Sendo o tempo claro atravessaras de Sam Çhoão com a proa a sueste digo ao sudueste e depois que a vires e estiveres della ao mar 7 ou 8 legoas, que esta he a boa navegação porque eu assy o tenho feito muitas vezes e sempre fuy assym bem navegado com o favor de Deos.

Depois que estiveres ao mar de Sam Çhoão as 7 ou 8 legoas que digo, poras a proa a sudueste duas sangraduras ou aquilo que te bem parecer. Que esteia da maneira que te parecer que estas 12 legoas da cabeça dos baixos, então faras o caminho de sudueste aquillo que te parecer que estás da cabeça dos baixos pera Pullo Cantão, então tornaras a fazer o caminho de susudueste e por elle iras ver vista dos ilheos de João Preto, levando bom tempo. E se lewares bom tempo e o vento ruim, que não seja norte nem nordeste, então elles te avizarão o que hasde fazer. E se vires os ilheos de João Preto que asima digo, até açhares a terra delles bem podes paçar porque tudo he limpo,

por aquy hé de 15 – 16 braças are[i]a preta. E daqui pera Pullo Camby se corre a costa norte sul e toma da 4ª de nordeste sueste. Deste ilheo de João Preto a Pullo Camby seis legoas. E hũa legua a ilha raza e comprida e tem hũas machas vermelhas da banda do mar, o mato della he razo e na ponta da dita ilha pera o norte na terra firme está hum rio que he o proprio de Pullo Camby. Se vieres na monção do sul, bem podeis fazer agoa tendo neçessidade. Dos ilheos asima ditos pera a Varella se corre a costa norte sul, e toma da 4ª de noroeste sueste. Esta Varella tem tres pontos muito bons mais não se vê[em] de mar em fora por cauza que se meta hũa terra com outra. Tambem nesta ponta que vem beber ao mar da banda do sul está outra agoada muito boa e hũa praya d are[i]a da banda do norte. Esta Varella esta em hũa terra alta e esta hũa ponta do sertão e do mar se be bem clara. Da banda do norte da ponta está a agoada e huns ilheos de pedra que ahy estão. E o porto da Varella está em altura de 18 graos. E neste caminho da Varella até Pullo Sissyr estão huns ilheos que estarão desta ponta da Varella obra de dez legoas, a quem os naturais çhamam os ilheos de Arruu. Da ponta da Varella pera estes ilheos se corre a costa norte sul. Dalli pera Pullo Siçey (sic) da terra que he hum ilheo pequeno, do qual hé hum piquojinho a maneira a Varella e este ilheo he razo e delle a terra firme avera obra de hũa legoa e meia ou duas, o fundo hé are[i]a grossa. Avizote que não vas ver Pullo Sissyr do mar porque he muito suyo e tem pouco fundo e todo pedra e coral, e não ha sorgidor nenhum e o bem navegar he hir correndo a costa de Çhampa. Pullo Siçy da terra está em altura de 10 graos e dous terços, averá na derrota da Varella a elle 30 legoas. Correçe a costa a sudueste e a 4ª do sul por fundo de 20 – 17 braças are[i]a amarella. E por este caminho iras ver Pullo Condor e atravessaras da ponta dos areais vermelhos com a proa ao susudueste indo por fundo de 18 – 20 braças e avizote que das 20 não paçeis pera o mar nem das 18 pera a terra. E se fores por fundo de 15 braças estas muito çhegado perto da costa de Camboja. E não veras Pullo Condor senão pella banda de dentro pello coal caminho pode dar na laje de Matheus

[fl. 79r.]

de Brito. E pera hires por bom caminho iras pello fundo asima dito e não paçaras das 20 pera riba nem das 18 pera baixo, nem das 18 pera a terra. E por este fundo e este caminho iras dar de rosto com Pullo Condor que he hũa ilha muito grande e tem muitos ilheos ao redor de sy, e he[m] toda a roda tem muito sorgidor, e tem agoada da banda de loeste. Pullo Condor está em altura de 9 graos e 2 terços da banda do norte e ha na derrota Pullo Sissy a Pullo Condor 50 legoas. Avizote se quizeres paçar ao mar não

abaixo de 20 braças porque pellas 18 iras dar nelles de meio a meio.²⁹⁷ E a terra delle obra de hũa legoa podeis paçar 17 braças que he muito bom fundo. De Pullo Condor a Pullo Timão faras o caminho do susudueste por fundo de 30 – 35 braças vaza, e por este caminho iras ver hũa ilha que está de fronte das 7 pontas na costa de Pão, a qual ilha tem fora estas demostras monte (sic) por cauza de algũas quebradas que fas no meo. Da banda de noroeste della esta hũa ilha e daquy pera Pullo Timão faras o caminho ao sul e a 4ª de sudueste por fundo de 30 – 25 braças. De Pullo Condor a Pullo Timão averá na derrota 115 legoas, e avizote que vas ao sudueste e a 4ª de sul a demandar esta ilha das sete pontas que se çhama Pullo Tingiram, por causa das agoas que correm pera Borneo. E por isso te não estrova nada teu caminho e[m] a ver porque esta de Pullo Timão 20 legoas, e este he o bom navegar. Alembrote que quando partires de Pullo Condor pera Pullo Timão ate que sejas a meia golfã de hũa da outra banda açharas fundo de 35 braças. Pullo Timão esta em altura de 2 graos e meio, e ilha grande com outros ilheos ao redor de sy, da banda do norte tem agoa e hũa praya de areia aonde as naos vão fazer agoada. Tornote a lembrar que como partires de Pullo Condor pera Pullo Timão, como te puzeres na derrota de nornordeste e susudueste, vindo nesta derrota se o vento acalmar sorgiras, porque as agoas te levam por aos baixos de Borneo, e ao meio delle sueste que he muito ruim. Por isso hé melhor partir de Pullo Condor e dar hum par de boas sangraduras ao sudueste e hiras muy bem navegados, e como tomares fundo de 30 braças esta com os ilheos de Pullo Timão. A banda de leste tomaras menos das 30 [e] estaras por dentro de Pullo Timão e não te de nada disso porque por dentro tambem he muito limpo, e goardartear de a ver antes de 30. Tomaras Pullo Timão se sempre fizeres o caminho a meia partida, e se trouxeres algum dia de vento bomnança, sabe que não asde tomar Pullo Timão senão guinar pera o sudueste, este por cauza das agoas que correm pera lesueste como fogo. De Pullo Condor pera Pullo Timão tudo he fundo, até meia paragem tem fundo de 35 braças e logo vay demnuindo, e se açhará de noite com Pullo Timão não ajas medo porque hũa legoa menos tem fundo de 30 braças vaza. E vai demandar a ilha de Pullo Laor que a mais do mar esta a sudueste de Pullo Timão. Por antre hũa e outra asde paçar por fondo de 18 braças e 19 are[i]a. Correm as agoas muito a noroeste de Pullo Laor. Vindo a demandar hũa ilha que se çhama de Pullo Tingue noroeste sueste e a na derrota sinco legoas de Pullo Tingue. Vão hũa ilha com huns ilheos da banda de sueste, por antre elle e Pullo Tingue podes paçar que tudo hé fundo

²⁹⁷ m° a m°

de 17 – 18 braças de 19 – 20. Deste ilheo que asima digo que he redondo e esta mais ao mar de todos juntos dos ilheos que estão na terra de Santa Anna se corre norte sul e toma da 4ª do noroeste sueste. Por este caminho vim ja duas vezes a demandar estes ilheos ao longo da costa, tudo he limpo salvo antes que çhegue aos ilheos no direito de hũa ponta grossa que fas costa. 4 legoas della tem hum ilheo pequeno bem çhegado a terra, ao mar della fas hũa alfaque de 7 ou 8 braças fundo de are[i]a, e hiras vendo arrebrantar o mar em terra. Governando ao sul e a 4ª de sudueste acorreçe este ilheo com a Pedra Branca leste oeste e toma da 4ª de noroeste sueste. Como te de

[fl. 79v]

demorar a Pedra Branca do sudueste e os ilheos da terra ao esnoroeste iras pello sudueste por fundo de 13 braças, e [h]a na derrota de Pullo Timão pera a Pedra Branca 25 legoas, ao sul e a 4ª de sudueste algum tanto pera meia partida. Ao longo da Pedra Branca hum tiro de espingarda iras pegado com ella. Pella banda de loeste he muito limpo e não tem baixo, pella outra parte he suja porque hũa legoa e meia são tudo alfaque de 5 – 6 – 7 braças. Se andares na boca de Bintão de noite ou de dia o fundo [é] de 20 – 25 braças, e pera a banda de Santa Anna não ha ahy senão 15 – 18 – 20 braças. Saberas ao norte da Pedra Branca esta hũa coroa de are[i]a e sobre ella não ha mais que 3 braças, e de comprimento de hum tiro de bombardas, e corresse esta coroa nordeste sudueste. Esta da Pedra Branca 2 legoas pera o mar. Está a Pedra Branca em altura de hum grao e meio, e demora da banda do norte e correçe com o estreito de Sinçapur e a na derrota athe (...) o ilheo das Cobras 10 ou 12 legoas e o governar deste estreito çhegarteas da banda de Santa Anna porque ir por menos fundo vaza as agoas que lhe levam pera os boqueirõis dos ilheos que estão a loeste de Bintão que são muitos, e por esta outra banda e limpo e bom fundo. Vindo a demandar a Pedra Branca iras por a proa a ilha de Bintão que fas hũa costa grande que aparece, e correçe noroeste sueste e terra igoal e não muito alta, salvo no meo da ilha. Dos que forem dentro nos ilheos que estão da banda de Santa Anna e a terra de Bintão, então veras muitas ilhas e boqueirõis todos cobertos de muito arvoredos. Iras buscar o estreito a costa (?) e a 4ª de noroeste e por aquy açharas bom fundo da banda da terra de Santa Ana. Ao estreito de Sinçapur vay hũa terra que se corre noroeste sueste e fas algures, ao longo do mar, barreiras vermelhas e terra igoas, e por cima estão as barreiras vermelhas que vão correndo pera o estreito. Antes da barra de Jor se acabam. Não te çhegues a ella porque de fronte se perdeo a nao de Simão Francisco, por onde não paçaras das 9 bracas. Daquy pera dentro

não ha mais que declarar porque no roteiro da vinda está tudo.²⁹⁸ De Pullo Cantão pera a Çhina hiras com a proa pera o nordeste a 4ª de norte até altura de 18 graos porcoanto a cabeça dos baixos está em [1]7 graos largos. E da banda asima dita dos 18 graos iras todo mais caminho que dahy fica até as ilhas da Çhina, com a proa sempre a nordeste. Pera esta derrota he o caminho que digo que asde fazer, iras dar com Sam Çhoão pella banda da terra e logo veras pera o mar de Sam Çhoão, couza de duas legoas pouco mais ou menos, hũa ilha que se çhama Pullo Camby, a qual esta ao sueste de Sam Çhoão, e será de hũa legoa e meia athe duas pouco mais ou menos. E todo este caminho que asde fazer de Pullo Cantão athe as ilhas de China ade ser com a agulha que noroeste. Se for com agulha que seja fica [fixa] então emendaras a derrota de feição que vas aos rumos que asima digo. E faço esta declaração por senão desgarrar das ilhas de Çhina ao mar, como muitas vezes aconteceo. He então forssado ir caminho de Japão ou por fora da ilha de Leme, a coal fica leste oeste com Macao, couza de 10 ou 20 legoas.

Roteiro de porto de Macao pera Japão na monção de Julho

Partiras de Macao na monção de Julho e sendo cazo que não passaeis dobrado por balrravento hũa pedra que parece vella que de Macao se vê, não vos dê nada disso porque como deixardes Cantão por gilavento logo podeis hir pera donde quizeres que como tudo he limpo e não tendes que vos temer. O caminho que aveis de fazer da ilha de Leme ou das outras suas vizinhas ade ser a lesnordeste porque assym se corre esta ilha com o ilheo branco. Como fordes com elle olhai pera a terra e veras hũ[a] muito alta a coal está da banda de loeste, parece ser cortada a pique, e tem no meio della hum redondo que parece pão, e duas legoas della pouco mais ou menos, e a fundo de 37 braças. Deste ilheo pera Lamão, ainda que tenhais o vento bonança, guinareis

[fl. 80 r]

pera leste por cauza de agulha que nordestea, e deste ilheo branco pera Lamão vay correndo a terra alta, de longo da costa vão ilhas pequenas. Nesta paragem a roda [de] Lemão 13 – 14 legoas e ao mar 8 legoas o fundo are[i]a meuda e preta com algũas conchas mesturada e açharas 23 – 25 braças (?) 23 não deixeis o caminho de

²⁹⁸ Começa aqui outro roteiro.

lesnordeste. Ainda que não vejais a terra não se dê nada della porque por este caminho o fundo ides salvo das restingas de Lamão, e se quizeres saber adonde estais, não vendo a terra, pello prumo sabereis por quanto a reé de Lamão como digo. E[m] este fundo tambem há 22 athe 28 braças e indo paçando Lamão açhareis are[i]a branca meuda e algũas pretas [pedras] misturadas, e se te açhares fora do fundo asima de 23 e 22 braças emendarte. E se algũa ora paçares por aquy com serração, faras o caminho que tenho dito de lesnordeste porque este hé o bom navegar. E como te fizeres pello teu sol na altura de Lamão ou pella estimativa ou pello fundo e açharas 11 ou 16 braças estas muito fora do canal. E nesta paragem correm as agoas a lesueste pello que se deres neste fundo mande logo governar nordeste, porque das ilhas dos pescadores sahe este fundo e ellas estão mais chegadas a costa do que nas cartas estão situadas. Se fores por fundo de 25 e 28 braças por are[i]a vas muito bem, e deixate assy ir a lesnordeste, e por elle vas correndo o canal. E como fores passando Lamão pera a banda de Chinçheo logo as agoas correm contigo, e se lewares o vento de monção logo a outro dia verás a terra de hũa banda e da outra. E a terra que veras por este bordo ade ser o cabo de Liqueo pequeno, e da banda de bonbordo verás a terra da costa que fas como cabo mais não hé terra firme senão a ilha que chamão dos Cavallos. He muito alta está em altura de 25 graos e detras della 4 ou 5 legoas esta ilha de Babossy. E como vires esta terra faras o caminho de nordeste que he o bom pera hir pera fora de todas as ilhas, por quanto desta ilha dos Cavallos, por assim ser, vão muitas ilhas que botam ao mar. Por isso he melhor hir por derrota buscar Cumbir, e como vos fizerdes com elle e o não virdes e estiverdes delle 7 ou 8 legoas ao mar não se vos dê nada de o não verdes porque nem por isso deixareis de tomar a terra de Japão e donde quizerdes. Levando o vento de monção, que he sul e sueste, deste Cumbir estando o mar 7 ou 8 legoas como tenho dito e quizerdes tomar Meaxuma ou Ogotto, governareis ao nordeste que este he o bom caminho com o vento largo de monção. E se for caso que não vejais Meaxuma que está nordeste sudueste com Ogotto que ha hum a outro 10 ou 12 legoas, não vos dê nada disso contanto que estareis por barllavento. E se vires hũa ilha que fas em 4 ou 5 parte[s] como farelhõins ao redor de sy, não vos perturbeis porque as tenho visto muito bom por muitas vezes, e hum roteiro antigo falla nella. Eu não falara se as não vira. Daqui desta ilha pera Humba ou Firando fareis o caminho de nordeste, e por elle ireis ver a terra de Humba, a qual hé a terra muito alta, e ao longo do mar vereis muitos ilheos agudos, e daquy a Humba e 7 legoas ou 8. E como aqui chegar estando hũa legoa da terra, governaras ao norte porque assy se corre a costa. E como os chegardes a ella não

largueis a ilha porque vades vendo todos sinais da terra, porque indo assym pegado com ella como vos ficar a terra de mão direita, que he hũa ponta e duas ilhas que estão ao mar da entrada de Cumber, daqui pera dentro já corre nordeste sudueste e neste cabo está 3 arvores de pinos. E daqui tambem aferrareis a terra da mão direita, porque tanto que emparalhardes com este cabo vereis o mar pera mão esquerda dũa ilha pequena com hum ilheo redondo em qual podeis por a proa pera hir pera dentro buscar a terra de Humbra que avereis pera proa. Como chegardes esta dita terra he ha hum valle que nellas se faz passaros. Heies pera mão esquerda e vereis hum ilheo grande cortado a pique da banda do mar e da terra vereis muitos siscos do mar que lhão de algum vyos. Este ilheo vos ade ficar da banda

[fl. 80v]

de bombordo e antre elles e a terra aveis de paçar porque o porto he largo, e será de meia legoa deste ilheo pera a boca da entrada, e á duas legoas. E daqui governareis ao nordeste logo vereis a boca da entrada qual he larga. Deste ilheo pera a boca da entrada digo deste ilheo vereis ir correndo com a terra vay boqueirão de Humbra hũa restinga de pedra sobre o mar em lugares dos baixos delles, mas não tendes de que vos temer senão do que vires pellos olhos. Entra esta Restinga e a terra que vires da mão direita açhareis o fundo de 15 athe 18 braças vaza. E como vires este boqueirão ireis direito a elle sem risco porque tem muito ou a entrada e como fores dentro e descobrires o rio, e correndo ao longo da mão direita e vereis hum ilheo redondo que tem hũa cruz em sima, e ainda que não vejais a entrada não emporta mais, deixais vos ir dereito a este ilheo e como emparelhares com elle vereis logo a caldeira onde sorgem as naos e a nossa igreja. Dequy pera dentro corresse ao sul obra de hum tiro de falcão, e aqui podeis surgir no fundo que quizeres athé 10 braças vaza. E muito boa paragem e aqui vos amarareis de nordeste ou conforme for o vento. Este porto hé muy estreito e quoassy abrigado de todos os ventos que bem podeis estar sem risco.

Tanto que partires de Cumbo pera esta, ainda que não visteis ilhas que atras digo não importa, mas deixai vos ir a nordeste athe dardes na costa e posto que vades na barra da Reina, que são 12 legoas de Humbra, não hé nada porque por aquy tambem há muito bons postos nesta barra de Reina. Esta hũa ilha mais chegada a banda do norte que do sul, esta ilha se çhama Cabexuma e tem hum porto muito bom aonde podeis surgir e estás seguro. E daquy se quizerdes hir por dentro governareis ao nordeste a 4^a

do norte e ireis dar en hum porto que se çhama Choçhinouco que esta no meio de Arrima. E coando fordes neste Cabexuma, ireis ao longo da terra da banda do norte e como estiveres de Cabexuma 7 ou 8 legoas, então emparalhareis com este porto de Choçhinouço que hé muito melhor que ao de Humba, e podem estar as naos muito a vontade. E antes que çhegueis a este porto vereis tantas embarçaõis que vos emfadareis com elas, e vos ficarão por onde quizerdes pelo que não temais a entrada da barra e Arrima. E os roteiros antigos fas esta entrada muito fea, e eu a vy e sondey com muito trabalho. E neste porto podeis tratar e fazer viniagas, e alem deste ha outros muitos portos e vos comvidão pera hirdes tratar nelles. Advirtovos que tanto vos de yrdes pera Firando como pera Humba, com tanto que façais o caminho que atras digo tudo he hum, salvo Firando estar mais a vante deste cabo das 3 arvores 7 ou 8 legoas. E daquy hireis ao norte e vereis logo Firando, e no começo delle está a varella que he boa conheçença, e não façais outro caminho senão atras dito que por elle dareis na costa de Japão sem falta. E advirto vos que o porto da costa de Çhina ade tomar más (sic) depois que passardes Lamão tudo hé limpo, e não vos metais antre as ilhas porque não tornaras sair quoando quizerdes senão quoando o tempo quizer. E o bom caminho hé por fora e sem areçeo nenhum como atras ja fica dito.

[fl. 81r]

Roteiro das correntes das agoas na monção da Çhina

As de saber que de Pullo Cantão até a Varella correm as agoas muito ao sul. A vante de Pullo Cantão, sinco legoas, correm muitos pera a emseada de Couçhimçhina e pera a ilha de Pullo Çhampelor. Quem partir da Çhina em Novembro e Dezembro ou em Outubro saiba que correm as agoas muito a noroeste. Avizote de Janeiro pa diante correm ao sudueste e ao susudueste que hé sobre os baixos, e por isso lhe aveis de dar resguardo. Ter grande avizo como vos parecer que sois com a cabeça dos baixos, e que comessais de embocar sabey que correm muito as agoas pera o sul como a pedra da mão. Não vos çhegueis a ver vista da terra de Ainão senão se fordes com tempo de norte porque açhardes co leste aborquado com ella, correis perigo.

[fl. 83v]

Roteiro de Japão porto de Namgassaque pera a Çhina

Coando partires do porto de Nandassaque pera Macao, que se[*ja*] o vento norte iras surgir abaixo aos 3 ilheos que estão de fronte das ilhas dos Cavallos da banda de Facundo, ao longo della porque he alto. E se estiveres toda a noite ate pela manhã a se de hir o vento a terra, com que fará a vella e metendo della quanto puder, ate que dobres a ilha dos Cavallos, saindo pello caminho de loeste 4^a do sudueste e ao essudueste. E se o vento for largo não iras demandar o Goto porque neste tempo as vezes dá hũa vara do sul tezo, que fica sendo travessão na costa, e tambem não ha fundo e juntamente por amor dos panelhos. De noite he bom hir por zilavento de Meaxuma ao longo della.

Meaxuma he hum ilheo da banda do sudueste.

E daquy por diante faras o caminho de oessudueste, e com vento escassos deixate hir que como fores do meio golfão por diante logo torna alargar. Açha neste golfão 35 – 40 braças, e quem isso não sabe cuida que he fundo da costa, e se açhares mais fundo e tornar a demenuir entendem que

[fl. 84r]

estás na costa ou perto della. E se vires a terra de Cumber, governaras de noite ao sudueste e de dia çhegate a ella de modo que vas vendo da gavea, mas bom he hir amarrado por amor de Duas Irmãs que lançam muito ao mar, e tambem por amor de Baboxim que fica atravessada pella proa. Estará da terra firme sinco legoas, lançada nordeste sudueste e toma da 4^a de norte sul. E como te vires passado esta ilha de Bobaxim, deixate hir 3 ou 4 legoas pello mesmo caminho do sudueste, então governaras ao essudueste hiras tomar o ilheo do Çhinçheo aonde açharas fundo de 18 – 20 braças are[*i*]a, a qual athé aquy não há. E do ilheo do Çhinçheo faras o caminho do sudueste ou como melhor te parecer. Como fores tanto a vante como as ilhas de Rui Lobo, açharas are[*i*]a grossa e casqalho, e dahy a Lamessão 18 legoas açharas casqalho e are[*i*]a preta e ostrinhas. E se açhares de noite por esta paragem não te sayas nunca das 20 – 22 braças, e o fundo casqalho e are[*i*]a preta. Hindo sempre pello sudueste se guinares e se deres com are[*i*]a branca muito meuda, quer de dia, quer de noite, e quando passardes

Lamão emtão governaras ao essudueste e iras tomar o ilheo branco de meio a meio, e do ilheo branco governaras ao este e iras tomar o boqueirão.

Viagem de Pullo Catão pera a emseada de Coçhimçhina

Coando vierdes demandar Pullo Catão fas a mostra como que são duas ilhas por cauza de hũa quebrada que faz no meio. Aquy de fronte deste Pullo Cantão he terra firme muito alta e sempre nella ha fumos, se ouveres de surgir çhegate bem a terra firme. Aquy defronte de Pullo Catão está hum rio muito fermoço aonde pode entrar naos. Deste Pullo Catão per diante se vay metendo a costa a loesnoroeste, pera que por pegado com a terra e que for sinco legoas ao mar corre noroeste sueste com Pullo Çhampellor que está em altura de 26²⁹⁹ graos e $\frac{3}{4}$ s escassos. Esta ilha tem hum ilheo bem pegado com ella, e pode passar naos atre elle e a ilha. E quando vão de Pullo Catão obra de duas legoas, antes que çhegues a Pullo Çhampellor tem outro ilheo. E tanto a vante como Pullo Çhampellor se vay a terra metendo athe 18 graos ao noroeste sueste, e como passa desta altura de 19 graos aonde esta o porto de Coçhimçhina. Daqui deste Coçhimçhina torna a costa correr a leste a 4^a de nordeste athe as ilhas de Cantão se corre nordeste sudueste e toma a 4^a de leste oeste.

Avizote que no sedo correm muito as agoas pera o mar, e como te fizeres cõ Sam Çhoão lança o prumo e se açhaves are[i]a ou are[i]a preta meuda ou casqualho sabe que estas com Pullo Taçho e não veras a terra senão depois que deres em 30 – 35 braças e de Sam Çhoão pera diante tudo he vaza solta.

Lembrança do variamento da agulha na costa da India e pera Malaca e Maluco

Na costa da India athe o Cabo de Comorym nordestea agulha hũa 4 e meia ou 16 graos e 52 minutos quoazy 17 graos. No Cabo de Comorym athe Çeilão nordestea agulha hũa 4^a e hum terço de 4^a ou 14 graos e 50 minutos quoazy 15 graos. No meio golfão de Çeilão nordestea agulha hũa 4^a ou 11 graos e 15 minutos, coazy 12 graos. De

²⁹⁹ 16

Nicubar nordestea agulha meia 4^a ou 15 (sic) graos³⁰⁰ 37 minutos coazy 6 graos deференça. Na costa da terra firme de Gueda e Malaca nordestea agulha hum terço de 4^a ou 3 graos 45 minutos coazy 4 graos deференça. Na Pedra Branca nordeaagulha (sic) hum 4^o de 4^a ou 2 graos e 48 minutos coazy 3 graos deференça.

[fl. 84v]

Na costa da Çhina em Macao o mesmo noroestea agulha hum coarto da 4^a. Na costa de Borneo noroestea agulha hum sesmo de 4^a pera hum grao e 52 minutos coazy dous graos deференça. Na costa do Macassa por xulha he agulha fixa. Nas ilhas de Maluco nordestea agulha hum sesmo de 4^a de grao ou 1 grao e 52 minutos. Nas Papuas nordestea agulha hum 4^o de coarta ou 2 graos 48 minutos ou coazy 3 graos deференça. Nos Ladrõins afixa agulha.³⁰¹ Tudo he vaza solta saberas que de Pullo Cantão athe a Varella correm as agoas muito ao sul. A vante de Pullo Cantão 5 leg. correm muito pera a emseada de Coçhimçhina e pera a ilha de Çhampellor.

Quem partir na monção de Çhina em Novembro ou Dezembro ou Outubro saiba que correm as agoas ao nordeste, e de Janeiro por diante correm ao sudueste que he sobre os baixos, e por isso lhe de bom resguardo e ter grande avizo. Como te papper que esta com a cabeça dos baixos que os começar de emboqar, sabe que correm as agoas pera o sul como a pedra da mão e não chegues a ver vista da ilha de Ainão senão for com tempo de norte porque se te açhares com costa aborqado com ella corres risco.

³⁰⁰ Deveria ser 6 graus.

³⁰¹ Há aqui um evidente salto de um assunto para outro.

[fl. 94r]

Lembrança pera quem se açhar em Pullo Sissy do mar saindo ou vindo da Çhina

Ao sul de Pullo Sissy obra de 9 legoas estão 2 ilheos 3 leg hum do outro. Correçe lessueste oesnoroeste, e o que está da banda de leste he redondo e allto talhado a pique, e meia legoa delle esta hũa pedra a mão do ilheo. Este ilheo não tem nenhum arvoredado e por sima tem feição de bar[r]ete de mandarim. E o ilheo da banda de loeste e de pedra vermelha, e pera a banda do norte tem outro ilheo pequeno, e ao redor de todos não tem fundo. As agoas destes ilheos correm pera a costa de Çhampa. Destes ilheos a costa averá 18 leg e delles pera Pullo Sissy farás o caminho de norte. A ilha de Pullo Sissy he comprida e baixa em a cabeça do norte tem hum ilheo da pedra vermelha obra de meia legoa afastado da ilha e paçam por antre a ilha alta. E da banda de loeste tem a ilha a emsseada e praya d are[i]a eu paçey pella banda do mar della meia leg há fundo de 20 braças. Desta ilha de Pullo Sissy pera a costa obra de duas legoas afastado se faz hum paressel de pedra que tem 4 – 5 braças de fundo, em que se vê as pedras, e delles pera a costa 4 ou 5 legoas. E pella banda do mar ha 3 legoas açhou Francisco Toscano fundo de pedra 5 – 6 braças, por isso quem se aquy açhar çhegueçe a ilha meia legoa por hũa banda ou pella outra ou antre ilheo e a ilha, porque já paçarão muitas naos por aly. Mas o bom caminho deste paressel he de 4 legoas pera a costa, e pella 2 leg he melhor e mais seguro.

Da Pedra Branca pera Pullo Timão

Passada a Pedra Branca e salva a restinga que tem nesta cabeça 9 – 10 – 12 braças de fundo faras o caminho do norte e a 4ª de nordeste, a demandar Pullo Timão e Pullo Laor e Pullo Babi que todos estão noroestes suestes. Pullo Laor e Pullo Babi são grandes e ambas fazem cada hũa sua selada no meio, e tem juntos consigo alguns ilheos. De pullo laor está ao sueste e Pullo Timão ao noroeste e Pullo Babi fia caminho. E Pullo Timão he muito mayor e faz da banda de sul dous piqos que paressem orelha de lebre, e não se vê senão de perto porque se emcobre com a terra mais alta e tem da banda da costa da terra firme junto conçigo muitos ilheos e ilhas. A ilha em sy hé alta.

A Pedra se corre com Pullo Tingue norte e sul e toma a 4^a de nordeste sudeste e averá na derota 15 legoas. Pullo Tingue hé hũa ilha grande e fas em sima hum pico agudo e alto e ao sul de sy lança corda de ilheos e pedras, e mais ao sul de todos está hum ilheo redondo e limpo ao delle bem se pode paçar assym ao mar como a terra. A vante de Pullo Tingue logo conçigo vão outras ilhas grandes mais baixas e ilheos. De Pullo Tingue a Pullo Timão 7 ou 8 legoas corre dahy pera a outra nordeste sudueste, se quizeres iras pera dentro de Pullo Timão, e pella banda de loeste verás antes que chegues a ponta que faz as orelhas de lebre ao mar pera sul dous ilheos pequenos

[fl. 94v]

que cada hum faz hũa quebrada no meio. Estão afastados hũa legoa de Pullo Timão. Deixaloas tua mão esquerda e iras correndo as ilhas obra de meia legoa della e meia ilha veras hũa emsseada donde está hum ilheo muito em a terra. Se quizeres fazer agoa podes aquy sorgir e fazelha nesta emsseada. E indo passando ja coazi no cabo da ilha veras hum ilheo grande darvoredado, passaras por antre elle e outras ficão a mão esquerda que hé bom canal. E junto deste ilheo grande te ficara outro pequeno e hũa pedra, e os da mão esquerda hum delle he redondo e outros da pedra raza. Longe afastado a loeste te ficão outros ilheos e muitas ilhas, e tambem paçando as orelhas de lebre se faz logo hũa praya d are[i]a aonde está hũa ribeira de muita agoa. E nesta ilha de Pullo Timão trazem os negros vender peixe e figos. De Pullo Timão faras o caminho de nornordeste a demandar Pullo Condor, e avera na derota 120 legoas. Como te fizeres com Pullo Condor que esteyas perto açharas 2 braças de fundo, e por ellas veras pela proa por 16 – 17 braças vas por dentro. De Pullo Timão pera Pullo Condor ha fundo de 30 – 35 braças e não largues o caminho de nornordestes até Pullo Condor, deixaloas a mão esquerda.

Avizarteas que como te fizeres com Pullo Condor que não paçes das 20 braças que sera ires muito ao mar, e tambem pera a emsseada não passes das 16 – 17 – 18 – 20 braças, he bom caminho pera hir por fora e por dentro de Pullo Condor iras ao longo delle.

Esta ilha está em altura de 8 graos e dous terços e indo pelas 20 braças vaz pella banda de fora de Pullo Condor e pellas 16 – 17 braças vaz por dentro.

De Pullo Condor iras a demandar a costa de Çhampa e indo faras o caminho de nornordeste e ao nordeste 4^a de norte por fundo de 17 – 18 – 20 braças, e indo por

dentro iras ao nordeste indo ao mar hũa legoa e não (...) pera a terra das 17 braças, nem paçada ao mar das 20. Pelas 18 braças he muito bom caminho e iras seguro de lagea de Matheus de Brito que está nas 14 braças obra de 4 legoas ao mar. De frente de hũa serra muito grande e grossa, aonde se comfina com o rio de de Camboja com o de Çhampa, e de frente de lagea está hum ilheo. Avera della ao paressel de Pullo Sissy 25 legoas e pelo caminho ha fundo asima dito iras tomar de frente de hũas are[i]as grandes que se fazem ao longo do mar. Por aquy he bom ir hũa legoa de terra athe duas ao som da costa que assym se corre nordeste sudueste e a 4^a de leste oeste. De frente destes areas he a terra muito alta de serras que dezertão dar[dão] no mar. Aquy no cabo destas serras da banda de leste se faz hũa quebrada que na ponta faz hum morete, onde de frente da quebrada ou antes hũ pouco verás hũa ilha que tem em sima de sy hum pico a maneira de torre e de pedra escalvada. Esta ilha he Pullo Sissy. Da terra daquy sahe hum pareçel que vay. Será com Pullo Sissy do mar em que ha fundo de 7 – 8 – 9 – 12 braças. O bom caminho he ir hũa legoa de Pullo Sissy a terra por 8 – 9 braças, e como te fizeres çhegando a esta terra grossa que faz hum monte redondo ao longo do mar açharas o fundo do pareçel. Bem a terra 50 – 60 braças que he muito bom sinal pera quando aquy te açhares.

Desta ponta pera dentro pera o norte está o porto de Çhampa como atras digo, e daquy pera a Varella se corre a costa norte sul e a 4^a de nordeste sudueste, avera na derrota 30 legoas. A vante de Çhampa obra de 7 ou 8 legoas estão 3 ilheos escalvados de frente de hũas are[i]as, e o que esta mais ao sul he alto, e logo mais a vante 3 legoas se faz hũa enseada e na boca della estão outros 3 ou 4 ilheos çheos de arvoredos. E faz a terra firme hũa ponta grossa branca ao longo do mar, e logo mais a vante se fas outra enseada obra de 4 legoas se çhama Guão. Tambem na boca della forão[fora] estão outros 3 ilheos escalvados, e o que está ao sul he alto, e logo mais pera diante destes está mais hum

[fl. 95r]

ilheo e afora destes que digo vêm outros muitos mais em terra. A Varella he hũa terra alta que vem beber ao mar. Em sima da terra alta tem hũa pedra a maneira de torre a que os çhinas çhamão Varella, que he o mesmo que pago[de]. Antes que çhegue a ella da banda do sul se faz hũa enseada grande e a terra baixa toda çhea de arvoredos, e esta hum ilheo de pedra muito chegado a terra. Ao norte de Varella se faz hũa enseada e a

terra baixa perto da Varella, da mesma banda do norte, veras duas pedras que paressem par[a]os. De fronte della está hũa praya d are[i]a donde está hũa agoada. Esta Varella está em altura de 13 graos. Ao norte da Varella na terra da outra banda veras hum morro redondo, junto a Varella da banda do norte de fronte de hũa ponta raza que esta da banda do norte como atraz digo estão duas pedras Razas com agoa, pequenas ã senão viziarem dellas poderão hir dar nella.

Da Varella pera Pullo Cantão se corre a costa nornordeste susueste averá na derrota 4 ou 5 legoas³⁰². Da Varella a Pullo Cambi ha 12 legoas. He hũa ilha raza comprida. Bem podes paçar a terra desta ilha se quizeres, e a terra della na costa esta hum rio. Esta ilha estão juntos conçoigo da banda so sul hũas pedras que parece os cornos da cabra e por isso se çhama Pullo Cambi e tem a ilha hũas malhas vermelhas.

A vante de Pullo Cambi obra de 5 ou 6 legoas se faz hũa emsseada toda are[i]a branca, e na ponta do sul da emsseada se fazem huns ilheos de pedra escalvados. Na ponta do norte da emsseada pella terra dentro se fas hum morro redondo e a vante pera o norte, obra de 4 legoas destes ilheos, se fas na terra hũa malha branca, e ao mar della outros 3 ou 4 ilheos todos juntos. Da banda do norte desta mancha se fas hum grande areal. Estes ilheos são os que çhamão de João Preto.

Antes de çhegar a Pullo Cantão obra de 5 ou 6 legoas se faz na costa hũa ponta de terra que fas hũa sellada no meio, e bota pera o mar, que se quer parecer com Pullo Cantão norte e sul, portanto te lembro que não traveses pera a Çhina sem primeiro ver Pullo Cantão e conhecer muito bem. Pullo Cantão esta em altura de 16 graos menos hum terço, e quando a vires quer parecer duas por amor de hũa selada que faz no meio, mas como te fores çhegando pera ella sahira fazendo toda hum. O mato que tem he todo serrado e igoal. Da banda de sueste bota hũa Restinga meia legoa que arrebenta o mar nella, e tem hum ilheo da banda do noroeste tem hũa ilheta raza se faz toda obra de hũa legoa. Aquy por esta banda de dentro hã fundo de 28 – 30 braças e are[i]a e cascalho e fas a restinga ao longo de sy, he as agoas de Pullo Cantão afastado da costa 3 legoas. Eu passey ja por dentro. Esta ilha não tem agoa senão alguns possos muitos ruins e de fronte e na costa ha muito boa agoada de hũa ribeira, e aquy está hum rio em que podem emtrar naos. Pullo Cantão com Pullo Çhampelor se corre a noroeste sueste e ha na

³⁰² Há aqui um evidente erro de cópia. Deverão ser 45 léguas, tal como se encontra noutros roteiros.

derrota 15 legoas. Çhampelor tem pera a banda de noroeste sueste 4 ou 5 ilhas, e pera o sueste logo junto de sy tem hum ilheo alto, e pera o mesmo sueste logo junto de sy tem hum ilheo alto, e pera o mesmo a ilha da banda de loeste bem preto (sic) na quebrada que fas, e tem boa agoa. Esta em altura de 16 graos. E daquy se vay a terra lançada a loesnoroeste pera a emsseada de Coçhimchina. Pullo Cantão se corre a ponta de Ainão nornordeste susudueste, averá na derrota 50 legoas. Coçinchina esta em 19 graos. De Pullo Cantão para Çhina faras o caminho de nornordeste athe altura de 17 graos largos, como fores nesta altura fas o caminho de nordeste 4^a de norte a demandar a ilha de Sam Çhoão que he hũa ilha grande e alta. Como fores com ella açharas 20 – 30 braças e o bom caminho he ir sempre ao nordeste athe Sam Çhoão.

[fl. 95v]

De Sam Çhoão das ilhas como se correm por fora pera Macao

A ilha de São Çhoão he grande e alta [e] está ao mar de todas as outras ilhas e tem ao sueste de sy, obra de 3 legoas, hũa ilha que se çhama Pullo Babi. Sera de comprimento de hũa legoa e tem ao noroeste hum ilhote, e não he muito alto, todo o seu mato he razo. Tanto que fores correndo esta ilha que te ficara a loeste, faras então o caminho do nordeste e a 4^a de norte, iras ver dous ilheos que de longe pareçem 3 e são pequenos e sem arvoredos. E [h]a de São Çhoão a este ilheo 5 legoas. Sam Çhoão está em altura de 21 graos 1/3 largos. Logo pera o noroeste destes ilheos que digo hum pouco grande que faz da banda do sueste hum pico talhado ao mar. Pacaras ao nordeste desta ilha e ilheos e ao pé do pico fica hum ilheo redondo e grande e outro de pedra raza. E os ilheos ficam aquy de frente deste boqueirão hum pouco ao mar das ilhas. Esta ilha se çhama de Vasco Faria, e como fores com os ilheos, faras o caminho deles nordestes, correndo as ilhas. Este boqueirão que aqui fica hé o primeiro e há nelle 2 braças e meia de fundo vaza. e hindo correndo esta ilha de Vasco de Faria, veras hũa çhapada que fas hũas malhas brancas. Por aquy iras por 14 – 15 braças vaza e 13. No cabo desta ilha se fas outro boqueirão antre esta ilha e outra que no cabo desta se fas, que tambem he grande, e correçe a lesnordeste. Esta se çhama ilhas dos Veados que terão de comprimento 3 legoas, e mais ao mar que as outras, e correçe por fora a lesnordeste e oessudueste por fundo de 16 – 17 – 18 braças. Mas se for de noite, vindo de Sam Çhoão pera dentro, correndo esta ilha dos Veados das 13 – 14 – 15 braças, o fundo he vaza. E indo correndo esta ilha dos Veados, no cabo della veras hũa ilha redonda e logo outra grande,

mais comprida, que fas hũa quebrada e a vante 4 ilheos pequenos que hum delles se çhama o Monte de Trigo, que he redondo e alto. a vante deste ilheo que se çhama o Monte de Trigo, pera a sua banda que he pera a mão esquerda vão outros ilheos e ilhas. E veras hũa ilha grande ao nornordeste que esta lançada por esta banda lessueste oesnoroeste. Entre ella e Monte de Trigo e ilhas e ilheos que digo estão a sua banda he o boqueirão. Esta ilha grande se çhama de Andre Feo e tambem se çhama a Montanha. Veras huns 3 ilheos que deixaras a mesma banda da ilha, e a tua mão direita e antre estes ilheos e a ilha já paçaram naos, mas foi por mais não puderam, e es[t]everam coazy dados a costa com vento sul, de maneira que deixaras esta ilha grande e os 3 ilheos que tem conçigo, e por meyo canal a mão direita, e o Monte de Trigo com outros ilheos e ilhas a mão esquerda, como atras digo, e por meio canal açharas 7 ou 8 braças vaza.

Daquy do Monte de Trigo lessueste veras ao mar as ilhas dos Ladrões e dos Pescadores que aquy estão, mas a lessueste ao mar estão tods juntos nũa emtriamgulla que de longe paressi hum só. Ao sueste desta, obra de sinco legoas ao mar, estão outras ilhas que daquy pasessem, e quem daquy for afastado as veras, que fazem pera a banda do nordeste 2 picos altos. E pera o sudueste fazem a terra baixa, mas a maneira de morretes. Quem por aquy vay por estas ilhas dos Ladrõis açhará o fundo de are[i]a preta grossa. Athe aquy a terra açhará vaza por onde passando por aquy com serração como deres neste fundo faze o caminho de loeste e a loesnoroeste a demandar a terra, e não podendo entrar por este boqueirão iras correndo ao longo destas montanhas ao nordeste. E logo a vante vão outras ilhas,

[fl. 96r]

como as paçares logo veras as cazas da çidade de nome de Deos de Machao. Este boqueirão se çhama de São Francisco. Como se começares ver as as cazas mete logo ao longo da ponta e faras por surgir della pera dentro. Hiras entrando este boqueirão do Monte de Trigo como atras digo por meio canal, iras açhando 7 – 8 braças de fundo vaza. E nesta ilha ques e çhama a Montanha, como fores entrando verás hũa ensseada aonde emvernou Andre Feo, e em dobrando hũa ponta grossa que faz esta ilha verás outra emsseada ao noroeste desta ponta grossa obra de dous terços de legoa. [N]o canal esta hũa lagea, aquy nesta ponta grossa corre muito a agoa, e irtea afastado della ate que paçes. E tanto a vante como a lagea a mão direita veras e iras demandar hũa ilha raza

que se çhama a ilha de Lastro. Çhamasse assy porque aquy começam as naos a ir descarregando e botando o lastro fora, pera entrarem em Machao. Çhegarteas a ilha dos Lastros, que te fique a mão esquerda, a lesnordeste veras que se vay fazendo hum boqueirão e por elle asde ir mais çhegado a mão esquerda do meio canal que da mão da terra, por ser mais alto. Esta da mão esquerda se çhama o Pincal (Pineal?) e ainda que por aquy envazes não te da nada porque com o pano todo dado em riba envazam.

Hindo entrando este boqueirão ja no cabo d'elle, a mão esquerda veras hũa ilha alta redonda, çhamaçe ilha dos Bugios. antes que çhegues a ella veras hum ilhote. No meio do canal esta hũa baixa debaixo de agoa portanto quer ao entrar quer ao sair, the çhegaras as ilhas dos Bugios e goardarteas do meio canal nesta paragem deste ilhote por não dares nesta baixa. Como fores passando a ilha dos Bugios, te afastaras della pera o canal que bota hum paressel de sua banda, e logo veras do nordeste hũa ponta grossa que he a ponta da Varella e a ilha de Macao. Iras surgir de fronte desta ponta da Varella no posso que aquy faz. E olha que deçe hũa lagea que aquy esta que te ade ficar a tua mão direita, que de prea mar se cobre. Daquy pera entrares pera dentro botaras toa pera não emcalhares no banco da varella que soçede da terra da outra banda, coazy que será com a Varella çhegado a ponta de Varella. He mais alto de fronte da cidade. Surgiras em sete braças vaza e onde quizeres.

[fl. 97v]

Roteiro das correntes das agoas na monssão de Çhina

Asde saber que de Pullo Catão athe Varella correm as agoas muito ao sul. A vante de Pullo Catão athe a Varella 5 legoas correm muito pera a enseada de Coçhimçhina e pera a ilha de Pullo Çhampellor.

Quem partir de Çhina em Novembro e Dezembro ou em Outubro saiba que correm as agoas muito pera ao noroeste. De janeiro pera diante correm ao sudueste que he sobre os baixos e por isso lhe aveiz dar resgoardo e ter grande avizo. E como os parecer que sais com a cabeça dos baixos que comessaras embocar sabeis que correm muito as agoas pera o sul como a pedra da mão. Não os çhegueis a vista da terra de Ainão senão se fordes com tempo de nortes, porque se vos açhardes com leste abracado com ellas correis perigo.

Roteiro de Mallaca pello estreito de Sabbão

De Pullo Pissão pera³⁰³ Pullo Carimão se corre noroeste sueste e por este caminho hiras embocando o estreito de Sabão. Esta ilha de Pullo Carimão he grande e tem alguns ilheos e a ilha raza da banda de loeste. Esta he a primeira ilha da banda desta entrada do estreito de sabão, correçe³⁰⁴ noroeste Sueste e ha te de ficar esta ilha e hus ilheos tudo da banda de leste, avera na derrota de Pullo Carimão a Pullo Pissão 6 ou 7 legoas pouco mais ou menos.

[fl..98r]

De Pullo Carimão pera a entrada do estreito faras o caminho do susuduoeste por o meio canal que vaz afastado das ilhas de Carimão hũa legoa e meia, por aqui açharás o fundo de dez braças e quanto mais fores dentro sete e cinco e mais menos segundo a banda que te chegares porque pera a Samatra he apareçellado e pello caminho do

³⁰³ Na maioria dos casos a preposição “para” está abreviada com a forma “p³⁰³” que decidimos desenvolver com a forma “pera” porque, nos poucos casos em que não foi usada a abreviatura, foi esta a forma escolhida pelo autor do texto.

³⁰⁴ A forma actual seria “corre-se”

susudueste irás demandar hũa ilha que se çhama Pullo Ambillas³⁰⁵, estará obra de 3 legoas de Carimão he çhea de arvoredos. Passaras ao longo della quão perto quizeres pella banda dal oeste não tem ao longo della de que arressear porque hé muito limpo e o fundo vaza.

Avizote que deste Pullo Pau pera a banda de Samatra não navegues porque he tudo suyo de pedra e restingas aonde se aperderam não sey quantas naos, e antes que çhegues a este Pullo Pau pera a Samatra veras 2 ilheos pequenos, hum maior que outro, que he o bom sinal pera te não meteres la e tem isto muita conta. Pullo Alao tem arvoredos e fas hũa praia d are[i]a da banda de leste e tambem veras ao derredor dellas muitas pedras sobre agoa com cabeças, a te de³⁰⁶ ficar esta ilha e ilheos que tenho dito da banda de Samatra que he a tua mão direita.

Avizartias que vas deste Pullo Alao como tenho dito afastado e antes que çhegues a elle que te demore ao sudueste e a 4^a de sul, te afastaras pera a banda de Sabão hũa legoa porque nordeste sudueste como este Pullo Alao está, obra de hũa legoa delle, hũa coroa de are[i]a que já toquey com a nao de baixa mar 2 braças e meia de agoa. Será de tamanho de hũa nao portanto te afastaras pera a banda de Sabão a buscar 9 – 10 braças, e tanto a vante como este Pullo Alao açharas 5 – 6 – 7 braças e o fundo duro. Tanto que pareceres³⁰⁷ (sic) este ilheo, faras o caminho do sul e a 4^a de sueste daras logo em fundo de 7 ou 8 braças vaza, e se fores ao sudueste daras mais çedo nellas. Esta ilha estará de Samatra 3 legoas pellas 10 ou 11 – 12 braças. Pode çhegar a ilha de Sabão que eu assy o faco.

Tanto que deres 7 ou 8 braças vaza faras o caminho do sul pellas 7 – 8 braças pera a banda de Samatra nem mais abaixo he duro do que te goardaras. Vaite ante pelo meio canal por vaza. E por este caminho do sul iras demandar outro ilheo que está na costa de Sabão que se chama Pullo Panda, ao sudueste veras 2 ilheos razos que hum deles tem não sey quantas árvores. Afasteas deste ilheo de Sabão que chamam Pullo Panda obra de meia legoa pequena porque faz hũa restinga de pedra e como fores tanto a vante como este ilheo açharas o fundo tezo não te agastes assy irás athe emparelhares com outro ilheo que esta mais a vante logo açharas vaza como te demorar ao

³⁰⁵ Pulao Tambelas em 0° 59'N, 103°18'E.

³⁰⁶ A forma corrente de hoje seria “há-de-te”

³⁰⁷ Provável erro do copista. Deveria ser “passares”

nornordeste, he tanto [quanto] 2 ilhas razas que te ande ficar da banda de Samatra te demorem a loeste faras o caminho do sueste ou como te pareceres a demandar as pedras de Sabão que estão no meio canal de fronte de hum cabo que fas a ilha de Sabão de fronte das bocas de Campra. Avizote que tanto que paçares Pullo Panda te chegues a Sabão e a 5 e a 6 braças que vas de Sabão meia legoa porque do meio canal pera Samatra se fazem arresifes e baixas emsima dagoa, e debaixo dagoa a algũs lages de pedra. Estas 2 pedras que estão de fronte deste cabo de Sabão, a mais do mar [a]parece de preamar e a da terra não. Averá de hum e outro hum tiro de berço, antre hũa e outra ha 6 – 7 legoas [braças] de fundo, avera dellas a terra meia legoa. Eu paçey já entre ellas e a terra, e quando paçares deixaloas a banda dese (...) e podes paçar quanto perto quizeres porque tanto a vante como ellas acharas 9 – 10 – 11 braças mas o bom he fastar dellas porque eu, passando perto della sendo a vante obra de hum 4º de legoa, achey 5 braças e o fundo de pedra. Tanto que paçares estas pedras e cabo de Sabão que te fique por popa, governaras ao sueste, tendo avizo que paçes de 5 braças³⁰⁸ pera a Samatra porque por ella he mais baixo. Não passes de 7 braças pera a banda esquerda que he pera Sabão. Tanto que esta ilha de Sabão se acaba logo se começa outra ilha que se chama Pullo Dari³⁰⁹, e antre hũa e outra se metem muitos

[fl.98v]

ilheos grandes e pequenos. Daqui destas pedras de Sabão a Pullo Dary avera 6 ou 7 legoas e o verdadeiro fundo por aqui são 5 até 7 braças. Das pedras atras de Sabão pera Pullo Dari se corre noroeste sueste e no cabo della se faz hum ilheo pequeno que tem não sei quantas pedras a par de sy que parece panos (?), e tanto a vante como este Pullo Dary, chegando a Samatra, te ande ficar hũa ilha raza Pullo Bupum³¹⁰ e por estar muito chegado a Samatra coazy parece tudo hũa terra. Averá aquy nesta sahida de estreito 3 legoas de largo pouco mais ou menos.

Tanto que paçares Pullo Dary faras o caminho de sueste 4ª de sul e ao susudueste de maneira que vas da costa de Samatra hũa legoa, por aquy he bom fundo e não há de que temer. Ao longo da costa até tanto a vante como hum cabo d are[i]a que faz a mesma costa de Samatra, o que os malayos chamam tamiambão, deste cabo a ilha

³⁰⁸ Vigiando que a sonda não seja menos de 5 braças.

³⁰⁹ Pulo Dure em João de Lisboa, hoje Pulau Durai em 0º 30'N, 103º 35'E.

³¹⁰ Provavelmente Pulau Burung em 0º 26'N, 103º 34'E.

que atrás digo fica de Pullo Dary³¹¹ avera 7 ou 8 legoas. Por aqui açharas fundo de dez doze braças e catorze conforme te çhegares ou afastares da costa. Sendo leste oeste com este cabo faras o caminho de sul a demandar as Calantigas³¹². Paçaras deste cabo hũa legoa e aqui acharas tanto a vante como elle 15 – 16 braças vaza. Pera leste muito afastado te ade ficar hũa ilha a que chamam Pullo Bocaia que quer dizer de lagarto³¹³ assy que deste cabo ao sul tomares as Calantigas (sic), sem duvida as quais 2 ilhas pequenas redondas, a que está mais ao norte tem hum ilheo pequeno junto concigo da banda do sul e a ilha do meio he mayor e tem muita boa agoa e a ilha que está mais ao sul tem outro ilheo junto concigo da banda do norte. Correçe estas ilhas, hũas com as outras, norte e sul e a leste dellas e[são] as ilhas de Linga e outras muitas. Deste cabo pera as Calintigas açharas fundo de des até 14 braças e mais menos. Este pedaço de caminho ainda que he muito bom, se por aquy nunca paçaste, não andes de noite porque te não vas meter a ilha de Linga. Deste cabo donde atravessas pera as Calintigas, por diante na Samatra, se faz hũa emseada muito grande onde está Anderguir. Não te metas la dentro que se fazem dentro nelle muitos pareçeis. Averá na derrota do cabo as Calintigas 9 legoas, podeste çhegar a ellas quanto quizeres, pellas nove braças vas perto. Das Calantrigas (sic) faras o caminho do sudueste³¹⁴ a demandar a ilha de Pullo Varella³¹⁵. Averá na derrota nove legoas antre as Calantigas e Pullo Varella. Contra Linga vão muitas ilhas, então veras hũa ilha raza comprida como fores a vante de Calantigas 4 ou 5 legoas veras Pullo Varella de sima que he pequena como ilheo. O fundo deste caminho são 15 – 16 braças e dos doze. Esta ilha de Pullo Varella tem da banda do sueste hum ilheo e outras pedras grandes e piquenas. Aquy nesta ilha tens muita agoa e hũa praya d are[i]a que fas.

Saberas que no rosto deste cabo que esta de fronte de Pullo Varella estão sinco rios [e] o mais de leste he ho rio Dejambo.³¹⁶ Tanto que fores norte e sul com este rio

³¹¹ Parece ter havido aqui um lapso do copista, apesar de ser possível entender o sentido do texto.

³¹² Grupo de pequenas ilhas entre o arquipélago de Linga e a ilha de Samatra, de que a ilha central tem o nome de Pulau Alangtiga, em 0°31'S, 104° 02'E

³¹³ Hoje Pulau Buaya em 0° 21'S, 104° 10'E. Ilha do Crocodilo.

³¹⁴ Dever haver um erro de cópia, uma vez que o rumo é claramente para sueste, como está em *J. de Lisboa*, p. 248.

³¹⁵ Pulau Berhala em 0° 52'S, 104° 25'E

³¹⁶ Rio Jambi (deve ler-se djambi).

que sae muito mas çhegate ate as 4 braças que des na agoa vermelha e surge e faras a agoada porque assy o fis duas vezes.

Esta ilha de Pullo Varella se corre com o canal de Palimbao nornordeste susueste. Este he o verdadeiro caminho. Avera na derrota de Pullo Varella a Monopim 18 legoas. Assy que de Pullo Varella faras o caminho de susueste pelas 7 ou 8 braças vaza, e antes vay pouco fundo que pera o muito. Como deres nas 6 braças, que será pera Samatra, tornaras a buscar as sete e oito que sera pera o mar porque por la he muito alto. Não te saias das 6 braças pera a Samatra nem das 8 até as 9 pera o mar. E se por aquy açhares o vento ponteiro, que te não possas çhegar pera a Samatra, surgiras athe alargar. E quando por aqui fores não te descuides de prumo porque assy

[fl. 99r]

se navega por aquy de dia e não de noite. Aqui correm as agoas a lesueste ou noroeste e como asi Palimbão correm o canal portanto faras por hir pello dito fundo das 7 – 8 athe 9 braças e indo assy ao susueste, quando tiveres a vista vista de Monopim o veras a sueste e vay antes pellas 7 braças que he o melhor, que vas vendo do çhapiteo o arvoredado de Samatra.

Tanto que fores leste oeste com Monopim te afastaras della pera Samatra porque este Monopim de hũa ponta que fas pera o sul fas hũa baixa de pedra que bota coazi hũa legoa portanto te çhegaras a Samatra pello sul a buscar as 8 – 9 braças. E leste oeste com Monopim fas a Samatra hum cabo obra de 7 – 8 legoas de Palimbão, e a meo deste cabo obra de meia legoa esta hũa baixa de pedra abre os olhos e tem cuidado no prumo. Indo pellas 7 ou 8 braças vas fora della. E como te demorar Monopim a lessueste logo te cresserá o fundo.

Tanto que te cresse o fundo que sera nesta entrada de Monopim que açhes 15 e 18 braças, te çhegaras logo a costa de Palimbão, que he pera Samatra, a buscar 7 – 8 e 9 braças. E ainda que perto de Monopim, vindo de Pullo Varella, he muito alto, portanto çhegaras a samatra a buscar 9 e 8 braças. Este Monopim he terra alta e primeira ponta que fas a ilha de Banca.

Saberás que este Monopim tem muito fundo e não te engane, çhegate a Palimbão as 8 – 9 braças que he vaza, tendo avizo que não passes das 7 – 8 braças pera

Palimbão porque ha muitas coroas d are[i]a em que já deram naos. Não passes delle pera Monopim.

Monopim ja[z] com as bocas de Palimbão nornordeste susudueste. Avera na derrota 7 – 8 legoas. Não largues por aquy o prumo da mão que por elle te hade reger estas bocas de Palimbão. Em terra de todo se corre leste oeste. Estas bocas são 3 e antre ellas e o cabo atras fas a ilha de Samatra, que tem as pedras, se fas hũa enseada muito a vante destas bocas de Palimbão, se fas hum cabo que tem hum arvoredado copado ao longo d agoa. Daqui deste cabo nos saem os negros eparós³¹⁷ a vender peixe e outras couzas. Corresse este cabo leste oeste e toma da 4^a de noroeste sueste com hũa ilha que está da banda de Banca a que çhamam Pullo Manqua³¹⁸. Tambem tem alguns ilheos ao longo de sy. E ella tem algũa agoa em çharcos muitos ruins. Deste cabo, que atras digo que esta leste oeste com Pullo Manqua, afastaras pellas doze braças como digo fazendoçe o caminho de lessueste ou como te parecer melhor. Este pareçel que te digo vay correndo asima ao longo da costa da Samatra ate tanto a vante desta que tem hũa praia d are[i]a branca. Este dito pareçel não he nada perigozo por ser de vaza solta, senão nesta ponta que digo, por ser fundo duro e ter hũa baixa de pedra, e indo por doze braças dei em 3. Tanto que fores deixando Pullo Manqua que te vás metendo antre estes, mais estreito da banda de Samatra te cressera o fundo as 15 – 16 – 17 braças. Aqui nesta mais estreito fas a ilha de Banca hum cabo que será o ruivo, e tem da banda do nordeste hũa praya da are[i]a pequena branca, e este cabo correçe com outro que fas a ilha de Samatra nornordeste susudueste. Avera aquy neste mais estreyto 3 ou 4 legoas. Tanto que aquy açhares mais fundo te açhegue a Samatra as 8 – 9 – 10 braças.

Tanto que aquy fores com este cabo que aqui fas Banca, faras o caminho ao sueste e ao susueste e a 4^a de sul a demandar hũa ponta da ilha de Samatra que esta noroeste sueste com Lussapura³¹⁹. Por aquy iras vendo algũas pontas que te parecerão ser esta. Desta que te digo, veras Lussapura. Afastartear desta ponta obra de hum tiro de falcão, por fundo de 8 – 9 braças. Daqui por diante se vay recolhendo a ilha de Samatra ao susudueste e a Banca a leste.

³¹⁷ em paraus

³¹⁸ Pulao Nanka em 2° 24'S, 105° 47'E, dentro de Selat [canal] Banka.

³¹⁹ Sugere que seria a ponta de Lucipara, na costa de Samatra, em 3° 15'S, 106° 05'E, mas isso seria incoerente com o resto do texto. Suponho, portanto, tratar-se de outra ponta ou, provavelmente o ilhéu que fica em frente desta ponta, no meio da saída do canal.

[fl. 99v]

Tanto que dobrar esta ponta da Samatra que correm noroeste com Lussapura faras o caminho de sul pellas 6 – 7 – 8 braças vaza. E indo por este caminho pera Lussapura, torna a buscar 6 e 7 pera a Samatra ao susudueste, como as açhars torna ao caminho do sul e passaras de Lussapura legoa e meia ou duas, deixandoas a banda de leste, e tanto que fores tanto a vante como ella açharas 4 braças e meia e 5. Tudo por aquy he vaza. Esta ilha de Lussapura he apareçellada e da banda de norte bota hum pareçel quem demandar dereito a esta ponta de Samatra que atras fica, portanto te chegaras a Samatra pelas 6 e 7 – 8 braças vaza. Passaras afastado de Lussapura hũa legoa e meia pera a Samatra.

Roteiro da Pedra Branca pera Borneo e Maluco

Partindo de Pedra branca pera Borneo, como fores hũa legoa ou duas a vante desta faras o caminho de leste e a 4^a do sueste e a lessueste e por este caminho iras ver vista de hũa ilha alta e pequena que quer parecer hum alifante os que os malayos çhamam Pullo Gaya. Avera na derota 25 legoas. Esta ilha he muito limpa, e se o vento for escaço ou calma sorgiras porque correm as agoas muito pera o norte. O fundo por este golfo hé 25 até 30 braças vaza. E há³²⁰ duas legoas da costa de Borneo açaras 10 ou 12 braças. E se for caso que vas pella banda do norte de Pullo Gaya iras aver vista de hũa ilha alta e redonda que está em altura de dous graos e meio e tem da banda de leste 4 ou 5 legoas della hũa pedra branca. O bom caminho he paçar ao sul de Pullo Gaya.

Daqui faras o caminho de lessueste e do sueste e hiras aver vista de hũa ilha alta que tem hum piquo agudo que te ade demorar as sueste, e da banda de leste veras hũa ilha alta branca que faz hũa degolada no meio, que quer parecer 2 ilheos pequenos. Averá desta ilha branca a que parece 10 ou 12 legoas.

Desque fores tanto a vante como ella veras ao sueste hũas ilhas altas e outras baixas que são 10 ou 12. Iras direito a ellas e se quizeres paçar pela banda do sul, bem podes porque he bom caminho e alto e vaza. Averá das ilhas atras a estas altas 7 – 8 legoas e no meo d antres hũas e outras veras 2 ou 3 firilhões de pedra. Bem podes pasar ao longo delles hum tiro de espingarda.

Estas ilhas altas estão em altura de dous graos e hum terço pouco mais ou menos. Destas ilhas pera lesnordeste veras hũa pedra que quer parecer ilheo çheo d arvoredos, e como fores com elle veras que he hũa pedra que tem em sima de sy duas pedras que querem parecer tizouras. Estará afastado das ilhas 2 legoas.

Daquy faras o caminho de sueste e de lessueste e iras aver vista de 3 ilheos que estão na ponta da terra de Borneo 7 ou 8 legoas da costa. Todo este caminho de Pedra Branca até a costa de Borneo ha fundo de 25 – 30 braças vaza. E como es perto da costa vay demenuindo com 10 – 12 braças. Estas das terras 2 – 3 legoas. Partindo de Pullo Gaya pella banda do sul delle, que he o bom caminho, podendo ser, faras o caminho de

³²⁰ Deverá ser “a”, parecendo-me, mais uma vez, um erro do copista.

elste e a 4^a do sueste e iras aver vista de 7 – 8 ilhas altas que estão em altura de 2 graos e hum terço, e avera vista de hũa ilha alta e comprida que da banda de leste tem hũa ponta delgada e raza, obra de hũa legoa de comprido, com hum palmar muito grande.

Daqui faras o caminho de lessueste e iras aver vista de hũa ilha alta com hũa terra baixa ao redor de sy, e a vante pello mesmo caminho a 15 ou 16 legoas iras ver as duas ilhas altas, como fores tanto a vante como ellas. Da banda do nordeste veras 3 ou 4 ilheos pequenos. Da banda do sul está hum ilheo grande com duas pedras pegadas conçoigo e corre de nordeste sudueste, e em algũas partes arreventa o mar. E sendo caso que partindo de Pedra Branca açhes os ventos largos e tezos, que paçes bem a barlavento de Pullo Gaya e não vazas nehũa destas ilhas atras, vás muito bem navegado. Somente veras 2 ou 3 ilheos que estão nesta travessa 10 ou 12 legoas e ao menos huns dos outros, e são muito limpos e não tem de sy de que temer. Ao longo, vaza. Correme huns com outros lessueste oesnoroeste, e per este caminho hiras aver vista de 3 ilheos que estão 7 – 8 legoas ao mar da costa de Borneo, em altura de hum grao e dous terços. E se estiver claro, como estiveres tanto a vante como elles, veras a leste 3 montes altos, que querem parecer ilhas, e he a terra de Borneo que está no sertão que (...) tomar. He terra baixa, e destes ilheos pera a terra vay demenuindo o fundo athe dez braças. Então estais duas legoas da costa. E como estiveres 18 ou 15 legoas da costa veras muitas cobrinhas e são sobre o preto.

[fl. 104v]

Tanto que estiveres 2 legoas da costa, faras o caminho do nordeste que vás correndo por fundo de 10 – 12 braças vaza e as vezes are[i]a misturada, e tambem iras ao norte e a 4^a de leste. Assy como fores correndo a costa, e indo assy veras da banda do mar hũa ilha pequena e raza, com pouco arvoredado, de comprimento de meia legoa, que estara da costa afastado 5 legoas. E indo assy correndo a costa ao nordeste e a 4^a de leste, as duas legoas ou legoa e meia da terra, iras aver vista de hũa ponta que se çhamam Tanjo Rato³²¹. Veras que he hũa ponta grossa talhada a pique. Em a passando fas a terra hũa ensseada muito grande, caminho de lessueste e de leste, que não aparece terra aquy dentro. Nesta ponta de Tanjo Rato estão 2 ou 3 ilheos de arvoredado, e antre

³²¹ Hoje Tanjung Datu, em 2° 05'N, 109° 38'E. Na época designado por "Tatomrato" ou "Tangaranto". Jan O. M. Broek, *Place names in 16th and 17th century Borneo*, Minnesota, 1959, p. 24.

elles e a ponta esta hum rio que esta muita gente, e podem entrar dentro fustas. São sogeitos ao Borneo. Quem la entrar tenha boa vigia que não são da verdade.

Tanto a vante como esta ponta, ao mar dela 7 – 8 legoas estão 2 ilhas grandes que a hũa fas feição de largarto, he apegado com ellas estão outras ilhetas e não tens que hir lá busqar.

Como fores desta ponta de Tanjo Rato hũa legoa e meia ou duas, faras o caminho de leste e a coarta de nordeste a demandar a costa de Borneo da outra banda. A vante desta emsseada, a qual he hũa terra baixa de arvoredos, avera nesta travessa 20 legoas. Dizem que ha nella hũa agua vermelha na qual he tudo pedra de 3 – 4 braças. Não te metas nella. Nesta ponta atras, de Tanjo Rato, pelo sertão dentro estão hũas serras e 3 picos muito altos, e aqui não vereis nenhuma terra baixa porque mete a emsseada que assim digo. E pello caminho de leste e a 4ª de nordeste iras a demandar a terra da outra banda se sy. E se quizeres fazer agoa, na praya d are[i]a que te ade demorar do sudueste athe oeste e podes fazer, ainda que não he muito boa, e sera com boa vigia dos negros da terra. E se fores em embarcação pequena podeis hir mais dentro athe onde quizeres. E aqui tiveram fazer a resgate a gente da terra.

Do Borneo pera Maluco

Coando partires de Borneo pera Maluco sera com terreno e como fores fora da restinga veras da banda do mar 3 ilhas pequenas e hũa grande, e não muito alta mas comprida. Iras com a proa no meio della desta mais comprida a demandar hum ilheo de arvoredos redondo que esta de fronte do meio desta ilha comprida, e como estiveres 2 terços de legoa delle iras correndo de longo, por fundo de 10 – 11 braças e algũas prumadas em 8, e assym hiras demandar o boqueirão por onde hás de entrar.

Hindo assym correndo esta ilha, como tenho dito, veras a lesnordeste hũa ilha pequena a qual he a primeira que asde deixar a banda deste bordo, e antes de chegar a ella te ade ficar hum ilhote a banda esquerda que tem muitos arrefifes ao redor de sy, e pera a banda do boqueirão por onde has de entrar, e perto delle tem hũa baixa que logo verás a agoa verde. E assy entraras pera dentro meio do canal dantre terra e terra que por ahy he o caminho. E da banda da mão esquerda veras hũas arvores compridas que

parecem, assym prestes dellas te desviaras e te çhegaras pera a terra de Borneo, porque destas arvores botam hũa restinga que vay correndo pera diante mais de meia legoa. e como fores tanto a vante como hũa ponta que está a vante destas arvores, obra de legoa e meia, já estás fora desta restinga e veras ao nordeste hum ilheo que te ade ficar da banda da terra de Borneo. Afastartearas delle hũa legoa ao mar, e por aquy hiras por fundo de 6 – 7 braças as vezes suião mesturado com vaza e as vezes com marca³²², e a vante deste ilheo da banda do nordeste vay correndo hũa restinga muito grande e comprida.

[fl. 105r]

Tanto que este ilheo te ficar pella quadra açhará fundo de 10 – 12 – 13 braças e, como fores coaze tanto a vante como hũa montanha que não he muito alta que esta na terra de Borneo, te afastaras della hũa ou duas legoas, porque bota hũa restinga de 2 ou 3 braças. E por aquy hiras governando ao nordeste e nornordeste, e a vante desta montanha verás hũa malha branca ao longo do mar. Como fores tanto a vante como ella te porás hũa legoa da terra.

Daqui mandaras governar ao nordeste ao longo da terra a demandar Pullo Tingue. Do boqueirão atraz ate Pullo Tingue, 2 legoas e 3 da terra, tudo são restingas de 2 e 3 braças, portanto tem boa vigia, e todas te ficarão da banda do mar. E pelo caminho do nordeste, hũa legoa da terra iras a demandar Pullo Tingue, por fundo de 10 athe 14 braças vaza. E quando vires Pullo Tingue, te parecerão 3 ilhas hũas pegadas nas outras, mas como fores çhegando perto dellas logo veras que não he mais que só hũa ilha. E avizartearas que não vás ao mar della que tudo são baixos, e paçaras pella banda da terra della, então bem te guardaras de hũa ponta delgada, que defronte desta ilha de Pullo Tingue está a terra de Borneo porque tudo hé baixo. E pegado com esta ponta delgada esta hum ilheo pequeno. Iras correndo a terra com a proa em Pullo Tingue athe seres hum tiro de falcão della. Esta ilha bota hũa restinga hum pedaço que aparece claro, e perto della alto.

Como fores hum tiro de falcão de Pullo Tingue yda has (?) correndo de longo por fundo de 8 e 9 braças ate ser fora della, e a ponta da banda de fora quando a despendem [sic] tem mais de hum tiro de falcão, afastado duas legoas perto hũa da outra

³²² A expressão pretende dizer que o fundo é, por vezes, “suião”, outras tem mistura de vaza, e outras deixa marca no prumo, porque é pedra.

que logo se vê a agoa verde em sima dellas. E ao longo dellas he tudo alto antes de ficar estas duas legoas a mão esquerda. E avozote que desta ponta delgada que fas a terra de Borneo de fronte de Pullo Tingue tem vigia porque hé muito baixo, que bota muito pera a ilha pella qual rezão hasde ir correndo a ilha hum tiro de falcão, como tenho dito.

Como paçares esta ilha de Pullo Tingue te porás da terra de Borneo duas legoas e mandarás governar ao nordeste e a 4^a do norte, correndo a costa a qual tem alguns ilheos ao longo, que estarão meia legoa da terra. E iras ao mar dellas hũa legoa e mais. Avizote que não paçes de tres legoas pera o mar, porque bota hũa restinga de Pullo Tingue pera o nordeste que he 3 – 4 legoas de comprido, pelo que iras correndo ao longo da terra hũa ou duas legoas afastado della, a demandar as ilhas de São Jerónimo, que são razas e estarão da costa 3 – 4 legoas, e hũa dellas tem hũa lombada em que faz tres morrinhos e baixos de hũa tamanha. E como fores perto dellas veras no meo dantre ambas hum ilheozinho redondo. Avera de Pullo Tingue a estas ilhas de São Jerónimo 18 ou 20 legoas. Bem podes paçar pella banda do mar afastado das ilhas hũa legoa, e se fores lá veras hũa ilha raza que está ao mar 4 ou 5 legoas, mas he paçar antre as ilhas e a terra do Borneo, pello meyo, e ainda que tem a meos algũa couza pera algũas das bandas não he nada. E aqui de fronte de ilhas de São Jerónimo esta hum monte muito alto ques e çama de São Pedro, o qual com tempo claro parece muitas vezes da barra de Borneo. Dizem que em pação estas ilhas de São Jerónimo que forem duas ou tres legoas a vante della logo podem traveçar pera as Manilhas. Outros dizem que de fronte da ponta que fas a terra de Borneo, aonde estão as ilhas de Santa Maria, que estão ao mar de ponta da ponta de Borneo 3 ou 4 legoas, avera de São Jerónimo as ilhas de Santa Maria 10 legoas, estando como digo antre as ilhas de São Jerónimo e a terra de Borneo, mandarás governar ao nordeste correndo a costa a hũa legoa e meia ou 2 della, a dmandar a ponta da terra de Borneo, que he hũa pontinha delgada d arvoredo que querem parecer asiprestes, e ao longo da ponta, obra de meia legoa ao mar veras hum ilheo pequeno que bota hũa restinga de sy pera a banda da costa, pouco mais ou menos de hum tiro de falcão, verás da banda do mar, tanto a vante como esta ponta, as ilhas de Santa Maria, de que atras tenho falado, das quais a primeira que mais perto está desta

[fl. 105v]

ponta serão 3 legoas. E por aqui, ao longo da costa, hũa legoa da terra veras alguns ilheos pequenos. E se aqui nesta ponta quizeres segurar a lua, como passares este

ilheozinho e a restinga que faz pode chegar a terra de Borneo da banda do sul aonde te pode sorgir obrigado em fundo de 10 athe 12 braças. E por este caminho todo atras não se navega de note, nem d aquy ate paçar as ilhas de São Miguel porque tudo são baixos e restingas.

Tanto que estiveres a vante deste ilheozinho que está na ponta do Borneo hũa legoa, porás a proa nũa ilha pequena que está mais a leste de todas as ilhas de Santa Maria, vindo com a proa a leste e a lesta e a 4^a de sueste, e avizarteas que não andes de noite, como tenho dito, porque fizeres te perderas sem falta.

E assy hiras como digo a demandar esta ilha a leste e a leste e a 4^a do sueste e avizarteas que nesta emsseada que fas a costa de Borneo, a vante della em hũa terra baixa, está hũa malha branca e por meio canal está hũa baixa muito grande que tem meia braça de agoa em çima de sy. Vigiarteas della e assy iras demandar a ilha que digo, a qual bota de sy hum arreçife pera a banda de loeste, hum tiro de falcão. E çhegarteas a ella hum tiro de camalete, quanto fique do arreçife hum tiro de espingarda, porque ao longo della há fundo de 20 braças. E tanto que çhegares a estas ilhas hum tiro de camalete della vigiate de hũas baixas que estão pera a terra de Borneo, no meo do canal, coazy tanto com esta ilha meia legoa ao mar. E como emparelhares com esta ilha obra de hum tiro de camalete delle iras correndo todas as outras mais que estão a vante della porque todo ao longo dellas he alto de 25 braças athe 30, yda has³²³ (?) correndo até tanto a vante como hũa emsseada grande que está a vante das primeiras 4 ilhas. E como fores tanto a vante o meo desta emseada, olha pera a banda do mar contra a terra de Borneo e veras duas baixas que estão lançadas coaze leste oeste. E de hũa a outra hum tiro de falcão. E a tiro de espingarda dellas ha 7 braças. Como fores a vante desta emsseada meia legoa em fundo de 13 – 14 braças, logo podes atravessar pera as ilhas de Jordão de Freitas, pondo a proa no meio da ilha. E do meio pera a ponta do nordeste e indo por fundo de 12 até 14 braças a demandar hum areçife (sic) que bota a ilha de Jordão de Freitas de sy pera o mar mais de hum tiro de camalete, o qual sayi de hũas ilhas que as costas o mar³²⁴ (sic) que estão muito pegadas com as ilhas de Jordão de Freitas. E ao pé deste arreçife ha fundo de sinco braças emssima hũa.

³²³ A expressão é de difícil compreensão, parecendo-me corresponder a "indo-as".

³²⁴ Parecem faltar palavras.

Tanto que fores hum tiro de falcão deste arreçife ou de camallete iras correndo esta ilha de Jordão de Freitas de logo por fundo de 12 ate 13 brças, e avizote que da banda do Borneo tudo he baixo, e assy iras correndo esta ilha que está pera a banda do sul, e avizote que a tiro de camalete della ate seres emparelhado com a proa da ilha quee stá pera a banda do sul, e avizote que ao mar desta ponta esta hũa baixa sobre sy.

Tanto que paçares esta ponta da ilha de Jordão de Freitas e esta restinga, iras com a proa a leste e a leste e a 4ª do sueste, e assy ora hireis com a proa no ilheo de Pixexil ora no boqueirão que está antre elle hũa ilheta. E assym hiras ora por 9 ora por 10 e 12 braças, a demandar este boqueirão. E da banda do mar te ande ficar muitas restingas e a que mais perto estará de sy sera hum tiro de camalete ou de falcão. E da banda do Borneo te ande ficar 2 ou 3 restingas, do qual asde paçar hum tiro de falcão, e os mesmos das restingas que ficam de sua banda e assy iras demandar este boqueirão d antre esta ilheta e o ilheo de Pexexil. Esta ilha da banda de leste tem agoa.

Tanto que quizeres entrar neste boqueirão de Perexil³²⁵ (sic) te viagiaras de muitas restingas que tem no meio, os quais te ficarão todas da banda da terra do Borneo. E assy sairas da banda de fora deste boqueirão governando nordeste e a 4ª de leste. E a lesnordeste – sueste com este ilheo te vigia das baixas que estão no meio deste canal. E como estiveres leste oeste com elle, ja estais fora dellas e assy hiras governando ao nordeste e a 4ª de leste e a lesnordeste como asima digo até seres hũa legoa e meia a vante deste ilheo. E aqui te ade ficar hũa restinga da banda do norte hum tiro de camalete de ti, e por aqui açharas fundo de 12 – 15 braças, lama e are[i]a.

Tanto que estiveres hũa legoa e meia a vante deste ilheo de perexil, logo mandaras governar a lessueste, e por este caminho iras vendo 2 coroas d are[i]a que te ande ficar da banda do Borneo, as quaes estão hũa da outra perto de legoa, e estão lançadas lessueste ou nordeste norte sul, com a derradeira corva d are[i]a hũa legoa. Ao norte della estão 2 baixas que tem a agoa em sima de sy muito verde. Estão lançada[s] hra leste oeste e a vera hũa de outra meia legoa, e paçaras ao sul della hum terço de legoa. E assy iras por aquy governando a lessueste e iras açhando o fundo de 18 ate 20 – 22 braças, lama e are[i]a.

³²⁵ Topónimo que aparece grafado de diversas formas.

Por este caminho iras aver vista de hum ilheo redondo que te ade demorar ao sueste e a 4^a do sul. Paçaras ao norte delle 3 legoas, e pello mesmo caminho de lessueste e sueste, e a 4^a de leste iras ver outro ilheo pequeno tambem redondo, que quando começa aparecer parecem arvores e avera de hũa e outra 3 legoas, e paçara delles 3 legoas afastado. Por aqui te iras vigiando de algũas baixas que não tem em sima d assy mais 2 ou 3 braças de agoa. E pello mesmo caminho hiras ver outro ilheo pequeno quee sta a vante deste outro 2 legoas, e tanto que vires mandarás governar a leste e a 4^a do sueste, ate seres norte e sul com elle. Como estiveres norte sul com este ilheo 3 – 4 legoas, logo veras a lesnordeste a ilha de São Miguel, a qual faz por amostra, quando de ca ves, dous morrinhos como ilheos. E como a vires mandarás governar a lesnordeste a demandala e assy como te fores çhegando a ella descobrindo que he grande.

Aquy nesta travessa deste ilheo que esta ja fora dos baixos pera estas ilhas de São Miguel, vão algũas ainda baixas que tem 3 – 4 – 5 braças de agoa, e muitas vezes se não vem senão quando estão sobre ellas. E antes que çhegue a ilha de São Miguel, ao sueste dellla veras 2 ilheos quee stão 2 legoas afastados desta. E como estiveres duas legoas destes dous ilheos e te demorem ao nordeste, ja estas fora de todos os baixos e podes dar boa viagem aos baixos, e podes andar de noite e antes não. Paçará destes ilheos hũa legoa ao sul delles, e já aquy emparelhado com elles, não ha fundo senão 50 braças pera çima. Aquy correm as agoas muito pera o sueste e norte sul. Com estes 2 ilheos 4 – 5 legoas ao sul delles está hum ilheo pequeno redondo e bem feito.

Como estiveres com estes 2 ilheos iras governando a leste e a 4^a do nordeste até a derradeira ponta desta ilha de São Miguel. Trabalharas porque nesta paragem vás com o vento feito, porque as agoas te não lançe pera o sueste com calmaria ou o vento escaço, porque não he bom, pincipalmente se for em 15 de outubro em diante. Desta derradeira ponta de São Miguel, da qual faras por ir duas legoas della, governaras ao nordeste, se o vento te der lugar a primeira³²⁶ sangradura, e como tiveres andado 15 ou 20 legoas, faras o caminho de lesnordeste e iras aver vista de Myndanao, da qual a ponta do sul he muy alta e está em altura de 7 graos. E averá na derota de são Miguel a Myndanao 50 legoas.

³²⁶ Abreviado com “pr^a”

E sendo cazo que não possas fazer o caminho sobredito por caso dos ventos escaços pello caminho de leste, iras ver hũas duas ilhas razas compridas que estão em altura

[fl. 106v]

de seis graos e meio e logo governaras. Por çima destas ilhas razas 3 ou 4 picos altos em carreira, e do meio he mais alto, esta he a ilha grande dos Solocor. Estara ao norte e tomada 4ª do noroeste. Averá de São Miguel a estas ilhas razas e compridas de 3 legoas cada hũa dellas, averá de hũa a outra 2 legoas, e se for noite escura ou de temporal ou sarração muito levemente encalhareis nellas, das quaes hũa legoa dellas por a banda do norte he limpo e se tem sugidade he muito perto della.

A vante destas 2 ilhas razas a lessueste dellas obra de hũa legoa e meia ou 2 avante darradeyra hũa ilheta pequena tambem raza de comprimento de meia legoa. Desta ilheta caminho do nordeste bota hum parçel 8 ou 10 legoas, o qual corre de nordeste sudueste. E ha 3 ou 4 legoas da ilha he de – 8 – 10 – 12 – braças e [h]a lugares se vê o fundo das 4 athe as sinco legoas se perde o fundo e se torna a dar noutro parçel em que se vê o fundo muito claro e muito medozinho o qual tem em sima de sy – 5 – 6 – braças. Hasde botar fora delle o qual he de coral e are[i]a grossa e algũa pedra pequena. Aqui correm as agoas pera o sueste esueste e se for cazo que venhas a dar neste parçel não ajas medo, surge logo ate que tenhas vento pera te sahir delle pera o mar 6 ou 7 legoas. E como ahi estiveres faras teu caminho ao nordeste e a 4ª de leste a buscar a ilha de Mindanao. Desta ilha raza que bota este parçel a 9 ou 10 legoas pello caminho de lesnordeste esta hum ilheo alto e não muito grande e quoaze redondo, e logo junto delle hum pouco a vante veras outro mais pequeno coazi do mesmo feitio de grande, que quer parecer tudo hum, sendo dous; estes dous ilheos são os que çhamam orelhas de lebre, mas não mostram este sinal senão depois que homem esta perto de Mindanao, porque serão hum com outro e então faz parecer orelhas de lebre.

Antes que çhegueis a estes dous ilheos obra de 2 legoas, veras 2 ou 3 pedras que querem parecer os ilheos agudos, e se estiver claro veras por çima dellas ao sueste hũa ilha grande e não muito alta que se çhama Tangia e assym iras ver a vante destas pedras amtre ellas dous ilheos e duas ilhas razas e os ilheos. Deixaras tudo pellas banda do sul e paçaras pellas banda do norte de tudo isto porque por aquy he o caminho. Estas ilhas

razas botam polla banda do norte hũa restinga perto de hũa legoa, e depois que paçares estas ilhas razas veras a leste e a lesnordeste hũa ilha alta que he Mindanao. Iras direito a ella e assy veras da banda de leste destes ilheos que parecem orelhas de lebre ou ao sueste duas ilhas pequenas que estão antre elles e Tangia. Tambem dizem que podem paçar por antre estes dous ilheos que parecem orelhas de lebre e hũa ilha raza que está perto delles, mas o bom he não se meter la se não se for por cazo fortetuito (sic).

Esta ilha de Mindanao a ponta de leste está em altura de sete graos menos hum terço, e se quizeres fazer agoa nesta ilha de Mindanao a podes fazer tanto que paçares a terra alta e fores entrando pella baya ao longo do mar hum tiro de espingarda ou de berço. Açharas 20 ou 30 braças de fundo pedragulho com are[i]a grossa, e por aquy ate caldeirão (sic) açharas 4 ou 5 ribeiras aonde podes fazer agoa, mas o bom fazella he hũa ribeira quee sta antes que çhegues a ponta d are[i]a que faz a caldeira, obra de hum tiro de camalete, e surgiras obra de hum tiro de berço em 20 braças.

Coando partires de Mindanao pera Malluquo sera de dia iras correndo a terra a hum tiro de berço ou de espingarda por fundo de 15 athe 20 braças. Se fores a tiro de espingarda tambem açharas – 8 – 9 – 10 – 12 – braças e assy iras metendo por antre Mindanao e as duas ilhas razas que te ande ficar a mão direita, as quais estão a vante da caldeira perto de hũa legoa. Esta primeira ilha raza bota pera a banda de leste hum parçel de pedra muito perigosa pera de norte de obra de hũa legoa, e de dia logo parece agoa verde, teras tanto que se for o vento calma não te bote agoa sobre elle.³²⁷ Estas ilhas estão afastadas de Mindanao 2 terços de legoa, e quando fores antre ellas e Mindanao e fores hum tiro de espingarda de Mindanao, e não vas afastado das ilhas razas mas de hum tiro de camalete, e assym iras saindo pera fora, e quando quizeres despedir esta derradeira ilha raza, de fronte da derradeira ponta della na terra de Mindanao esta hum rio de largura de hum tiro de falcão, mais na entrada he muito baixa e a longo da mão esquerda he algũa couza mais alto e povoado dentro.

[fl. 107r]

Esta derradeira ilha da banda de leste bota hum parçel, mais de meia legoa de pedra e tem – 4 – 5 – 6 – braças. vigiate delle e assy iras correndo a terra de Mindanao a

³²⁷ Não te puxe a corrente para cima dele,

tiro de espingarda ponta de hũa ilha ³²⁸como asima digo ate seres tanto a vante como a primeira ponta de hũa ilha não muito alta nem comprida que esta pegada com a terra de Mindanao hum tiro de camallete, por antre a qual he a terra de Mindanao. Se faz hum boqueirão que logo veras varar de mar a mar. Esta ilha e boqueirão que digo esta do rio atras perto de hũa legoa.

Tanto que fores tanto a vante como esta primeira ponta desta ilha que fas boqueirão, logo mandaras governar ao sueste a demandar hum ilheo grande que estará meia legoa da ponta de Tagima, a qual tem hum ilheo muito pequeno redondo pegado conçigo. Paçaras a o longo do ilheo grande obra de hum tiro de falcão ou de berço, que hé tudo alto, e da banda de leste deste ilheo, obra de hũa legoa e meia, estão outros 2 ilheos grandes perto de hum outro, os quaes te ande ficar da banda de bombordo, e assym iras saindo por antre estes ilheos saindo pera fora e tanto que fores paçando governaras ao sueste e a 4^a do sul çhegandote pera a ponta de Tangima quanto sejas della hũa legoa. Aqui correm muito as agoas de emçhente e vazante.

Se de Mindanao quizeres paçar antre as ilhas razas e Tangima, bem o podes fazer, que he mais largo de 2 legoas e alto, mas vigiarteas de parçel da pedra que açima digo, que esta primeira ilha raza bota pera a banda de loeste, obra de hũa legoa. E como a tiveres passada, iras antre a ilha raza e Tangima tanto de hũa como da outra, governando ao sueste e a 4^a e a lestesueste a demandar o ilheo grande que tem o ilheo pequeno pegado conçigo, que esta mais perto de Tangima, do qual paçaras hum tiro de berço ou falcão, que te fique pella banda deste bordo e e ahy digo e assy iras pera fora por antre elle e os outros dous grandes que te ande ficar da banda de bombordo e pelo caminho de sueste e a 4^a de sul te iras athe çhegando pera a ponta de Tangima obra de hũa legoa.

E sendo caso que quando paçares por antre as ilhas razas e Tangima e não poderes pacar pela banda de norte deste ilheo grande que esta çhegado a Tangima porque he alto, digote que tem outrs pequenos conçigo, bem podes paçar antre elles e Tangima porque he alto, vos çhegareis a ilheo quando pudeses e não a ilha de Tangima. Este caminho dantre as ilhas razas e Tangima ha fundo de 30 ate 50 braças pedra. He o melhor paçar antre Mindanao e as ilhas razas que se aja mais detença de hum dia.

³²⁸ Há aqui um evidente erro de cópia ou de redação.

Como fores tanto a vante como esta ponta de Tangima, hũa legoa a leste della faras o caminho do sueste a demandar a ponta do selebres e iras aver vista de hũa ilha alta raza e redonda não he muito grande que se çhama o Manado. Avera de Tangima esta ilha de Manado 80 legoas. esta ilha do Manado esta afastado a costa dos selebres 3 ou 4 legoas. A leste desta ilha do Manado 2 – 3 legoas estão 2 ilhas pequenas, e pera a banda do nordeste e lesnordeste veras huas ilhas altas e a que esta pera o nordeste tem hum pico alto que se çhama os Siaos e a que esta pera a lesnordeste fas 3 montes que se çhamam Panguissar. Avera de hũa e a outra – 5 – 6 – legoas e desta ilha Panguissar pera o sul, obra de hũa ou 2 legoas, esta hũa ilha baixa que tem hum piquo agudo muito bem feito que se çhama Biaro.

Do Manado faras o caminho de leste a 3 ou 4 legoas da costa a demandar a ponta de selebres que fas hũas queimadas e pera a terra dentro veras 3 piqos altos todos em carreiras e do meo mais alto e mais agudo esta ponta dos selebres, esta em altura de 2 graos e olha que correm nesta travessa de Tangima pera os selebres a leste e a lesnordeste as agoas como fogo.

Se for cazo que vas ver estas ilhas dos Siasos e Pangissar e Biaro, com vento que te não de lugar pera ir buscar a ponta dos selebres bem podes paçar antre os Siaos e Panguissar, e mais çhegado aos Siaos e panguissar porque de panguissar pera o sudueste, obra de hũa legoa e meia bota hũa restinga grande, na mayor parte della quebra o mar. Vigiartear della estão bem por antre panguissar e Biaro, podes paçar que he limpo e bom.

E se for cazo que vás por algum destes boqueirões como fores faras o caminho do sueste pera ires demandar Maluqo, e da ponta dos selebres faras o caminho de lessueste e iras veer hũa ilha pequena que se çhama os Meaos. Faras Muito pera fazeres antre ella e os Cafres que são 2 ou 3 ilheos que estão 3 ou 4 legoas dos meaos pera o sul.

Como paçares esta ilha dos meaos faras o mesmo caminho de lessueste demandar a ilha de Ternate e veras 3 ou 4 montes altos e o de Tidore he mais agudo que he mais agudo que o de Ternate e mais grosso e çheco e bota mais ao mar que os outros de Ternate ao nordeste veras hũa ilha pequena que se çhama Eires e veeras da banda do norte hum monte grande sobre a terra de gilolo e outro pequeno a grande se çhama grão

Moganora e o pequeno de lile, e se quoado fores a demandar Ternate, quando esta claro ao longo (?) parecer com a ilha de Ternate.

Glossário

alargar (o vento) – abrir o ângulo de incidência, em relação à proa do navio, facilitando a rota. É o contrário de **escassear**.

api – fogo.

arus – corrente.

batu – rochedo.

batu batu – grupo de rochedos.

bendara ou **bendahara** – figura mais importante de um sultanato malaio, imediatamente a seguir ao sultão.

brisa – define-se como o vento junto à costa provocado pelo aquecimento e arrefecimento desiguais entre a terra e o mar. Há uma brisa marítima (**viração**) e uma brisa terrestre (**terral**).

buaya – crocodilo.

cair (o vento) – Diz-se quando o vento diminui de intensidade.

chinchéos – nem todos os textos os distinguem dos chins ou chineses em geral, mas normalmente são os chineses da região de Chuang Chou, no Fuquiem.

dução – pl. *duções*, palavra que vem do malaio *dusum*, e quer dizer terra cultivada e habitada, dentro da floresta. Pequena quinta.

gunung – montanha.

gunung api – vulcão.

kuala – estuário, foz de rio.

léquios – habitantes das Ilhas Léquias ou de Riu Kiu, entre a Formosa e o Japão.

luções – originários das ilhas posteriormente denominadas Filipinas. A certa altura, tiveram essa designação, também, os habitantes muçulmanos de Bornéu.

lumpur – lama ou vaza.

pulau (pulo ou pullo) – ilha.

pulao pulao (ou kepulauan) – arquipélago.

quelim – o mesmo que tâmules. Originários do Coromandel.

refrescar (o vento) – aumentar de intensidade

rondar por bombordo/estibordo – contornar um obstáculo, deixando-o a bombordo/estibordo.

pasir – praia de areia.

selat – estreito.

surgir (sorgir ou surjir) – fundear.

tanjung – ponta ou cabo.

terral (vento) – vento que sopra de terra para o mar.

tinggi – alto.

veniaga (ou beniaga) – comércio, mercadoria.

vento escasso – vento demasiado perto dos sectores da proa do navio, dificultando a rota no sentido que se pretende. Escassear (o vento) é o contrário de alargar. É um erro comum, confundir vento escasso com pouco vento.

vento largo – vento que sopra de través ou para ré do través, permitindo uma rota fácil no sentido que se pretende.

vento ponteiro – vento que sopra enfiado com a proa do navio, impedindo a rota nesse sentido.

viração (vento) – vento que sopra do mar para a terra.

xabandar ou syahbandar – chefe de uma comunidade estrangeira residente em Malaca, com deveres para com os mercadores do seu país que demandam aquele porto. Com funções de *cônsul*, segundo João de Barros.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Fontes

MANUSCRITAS

Biblioteca Nacional de España

Manuscrito 3176

Bibliothèque Nationale de France

EREDIA, Manuel Godinho. *Tratado Ophirico ordenado por [...]*, Mss portugueses 44.

TEIXEIRA, João. *Documento cartográfico*, Ge SH 18E PF 177 DIV 02 P 01 res.

———. *Documento cartográfico*, Ge pf 197 (5531)

Casa do Cadaval (Muge)

Advertências para a navegação da Índia, M-VI-34(972)

Instituto dos Arquivos Nacionais Torre do Tombo

Corpo Cronológico: CC-1-14-49; CC-1-14-52; CC-1-30-49; CC-1-32-101; CC-1-38-39;

CC-1-62-154; CC-1-68-63; CC-2-18-60; CC-2-110-105; CC-2-145-115;

LISBOA, João de. *Livro de Marinharia, etc.*, CF. 166.

IMPRESSAS

ÁGUAS, Neves. *Fernão de Magalhães. A Primeira Viagem à volta do Mundo contada pelos que nela participaram*, Prefácio e notas de [...], Mem Martins, Publicações Europa-América, 1990.

ANDRADA, Francisco de. *Crónica de D. João III*, Introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão, 1976.

ALBUQUERQUE, Afonso [Brás]. *Comentários de Afonso de Albuquerque*, 5ª Ed. conforme a 2ª ed. de 1576, 2 tomos, Lisboa, INCM, 1973.

ALBUQUERQUE, Luís, BOURDON, Léon. *Le “Livro de Marinharia” de Gaspar Moreira*, Leitura e comentário por [...], Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1977.

- BARROS, João de. *Ásia de João de Barros. Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente*, 4ª Ed., Quatro Décadas, As três primeiras conforme a edição princeps de 1552 impressa por Germão Galharde, a quarta conforme a edição anotada por João Baptista Lavanha, Madrid, 1615, Lisboa, INCM, 1988-2001.
- CALADO, Adelino de Almeida. “Cousas da Índia e do Japão”, Leitura, fixação de texto e comentário de [...], in *Boletim da Biblioteca da Universidade de Coimbra*, Vol XXIV, Coimbra, 1960, pp. 1 – 138.
- Macau. A cidade e o porto*, Lisboa, CNCDP, 1997.
- CASTANHEDA, Fernão Lopes de. *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, 2 vols, Porto, Lello & Irmão Editores, 1979.
- CORREIA, Gaspar. *Lendas da Índia*, Introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, 4 vols, Porto, Lello & Irmão, 1975.
- . *Crônicas de D. Manuel e de D. João III (até 1533)*, Leitura, introdução e notas de José Pereira da Costa, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1992.
- CORTESÃO, Armando. *A Suma Oriental de Tomé Pires e o Livro de Francisco Rodrigues*, leitura e notas de [...], Coimbra, Por ordem da Universidade, 1978
- CORTESÃO, Armando, MOTA, Teixeira da. *Portugaliae Monumenta Cartographica*, 2ª Ed., com suplemento de A. P. Marques, 6 vols, Lisboa, INCM, 1987.
- COSTA, Fontoura da. *Livro de Marinharia de Bernardo Fernandes*, Leitura, prefácio e notas por [...], Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
- . *Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia do séc. XVI*, Leitura, prefácio e notas por [...], Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940.
- CORNEY, Bolton (ed.). *The Voyage of Sir Henry Middleton to Bantam and the Maluco Islands*, Facsimil da edição de 1855 da Haklud Society, London, Elibron Classics, 2005.
- COUTO, Diogo do. *Da Asia de Diogo de Couto: Dos feitos, que os Portuguezes fizeram na conquista, e descobrimento das terras, e mares do Oriente*, Decadas 5ª, 6ª, 7ª e 9ª, 7 tomos, Lisboa, Regia Officina Typografica, 1779-1786.
- . *Década Quarta da Ásia*, Edição crítica e anotada por Maria A. Lima Cruz, 2 vols, Lisboa, INCM, 1999.
- . *Diogo do Couto e a Década 8ª da Ásia*, Edição crítica e comentada de uma versão inédita por Maria Augusta Lima Cruz, 2 vols, Lisboa, CNCDP – INCM, imp. 1993.

- CRUZ, Frei Gaspar da. *Tractado em que contam muito por extenso as cousas da China com suas particularidades e assy do Reyno Dormuz*, Porto, Lello & Irmão, 1984.
- Diário da Viagem de Vasco da Gama*, 2 vols, leitura de António Baião e Magalhães Basto, introdução de Damião Peres, apreciação e crítica náutica de Gago Coutinho, estudo de Franz Hümmerich, Porto, Livraria Civilização, 1945.
- DIAS, Luís Fernando de Carvalho. “As Ordenações da Índia, por [...]”, in *Garcia da Orta*, Número Especial, Lisboa, 1956, pp. 229-246.
- FERRAND, Gabriel. *Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turcs relatifs a l’Extrême-Orient du VIIIe au XVIIIe siècles*, textes traduits, revus et annotés par [...], 2 tomes, Paris, Ernest Leroux, 1913-14.
- [FIGUEIREDO, Manuel]. *Roteiro de Portugal pera a India por Vicente Rodrigues, & Pillotos modernos, segunda vez impresso*, conjunto de roteiros que pertencem à edição edição de 1608 da Hydrographia, Exame de Pilotos de [...] encadernado no exemplar da Biblioteca Nacional de Lisboa com *Regimento da Navegação* de Valentim de Sá, Lisboa, Pedro Craesbeck, 1624.
- GALVÃO, António. *Tratado dos Descobrimentos*, Anotada por Visconde de Lagoa com a colaboração de Elaine Sanceau, 3ª Ed., Porto, Livraria Civilização – Editora, 1944.
- As Gavetas da Torre do Tombo*, vols III, IV, VII e VIII, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963-1970.
- GÓIS, Damião de. *Crónica do felicíssimo rei D. Manuel*, edição conforme a primeira de 1566, 4 vols, Coimbra, Por ordem da Universidade, 1949-1955.
- LAVAL, Francisco Pyrard de. *Viagem de [...] contendo a notícia de sua navegação às Índias Orientais, Ilhas de Maldiva, Maluco e ao Brasil, ...*, Versão portuguesa anotada por Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara, 2 vols, Porto, Livraria Civilização, 1944.
- LEONARDO DE ARGENSOLA, Bartolomé. *Conquista de las Islas Malucas*, Madrid, Miraguano Ediciones y Ediciones Polifemo, 1992.
- LINSCHOTEN, Jan Huygen van. *Itinerário, Viagem ou Navegação de [...] para as Índias Orientais ou Portuguesas*, Ed. de Arie Pos e Rui Manuel Loureiro, Lisboa, CNCDP, 1997.
- . *Le grand Routier de Mer de [...]*, Amsterdam, Ien Evertfz Cloppenburg, 1619.
- LUZ, Francisco Mendes da (ed.). *Livro das Cidades e Fortalezas que a Coroa de Portugal tem nas partes da Índia, e das capitánias e mais cargos que nelas há, e da importância delles*, sep. de *Studia*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960.

- MA HUAN. *Ying-yai Sheng-lan. The Overall Survey of the Ocean's Shores (1433)*, Bangkok, White Lotus Press, 1997.
- MILLS, J.V.. *Eredia's Description of Malaca. Meridional India and Cathay*, Translated by [...], Kuala Lumpur, Mbras Reprint, 1997.
- MOTA, Avelino Teixeira da. *Um manuscrito náutico Seiscentista reencontrado*, sep. de *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa, Classe de Ciências*, Tomo XVIII, Lisboa, 1976.
- PATO, Bulhão e MENDONÇA, Henrique Lopes de (dir.). *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que os elucidam*, 7 vols, Lisboa, Academia Real das Sciencias de Lisboa-Imprensa Nacional, 1884-1935.
- PINTO, Fernão Mendes. *Peregrinação*, Int. de Aníbal Pinto de Castro, Porto, Lello & Irmão Editores, 1984.
- REBELLO, Jacinto Ignacio de Brito. *Livro de Marinharia, Tratado da Agulha de Marear de João de Lisboa*, Leitura e comentário de [...], Lisboa, Imprensa de Libânio da Silva, 1903.
- REGO, A. da Silva. *Documentação Ultramarina Portuguesa*, 1º, 2º e 3º vols, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-63.
- SÁ, Artur Basílio de. *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente, Insulíndia*, Coligida e anotada por [...], 6 vols, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, IICT, 1954-1988.
- SOUSA, Maria Augusta Veiga e. *O Livro de Duarte Barbosa*, Introdução, texto crítico e apêndice por [...], 2 vols, Lisboa, IICT, 1996-2000.
- VASCONCELOS, Frazão de. *Os Portugueses no Oriente (1601 – 1610)*, *Estudos Históricos*, Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1993.
- WADE, Geoff. *Southeast Asia in the Ming Shi-lu*, <http://www.epress.nus.edu.sg/msl/>, (Consultado em Junho, Julho de 2007).

Bibliografia

HISTÓRIAS GERAIS

- ALBUQUERQUE, Luís (dir.). *Portugal no Mundo*, vols 1 a 5, Lisboa, Publicações Alfa, 1989.
- BAIÃO, António, CIDADE, Hernani, MÚRIAS, Manuel (dir.). *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, 3 vols, Lisboa, Ática, 1937-40
- BETHENCOURT, Francisco, CHAUDHURI, Kirti. *História da Expansão Portuguesa*, vols 1 a 3, Lisboa, Círculo de Leitores, 1998.

- DOMINGUES, F. Contente (org.). *Navegações Portuguesas*, Lisboa, Instituto Camões, 2002-2005, <http://www.instituto-camoes.pt/cvc/navegaport/index.html> (Consultado em Agosto de 2007)
- HALL, D. G. E.. *A History of South-East Asia*, 4th Ed., London, Macmillan Press, Ltd, 1994.
- MESQUITELA, Gonçalo. *História de Macau*, vol I, 2 tomos, [s.l.], Instituto Cultural de Macau, 1996.
- TARLING, Nicholas, (ed.). *The Cambridge History of Southeast Asia*, 4 vols, Cambridge, Cambridge University Press, 1999.
- TWITCHETT, Denis and MOTE, W. Frederick. *The Cambridge History of China*, vol. 8, *The Ming Dynasty, 1368-1644*, Part 2, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.

DICIONÁRIOS, ENCICLOPÉDIAS, VOCABULÁRIOS E ATLAS

- ALBUQUERQUE, Luís, (dir.). *Dicionário de História dos Descobrimentos*, coor. de Francisco Contente Domingues, 2 vols, Lisboa, Círculo de Leitores, 1994.
- BEARMAN, P. J., at al. (edi.). *Encyclopaedia of Islam*, vols I – XI, Leiden, Koninklijke Brill NV, 2003, CD-ROM.
- BROEK, Jan O. M.. *Place names in 16th and 17th century Borneo*, (texto dactilografado), Minnesota, [1959].
- DALGADO, Sebastião Rudolfo. *Glossário Luso-Asiático*, 2 vols, New Delhi, Madras, Asian Educational Services, 1988.
- LEITÃO, Humberto e LOPES, J. Vicente. *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, 3^a Ed., Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 1990.
- SERRÃO, Joel (dir.). *Dicionário de História de Portugal*, 6 vols, Porto, Livraria Figueirinhas, imp. 1989.
- VISCONDE DE LAGOA. *Glossário Toponímico da Antiga Historiografia Portuguesa Ultramarina*, 3 vols e suplemento, Lisboa, Ministério das Colónias/Ministério do Ultramar, 1950-54.

NÁUTICA, METEOROLOGIA E NAVEGAÇÃO

- Atlas of Pilot Charts-Indian Ocean*, 2001, http://www.nga.mil/portal/site/maritime/index.jsp?epiccontent=GENERIC&beanID=461216974&viewID=detail_view (consultado em Novembro de 2006).
- DEFENSE MAPPING AGENCY HYDROGRAPHIC/TOPOGRAPHIC CENTER. *The American Practical Navigator*, 1995 Edition, Maryland, Published by [...], 1995.

- ESTIENNE, Pierre et GODARD, Alain. *Climatologie*, Paris, Armand Colin, 1998.
- HYDROGRAPHIC DEPARTMENT. *China Sea Pilot*, 3th Ed., 3 vols, London, Hydrographer of the Navy, 1964.
- . *Indonesia Pilot*, 1th Ed., 3 vols, London, Hydrographer of the Navy, 1976 (revised 1983).
- . *Malacca Strait Pilot*, 4th Ed., London, Hydrographer of the Navy, 1958.
- MIRANDA, Pedro Manuel. *Meteorologia e Ambiente: Fundamentos de Meteorologia, Clima e Ambiente Atmosférico*, Lisboa, Universidade Aberta, 2001.
- PÉDELABORDE, Pierre. *Les Moussons*, Paris, Librairie Armand Colin, 1970.
- RAMAGE, Colin Stokes. *Monsoon Meteorology*, New York, London, Academic Press, 1971.
- Sailing Directions (Enroute): Borneo, Jawa, Sulawesi, and Nusa Tenggara*, Maryland, National Geospatial-Intelligence Agency, 2005.
- Sailing Directions (Enroute): New Guinea*, Maryland, National Geospatial-Intelligence Agency, 2004.
- Sailing Directions (Enroute: South China Sea and the Gulf of Thailand)*, Maryland, National Geospatial-Intelligence Agency, 2004.

ESTUDOS

- ALBUQUERQUE, Luís. *Curso de História da Náutica*, Coimbra, Almedina, 1972.
- . *Dúvidas e Certezas na História dos Descobrimentos Portugueses*, 2 vols, Lisboa, Vega, 1991.
- . *Estudos de História*, Vols 1 a 5, Coimbra, Por ordem da Universidade, 1974-78.
- . *Estudos de História da Ciência Náutica*, Organização de Maria Emília Madeira Santos, 2 vols, Lisboa, IICT, 1994-2002
- . *Navegadores, viajantes e aventureiros portugueses: século XV e XVI*, 2 vols, fotografias de Jorge de Barros, Lisboa, Círculo de Leitores, 1987
- ANDAYA, Barbara Watson, ANDAYA, Leonard Y.. *A History of Malaysia*, 2th Ed., Houndmills, Palgrave, 2001.
- ANDAYA, Leonard Y.. *The World of Maluku. Eastern Indonesia in Early Modern Period*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1993.
- BARBOSA, António, *Novos subsídios para a história da ciência náutica portuguesa da época dos descobrimentos*, Porto, Instituto de Alta Cultura, 1948.

- BARRETO, Luís Filipe. *Lavrar o Mar. Os Portugueses e a Ásia c. 1480 – c 1630*, Lisboa, CNCDP, 2000
- . *Macau: poder e saber. Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Editorial Presença, 2006.
- CHANG, Tien-Tsé. *O Comércio Sino-Português entre 1514 e 1644. Uma Síntese de Fontes Portuguesas e Chinesas*, Macau, Instituto Português do Oriente, 1997.
- CHO, Hung-Guk. “The Trade between China, Japan, Korea and Southeast Asia in the 14th Century through the 17th Century Period”, in *International Area Review*, Vol. 3, Nº 2, Winter 2000, <http://segero.hufs.ac.kr/library/iar/iar6-5.pdf> (Consultado em Julho de 2007).
- CORTESÃO, Armando. *Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos séculos XV e XVI*, 2 vols, Lisboa, Seara Nova, 1935.
- COSTA, Abel Fontoura da. *A Marinharia dos Descobrimentos*, 4ª Ed., Lisboa, Edições Culturais de Marinha, 1983.
- COSTA, João Paulo Oliveira e. *A descoberta da civilização japonesa pelos portugueses*, Lisboa, Instituto Cultural de Macau – Instituto de História de Além-Mar, 1995.
- . “Do sonho manuelino ao realismo joanino – Novos documentos sobre as relações luso-chinesas na terceira década do século XVI”, in *Studia*, nº 50, Lisboa, 1991.
- . *Em Torno da Criação do bispado do Japão*, Sep. de *As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sudoeste e o Extremo Oriente. Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Europeia*, Lisboa, IICT, 1993, pp 141-171.
- DONKIN, R. A.. *Between East and West. The Moluccas and the traffic in spices up to the arrival of Europeans*, Philadelphia, American Philosophical Society, 2003.
- Fernão de Magalhães e a sua viagem no Pacífico. Antecedentes e consequentes, Actas do VII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2002.
- FRADE, Florbela Veiga. *A presença portuguesa nas Ilhas de Maluco: 1511-1605*, Dissertação de Mestrado, FLUL, Lisboa, 1999.
- GARCIA, José Manuel. *A viagem de Fernão de Magalhães e os portugueses*, Lisboa, Editorial Presença, 2007.
- GONÇALVES, António Manuel. *O Livro de Marinharia de João de Lisboa e a Arte de Navegar no início do século XVI*, Dissertação de Mestrado, FLUL, Lisboa, 2006.
- GUILLOT, Claude. “La nécessaire relecture de l’accord luso-soundanais de 1522”, in *Archipel*, nº 42, Paris, 1991, p. 53-76.

- JESUS, João Carlos da Silva de. *As Armadas do Sul, A navegação militar no Índico Oriental (1580-1607)*, Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1998.
- KAMMERER, Albert. *La Découverte de la Chine par les Portugais au XVI^e siècle et la cartographie des portulans*, Leiden, E. J. Brill, 1944.
- LACH, Donald F.. *Asia in the Making of Europe*, 1th and 2th vols, 5 tomos, Chicago and London, University of Chicago Press, 1994.
- LEITÃO, Humberto. *Os Portugueses em Solor e Timor de 1515 a 1702*, Lisboa, [s.n.] 1948.
- LOBATO, Manuel. *Política e Comércio dos Portugueses na Insulíndia: Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*, Macau, IPOR, 1999.
- LOMBARD, Denys. *Le Carrefour Javanais*, 3 vols., Paris, Éditions d'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1990.
- LOUREIRO, Rui Manuel, (org.). *Em busca das origens de Macau (antologia documental)*, Introdução, leitura e notas de [...], Macau, Museu Marítimo de Macau, 1997.
- . *Fidalgos, Missionários e Mandarins – Portugal e a China no século XVI*, [Lisboa], Fundação Oriente, 2000.
- . *O manuscrito de Lisboa da “Suma Oriental” de Tomé Pires (contribuição para uma edição crítica)*, Macau, IPOR, 1996.
- . “Possibilidades e limitações na interpretação da «Peregrinação» de Fernão Mendes Pinto”, in *Studia Romanica et Anglica*, vol XXIX – XXX, Zagreb, 1984-1985, pp. 229-250.
- MANGUIN, Pierre-Yves. “A mid-17th century collection of roteiros for Asian waters (The Códice Castello Melhor)”, in *Studia*, nº 48, Lisboa, 1989, pp. 187-211.
- . “Note sur l’origine nautique du mot Jam”, in *Archipel*, nº 18, Paris, 1979, pp. 95-103
- . *Les portugais sur les côtes du Viêt-Nam et du Champã*, Paris, École Française D’Extrême-Orient, 1972.
- MILLS, J.V.. “Chinese Navigators in Insulinde about A.D. 1500”, in *Archipel*, nº 18, Paris, 1979, pp. 69-93.
- MATOS, Luís Jorge. “Alguns aspectos da ligação entre a navegação árabe e portuguesa do Oceano Índico, no princípio do século XVI”, in *Fernando Oliveira e o seu Tempo: Humanismo e Arte de Navegar no Renascimento Europeu (1450-1650)*, Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia, Cascais, Patrimónia, 2000, pp. 61-70.

- . “O Piloto Francisco Rodrigues e a definição de um Roteiro das Molucas”, in *La Ciencia y el Mar, Actas da XII Reunião de História da Náutica e da Hidrografia*, Valladolid, 2006, pp. 263-286.
- MATOS, Rita Cortês de. *António Mariz Carneiro: Cosmógrafo-Mor de Portugal*, Dissertação de Mestrado, FLUL, Lisboa, 2002.
- MOTA, Avelino Teixeira da. *Evolução dos Roteiros Portugueses durante o século XVI*, sep. de *Revista da Universidade de Coimbra*, vol XXIV, Coimbra, 1969.
- . *Os Regimentos do Cosmógrafo-Mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal*, sep. de *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa, Classe Ciências*, Tomo XIII, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1969.
- MOURA, Carlos Francisco. “Os roteiros do Japão do Códice Cadaval”, in *Studia*, nº 34, 1972, pp 153-201
- . *Roteiros do Japão: o primeiro roteiro de Nagasáqui*, Sep. do *Boletim da Junta Distrital de Évora*, nº 9, Évora, 1968.
- PELLIOT, Paul. *Les Grands Voyages Maritimes Chinois au début du XVe siècle*, Tirage à part de *T'oung Pao*, vol XXX, livro 2, Leiden, 1933, pp. 237-452.
- PTAK, Roderich. “China and the trade in cloves, circa 960-1435”, in *Journal of American Oriental Society*, vol 113, 1993, <https://www.questia.com/Index.jsp> (acedido em Agosto 2007)
- . *China, the Portuguese, and the Nanyang. Oceans and routes, Regions and Trade (c. 1000-1600)*, Aldershot, Ashgate Publishing, Ld, 2004.
- . “Early Sino-Portuguese relations up to the foundation of Macao”, in *Mare Liberum*, nº 4, Lisboa, Dezembro de 1992.
- REID, Anthony. *Southeast Asia in the Age of Commerce (1450-1680)*, 2 vols, New Haven and London, Yale University Press, 1988-90.
- RICHARDS, D. S. (ed.). *Islam and the Trade of Asia, International Colloquium Papers [...] (1967)* ed. by [...], London and Colchester, Bruno Cassirer Oxford and University of Pennsylvania Press, 1970.
- SÁ, Francisco Xavier Valeriano de. *Vice-Reis e Governadores da Índia Portuguesa*, Macau, CNCDP, 1999.
- SALDANHA, António Vasconcelos de, ALVES, Jorge dos Santos, (org.). *Estudos de História do Relacionamento Luso-Chinês (séculos XVI-XIX)*, Macau, Instituto Português do Oriente, 1996.
- SCHURHAMMER, Georg. “O descobrimento do Japão pelos Portugueses no ano de 1543”, in *Anais da Academia Portuguesa de História*, II série, vol I, Lisboa, 1946.

- . *Francisco Javier: su vida y su tiempo*, 4 tomos, Pamplona, Gobierno de Navarra, 1992.
- SOUSA, Esther Trigo de. “Capitães Portugueses nas Ilhas Molucas”, in *Studia*, vol 43-44, Janeiro/Dezembro de 1980, Lisboa, 1980.
- TIBBETTS, G.R.. *Arab navigation in Indian Ocean before the coming of the portuguese*, London, Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, 1971.
- . *A study of the arabic texts containing material on South-East Asia*, Leiden and London, E. J. Brill, 1979.
- THOMAZ, Luís Filipe Reis. *De Ceuta a Timor*, Carnaxide, Difel, 1994.
- . “A escravatura em Malaca no século XVI”, in *Studia*, nº 53, Lisboa, 1994, pp. 252-316.
- . *De Malaca a Pegu: Viagens de um feitor português (1512 – 1515)*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1966.
- . “O malogrado estabelecimento oficial dos portugueses em Sunda e a islamização da Java”, in *Aquém e Além da Taprobana, Estudos Luso Orientais à memória de Jean Aubin e Denys Lombard*, org. de [...], Lisboa, Centro de História de Além-mar, 2002, pp. 381-607.
- . *Os portugueses em Malaca (1511 – 1580)*, Dissertação de Licenciatura, FLUL, 2 vols, Lisboa, 1964.
- . *A questão da pimenta em meados do século XVI: um debate político do governo de D. João de Castro*, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, 1998.
- WADE, Geoff. “Ming China and Southeast Asia in XVth Century: A Reappraisal”, in *Asia Research Institute, Working Paper Series*, nº 28, July 2004, Singapore, 2004. http://www.ari.nus.edu.sg/docs/wps/wps04_028.pdf (consultado em Julho de 2007)
- A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas, Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, Organização de A. Teixeira da Mota, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975.
- VITERBO, Sousa. *Trabalhos Náuticos dos Portugueses (séculos XVI e XVII)*, Reprodução em fac-símile da edição de 1898, Lisboa, INCM, 1988.
- VISCONDE DE LAGOA. *Grandes e Humildes na Epopeia Portuguesa do Oriente (séculos XV, XVI e XVII)*, Lisboa, [s.n.], 1942.
- . *Fernão de Magalhães (a sua vida e a sua viagem)*, Com um estudo náutico do roteiro pelo Almirante Freitas Ribeiro, 2 vols, Lisboa, Seara Nova, 1938.
- YI-T’UNG, Wang. *Official relations between China and Japan 1368-1549*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1953.