

FERNÃO DE MAGALHÃES

LAURENCE BERGREEN

FERNÃO DE MAGALHÃES

Para além do fim do Mundo
A extraordinária viagem de circum-navegação

Tradução de
INÉS CASTRO

2.^a edição



BERTRAND EDITORA

Lisboa 2013

À memória do meu irmão e do meu pai

*De como um barco tendo passado o Equador foi levado
por tempestades para as Terras Frias, para os lados
do Polo Sul; e de como daí navegou para as
latitudes tropicais do Grande Oceano Pacífico;
e das estranhas coisas que lhe aconteceram; e de que
maneira o Velho Marinheiro regressou ao seu País.*

Samuel Taylor Coleridge,
«Rima do Velho Marinheiro»

PERSONAGENS PRINCIPAIS

Carlos I (mais tarde Carlos V,
imperador do Sacro Império Romano Germânico)
D. Manuel I (rei de Portugal)
Juan de Aranda
Juan Rodríguez de Fonseca (bispo de Burgos)
Cristóbal de Haro (financeiro)
Rui Faleiro (cosmógrafo)
Beatriz Barbosa (mulher de Fernão de Magalhães)
Diogo Barbosa (sogro de Fernão de Magalhães)

A Armada de Molucas

(quando da partida de Sevilha)

Trinidad

Fernão de Magalhães (capitão-general)
Estevão Gomes (piloto-mor)
Gonzalo Gómez de Espinosa (aguazil)
Francisco Albo (piloto)
Pedro de Valderrama (capelão)
Ginés de Mafra (marinheiro)
Henrique de Malaca (intérprete)
Duarte Barbosa (supranumerário)
Álvaro de Mesquita (parente de Fernão de Magalhães,
supranumerário)
Antonio Pigafetta (cronista, supranumerário)
Cristóvão Rebêlo (filho ilegítimo de Fernão de Magalhães,
supranumerário)

San Antonio

Juan de Cartagena (capitão e vedor-geral)
Antonio de Coca (contabilista da frota)
Andrés de San Martín (astrólogo e piloto)
Juan de Elorriaga (mestre)
Gerónimo Guerra (contador)
Bernard de Calmette, também conhecido por
Pero Sánchez de la Reina (capelão)

Concepción

Gaspar de Quesada (capitão)
João Lopes de Carvalho (piloto)
Juan Sebastián Elcano (mestre)
Juan de Acurio (contramestre)
Hernando Bustamente (barbeiro)
Joãozinho Carvalho (criado de bordo)
Martin de Magalhães (supranumerário)

Victoria

Luis de Mendoza (capitão)
Vasco Gomes Gallego (piloto)
Antonio Salamón (mestre)
Miguel de Rodas (contramestre)

Santiago

Juan Rodríguez Serrano (capitão)
Baltasar Palla (mestre)
Bartolomé Prieur (contramestre)

NOTA ACERCA DAS DATAS

As datas são apresentadas no calendário juliano, em vigor desde o tempo de Júlio César. Com algumas modificações, este calendário foi adotado pelas igrejas cristãs em todo o mundo, Espanha incluída.

Sessenta anos depois da realização da viagem de Fernão de Magalhães, em 1582, a Espanha, a França e outros países europeus migraram para o calendário gregoriano, decretado pelo papa Gregório XIII, destinado a corrigir erros de incremento no sistema juliano. Foram necessários mais de dois séculos para realizar a transição para o novo calendário em toda a Europa, uma vez que as nações protestantes resistiram à mudança. Para corrigir erros acumulados, foram omitidos dez dias, de forma que o dia 5 de outubro de 1582, no calendário juliano, transformou-se de súbito no dia 15 de outubro de 1582, no gregoriano.

Para além desta alteração no calendário, a viagem de Fernão de Magalhães teve os seus próprios problemas de registo de dados. As datas de vários acontecimentos registados pelos dois cronistas oficiais da expedição, Antonio Pigafetta e Francisco Albo, divergem ocasionalmente de um dia. A discrepância pode dever-se a erro humano, mas também pode ser consequência da maneira como cada um deles considerava o dia. Albo, um piloto, seguia o costume do diário de bordo, que iniciava o dia ao meio-dia em vez de à meia-noite. Ao contrário, Pigafetta usava um esquema de referência não náutico no seu diário. Por isso, um acontecimento ocorrido numa determinada manhã poderia ter sido lançado com um dia de diferença nos registos mantidos pelos dois homens.

Por fim, a linha internacional da data não existia antes da viagem de Fernão de Magalhães. (Estende-se agora para ocidente a partir da

ilha de Guam, no Oceano Pacífico). Quando Albo e Pigafetta estavam prestes a concluir a sua circum-navegação, ficaram espantados por verificar que os seus cálculos estavam desequilibrados e que a viagem à volta do mundo demorara realmente mais um dia do que julgavam.

PESOS E MEDIDAS

Uma braça equivale a 1,83 metros.

Uma légua espanhola equivale aproximadamente
a seis quilómetros.

Um *babar* (de cravos-da-índia) equivale a 185 quilos.

Um quintal equivale a 50 quilos.

Um cate (medida chinesa)
equivale a pouco mais de 600 gramas.

Uma *braza* (de tecido) equivale a cerca de 1,70 metros.

Um *maravedí* equivale aproximadamente
a 12 cêntimos (de dólar) modernos.

PRÓLOGO

UMA APARIÇÃO FANTASMAGÓRICA

*Oh! que sonho de alegria!
Era a igreja no alto?
E era o farol que eu via?
Era esta a minha terra,
Onde eu vira a luz do dia?*

A 6 de setembro de 1522, um navio escalavrado surgiu no horizonte perto do porto de Sanlúcar de Barrameda, em Espanha.

Quando o navio se aproximou, as pessoas que se tinham juntado na praia repararam que as velas esfarrapadas vultavam na brisa, que o cordame apodrecera, que o sol lhe desbotara as cores e que as tempestades lhe tinham retalhado os costados. Um pequeno barco-piloto foi despachado para guiar o estranho navio por entre os recifes até ao porto. Os homens a bordo do barco-piloto deram consigo a contemplar o pesadelo de todos os marinheiros. A embarcação que guiavam para dentro do porto vinha munida de uma tripulação esquelética de apenas dezoito marinheiros e três cativos, todos eles em grave estado de malnutrição. À maioria faltava forças para andar ou até para falar. Tinham as línguas inchadas e os corpos estavam cobertos de furúnculos dolorosos. O capitão tinha morrido, tal como os oficiais, os contramestres e os pilotos; de facto, quase toda a tripulação tinha perecido.

O barco-piloto conduziu a pouco e pouco a escalavrada embarcação através dos perigos naturais que guardavam o porto, e o navio,

o *Victoria*, começou com lentidão a singrar pelo rio Guadalquivir, suavemente sinuoso, em direção a Sevilha, a cidade da qual partira três anos antes. Ninguém sabia o que se passara com o navio desde então e o seu aparecimento constituiu uma surpresa para os que perscrutavam o horizonte à espera de outras velas. O *Victoria* era um navio de mistério e todos os rostos descarnados no tombadilho estavam repletos dos segredos sombrios de uma viagem prolongada a terras desconhecidas. Apesar das tribulações da viagem, o *Victoria* e a sua reduzida tripulação tinham realizado o que nenhum outro navio conseguira antes. Viajando para ocidente até chegarem ao Oriente e continuando depois a navegar na mesma direção, tinham concretizado uma ambição tão antiga quanto a imaginação humana: a primeira circum-navegação do globo.

Três anos antes, o *Victoria* pertencera a uma frota de cinco embarcações com cerca de 260 marinheiros, todos sob o comando de Fernão de Magalhães. Português, nobre e navegador, abandonara a sua terra natal para partir ao serviço de Espanha com uma carta régia para explorar partes ainda não descobertas do mundo e reclamá-las para a Coroa espanhola. A expedição que chefiou foi das maiores e mais bem equipadas da Época dos Descobrimentos. Agora o *Victoria* e a sua pequena tripulação devastada era tudo o que restava, um navio fantasma assombrado pela memória de mais de duzentos marinheiros ausentes. Muitos tinham tido uma morte atroz, alguns de escorbuto, outros por tortura e uns tantos afogados. Pior ainda, Fernão de Magalhães, o capitão-general, tinha sido morto de forma brutal. Apesar do seu bravo nome, o *Victoria* não era um navio de triunfo, era uma embarcação de desolação e angústia.

E contudo, que história esses escassos sobreviventes tinham para contar — um relato de motins, de orgias em praias distantes e da exploração do globo inteiro. Uma história que mudou o curso da História e a forma como vemos o mundo. Na Época dos Descobrimentos, muitas expedições acabaram em desastre e foram rapidamente esquecidas, contudo esta, apesar dos infortúnios que lhe couberam em sorte, tornou-se a viagem marítima mais importante jamais empreendida.

Esta circum-navegação alterou para sempre as ideias que o mundo ocidental tinha sobre cosmologia — o estudo do universo e o nosso

lugar nesse universo — bem como sobre geografia. Demonstrou, entre outras coisas, que a Terra era redonda, que as Américas não faziam parte da Índia, mas constituíam na realidade um continente separado, e que os oceanos cobriam a maior parte da superfície da terra. A viagem demonstrou de forma definitiva que a terra é, no final de contas, um mundo. Mas também demonstrou que era um mundo de conflito incessante, quer natural quer humano. O custo destas descobertas em termos de perda de vidas e de sofrimento foi maior do que alguém poderia prever no início da expedição. Estes homens tinham sobrevivido a uma expedição aos confins da Terra, mas mais do que isso, tinham arrostado uma viagem aos recessos mais negros da alma humana.

LIVRO PRIMEIRO
À PROCURA DE IMPÉRIO

CAPÍTULO I

A DEMANDA

*Prende-o com mão macilenta,
«Houve um barco», diz-lhe então.
«Larga-me já, velho tonto!»
E retirou logo a mão.*

A 7 de junho de 1494, o papa Alexandre VI dividiu o mundo em duas partes, outorgando a parcela ocidental à Espanha e a oriental a Portugal.

As coisas poderiam ter sido diferentes se o pontífice não fosse espanhol — Rodrigo de Bórgia, nascido perto de Valência —, mas era-o. Homem de leis por formação, assumiu o nome Bórgia quando o tio materno, Afonso Bórgia, iniciou o seu curto reinado como papa Calisto III. Como a sua linhagem sugere, Alexandre VI era um papa bastante secular, contando-se entre os homens mais ricos e mais ambiciosos da Europa, dedicado às suas muitas amantes e progénie ilegítima e dotado de energia e capacidade suficientes para se entregar às suas paixões mundanas.

Fez valer todo o peso da sua autoridade para apoiar os pedidos de Fernando e de Isabel, os Reis Católicos de Espanha que tinham instituído a Inquisição em 1492 para limpar a Espanha de judeus e mouros. Exerciam influência considerável sobre o papado e tinham todas as razões para contar com um ouvido atento em Roma. Fernando e Isabel queriam a bênção do papa para proteger as recentes descobertas feitas por Cristóvão Colombo, o navegador genovês que reclamou

um novo mundo para a Espanha. Portugal, o principal rival de Espanha no controlo do comércio mundial, ameaçava defender os seus próprios direitos às terras recentemente descobertas, como faziam a Inglaterra e a França.

Fernando e Isabel imploraram ao papa Alexandre VI que apoiasse o direito da Espanha ao Novo Mundo. Alexandre VI, em resposta, publicou bulas papais — editos solenes — estabelecendo uma linha de demarcação entre territórios espanhóis e portugueses em todo o globo. A linha estendia-se do Polo Norte ao Polo Sul. Localizava-se a cem léguas (cerca de seiscentos quilómetros) a ocidente de um obscuro arquipélago conhecido como as ilhas de Cabo Verde, situado no Oceano Atlântico ao largo da costa do Norte de África. Antonio e Bartolomeo da Noli, navegadores genoveses ao serviço de Portugal, tinham-na descoberto em 1460 e desde então as ilhas tinham servido como posto avançado do comércio português de escravos.

As bulas papais concediam à Espanha direitos exclusivos para as zonas do globo que se situavam a oeste da linha; esperava-se, naturalmente, que os portugueses se limitassem ao leste. E se qualquer dos dois países descobrisse um território governado por um soberano cristão, não poderia reivindicá-lo para si. Em vez de resolver as disputas entre Portugal e Espanha, esta solução veio desencadear uma corrida furiosa entre as duas nações para reclamarem novas terras e para controlarem as rotas do comércio mundial, ao mesmo tempo que tentavam alterar a linha de demarcação para favorecer uma ou outra parte. Os conflitos em relação à localização da linha continuaram e diplomatas de ambos os países reuniram-se na pequena cidade de Tordesilhas, no noroeste de Espanha, para se tentar chegar a um compromisso.

Em Tordesilhas, os delegados espanhóis e portugueses concordaram em submeter-se à ideia de uma divisão papal, que parecia proteger os interesses de ambas as partes. Ao mesmo tempo, os representantes portugueses persuadiram os representantes espanhóis a mudar o meridiano 270 léguas mais para oeste; ficava agora a 370 léguas para ocidente das ilhas de Cabo Verde, aproximadamente $46^{\circ} 30'$ oeste, segundo cálculos modernos. Esta alteração colocava a fronteira no meio do Atlântico, mais ou menos a meio caminho entre as ilhas de Cabo Verde e a

ilha Hispaniola no mar das Caraíbas. A nova fronteira dava aos portugueses amplo acesso ao continente africano por mar e, ainda mais importante, permitia que os portugueses reclamassem as terras recentemente descobertas do Brasil. Mas a discussão em relação à linha — e a reivindicação de império que dependia da sua localização — arrastou-se durante anos. O papa Alexandre VI morreu, em 1503, e teve como sucessor o papa Júlio II que, em 1506, concordou com as alterações, tendo o Tratado de Tordesilhas chegado à sua forma final.

Resultado de infundáveis compromissos, o tratado criou mais problemas do que aqueles que resolveu. Era impossível fixar a localização da linha porque os cosmólogos ainda não sabiam como determinar a longitude — nem saberiam por mais outros duzentos anos. Para complicar ainda mais a questão, o tratado não especificava se a linha de demarcação se estendia a toda a volta do globo ou bissectava apenas o hemisfério ocidental. Finalmente, não se sabia muito sobre a localização dos oceanos e continentes. Mesmo que o mundo fosse redondo, e os homens da ciência e do saber concordavam que era, os mapas de 1494 representavam um planeta muito diferente daquele que conhecemos hoje. Misturavam geografia com mitologia, acrescentando continentes-fantasma ao mesmo tempo que descuravam os verdadeiros e o resultado era uma imagem de um mundo que nunca existiu. Até Copérnico, assumia-se em geral que a Terra era o centro absoluto do Universo, com os planetas perfeitamente circulares — incluindo o Sol — girando à sua volta em órbitas perfeitamente fixas e circulares; era melhor conceber a Terra encaixada no centro de todas estas órbitas.

Mesmo os mapas mais sofisticados revelavam as limitações da cosmologia da altura. Na Época dos Descobrimentos, a cosmologia era uma área académica especializada que se preocupava em descrever a imagem do mundo, incluindo o estudo dos oceanos e da terra, bem como o lugar do mundo no cosmos. Os cosmólogos ocupavam cátedras de prestígio em universidades e eram altamente considerados pelos tronos da Europa. Embora muitos fossem grandes matemáticos, muitas vezes dedicavam-se à astrologia, que se acreditava ser um ramo legítimo da astronomia, uma prática que os tornava queridos de soberanos inseguros à procura de conforto e encorajamento num mundo de incertezas. E esse mundo estava a mudar mais depressa do que os cosmólogos se apercebiavam. Durante todo o século XVI, os cálculos

e teorias dos antigos matemáticos e astrónomos gregos e egípcios serviam como base da cosmologia, mesmo quando novas descobertas destruíam veneráveis hipóteses. Em vez de reconhecerem que se estava próximo de uma verdadeira revolução científica, os cosmólogos reagiam a este desafio tentando modificar ou vergar esquemas clássicos, especialmente o sistema codificado por Cláudio Ptolemeu, o astrónomo e matemático greco-egípcio que viveu no século II d.C.

O volumoso compêndio de cálculos matemáticos e astronómicos de Ptolemeu fora redescoberto em 1410, depois de séculos de negligência. O revivalismo do saber clássico pôs de lado as noções medievais do mundo que se baseavam numa interpretação literal — no entanto mágica — da Bíblia, mas mesmo que a abordagem rigorosa de Ptolemeu à matemática fosse mais sofisticada do que as fantasias monásticas sobre o cosmos, a sua descrição do globo continha lacunas e erros significativos. Seguindo o exemplo de Ptolemeu, os cosmólogos europeus menosprezavam o Oceano Pacífico, que cobre um terço da superfície do mundo, nos seus mapas e apresentavam interpretações incompletas do continente americano baseadas em relatórios e rumores, em vez de em observações diretas. As omissões de Ptolemeu inadvertidamente encorajaram a exploração, porque ele fazia com que o mundo parecesse mais pequeno e mais navegável do que realmente era. Se tivesse apresentado uma estimativa correta do tamanho do mundo, a Época dos Descobrimentos poderia nunca ter acontecido.

Por entre a confusão, desenvolveram-se dois tipos de mapas: cartas «portulano» simples mas precisas, baseadas nas observações reais dos pilotos, e gráficos muito mais elaborados dos cosmógrafos. As cartas mostravam simplesmente como navegar de um ponto a outro; os cosmógrafos tentavam incluir o cosmos inteiro nos seus esquemas. Os cosmógrafos baseavam-se essencialmente na matemática para as suas descrições, mas os pilotos baseavam-se na experiência e observação. As cartas dos pilotos cobriam portos e linhas de costa marítima; os mapas-múndi dos cosmógrafos, cheios de especulação enganadora, eram muitas vezes inúteis para a navegação prática. Nenhuma das abordagens aplicava com êxito os termos do Tratado de Tordesilhas ao mundo real.

Embora fosse de esperar que os pilotos trabalhassem em estreita colaboração com os cosmólogos, esse não era de modo nenhum o caso. Os pilotos eram homens contratados que pertenciam a um estrato

social mais baixo. Muitos deles eram iletrados e confiavam em cartas simples, que delineavam linhas de costa e portos familiares, bem como nos seus próprios instintos em relação aos ventos e às águas. Os cosmólogos olhavam com sobranceira os pilotos, considerando-os «homens rudes» que possuíam «poucos conhecimentos». Os pilotos, que arriscavam a vida no mar, tinham tendência para considerar os cosmólogos como sonhadores pouco práticos. Os exploradores que empreendiam viagens oceânicas a terras distantes precisavam da perícia de ambos; iam buscar a sua inspiração aos cosmólogos, mas confiavam nos pilotos para a realização.

Embora o Tratado de Tordesilhas estivesse destinado a desmoro-nar-se sob o peso das suas conclusões incorretas, constituiu um desafio para os velhos processos cosmológicos. Fundamentados nesta ficção, baseada numa interpretação profundamente errada do mundo, Espanha e Portugal competiram entre si para estabelecer os seus impérios globais. O Tratado de Tordesilhas nem sequer era uma linha desenhada na areia; estava traçada na água.

Encorajados pelo Tratado de Tordesilhas, Fernando e Isabel procuraram formas de explorar a porção do globo concedida à Espanha. O sucesso foi difícil de definir: as viagens de Cristóvão Colombo ao Novo Mundo falharam todas pelo facto de não terem conseguido descobrir um caminho marítimo para as Índias. Uma geração depois de Colombo, o rei Carlos I retomou o intento de estabelecer um império global espanhol. Carlos I, ou os seus conselheiros, reconheceram que as Índias podiam fornecer mercadorias inestimáveis e que o bem mais precioso de todos eram as especiarias.

As especiarias têm desempenhado um papel económico essencial nas civilizações, desde a antiguidade. Tal como o petróleo hoje em dia, a procura europeia de especiarias impulsionou a economia mundial e influenciou a política global e, tal como o petróleo hoje, as especiarias ficaram inextrincavelmente interligadas às explorações, às conquistas, ao imperialismo. Mas as especiarias suscitavam um encanto e uma aura muito próprios. A mera menção dos nomes — pimenta branca e preta, mirra, incenso, noz-moscada, canela, cássia, macis e cravinho, só para mencionar algumas — evocavam as maravilhas e o mistério do Oriente.

Os mercadores árabes negociavam em especiarias por rotas terrestres que alcançavam a Ásia e tornaram-se peritos em fazer subir os preços ocultando as origens da canela, pimenta, cravo e noz-moscada com que se enriqueciam. Os mercadores mantinham um quase monopólio, insistindo que estes itens preciosos vinham de África, quando de facto eram cultivados em vários locais na Índia e na China, e especial por todo o Sudoeste Asiático. Os europeus foram levados a acreditar que as especiarias vinham de África, quando de facto aí só trocavam de mãos. Para proteger o seu monopólio, os mercadores de especiarias árabes inventaram todo o tipo de monstros e mitos para dissimular o processo vulgar de colheita das especiarias, fazendo com que parecesse incrivelmente perigoso adquiri-las.

O comércio de especiarias era importantíssimo para o modo de vida árabe. Maomé, o profeta do Islão, pertencia a uma família de distintos mercadores e durante muitos anos negociou em mirra e incenso, entre outras especiarias, em Meca. Os árabes desenvolveram métodos sofisticados de extração de óleos essenciais a partir de especiarias aromáticas, óleos esses utilizados em medicina e outros fins terapêuticos. Criaram elixires e xaropes derivados de especiarias, incluindo o *juláb*, de onde deriva a palavra «julepo». Durante a Idade Média, os conhecimentos árabes sobre as especiarias espalharam-se pela Europa ocidental, onde os boticários desenvolveram um próspero comércio de misturas feitas de cravo, pimenta, noz-moscada e macis. Numa Europa com grande necessidade de ouro (muito dele controlado pelos Árabes), as especiarias tornaram-se mais valiosas do que nunca, um componente essencial das economias europeias.

Apesar da importância esmagadora das especiarias na sua economia, os europeus continuavam a depender dos mercadores árabes para o respetivo fornecimento. Sabiam que o clima europeu não era favorável a estas espécies exóticas. No século XVI, a Península Ibérica era demasiado fria — mais fria do que é agora, sob influência do pequeno período glaciário — e demasiado seca para cultivar canela, cravinho e pimenta. Diz-se que um soberano indonésio se gabou a um mercador que queria cultivar especiarias na Europa: «Poderá conseguir levar as nossas plantas, mas nunca conseguirá levar a nossa chuva.»

Segundo o sistema tradicional, as especiarias, tal como as sedas damasco, os diamantes, os opiáceos, as pérolas e outras mercadorias da Ásia, chegavam à Europa por rotas lentas, dispendiosas e indiretas,

por terra e mar, atravessando a China e o Oceano Índico, através do Médio Oriente e do Golfo Pérsico. Os mercadores recebiam-nas na Europa, geralmente na Itália ou sul de França e enviavam-nas por via terrestre até ao seu destino final. Ao longo de todo o caminho, as especiarias passavam por várias mãos diferentes, que chegavam a atingir o número de doze, e sempre que mudavam de mãos, os preços disparavam. As especiarias eram a melhor forma de fazer dinheiro.

O comércio global de especiarias sofreu uma convulsão em 1453, quando Constantinopla caiu nas mãos dos Turcos e as veneráveis rotas terrestres de especiarias entre a Ásia e a Europa foram cortadas. A perspectiva de estabelecer um comércio de especiarias através de uma rota marítima abria novas possibilidades económicas para qualquer nação europeia capaz de dominar os mares. Para os que estavam dispostos a assumir os riscos, as compensações decorrentes de um comércio de especiarias oceânico, combinado com o controlo da economia mundial, pareciam irresistíveis.

A atração das especiarias impeliu financeiros a apoiar expedições altamente arriscadas a partes desconhecidas do globo e levou muitos jovens a arriscarem as suas vidas. Na Espanha, a melhor razão, e talvez a única, para correr o risco de se aventurar no mar era a perspectiva de ficar rico nas Ilhas das Especiarias, onde quer que essas ilhas se encontrassem. Se um marinheiro dedicasse alguns anos da sua vida a ir a essas ilhas e depois voltar, e se conseguisse trazer para casa uma pequena saca atulhada de especiarias, como por exemplo cravinho ou noz-moscada, de forma legítima ou não, podia vendê-la por dinheiro suficiente para comprar uma pequena casa; poderia viver dos rendimentos para o resto da vida. Um marinheiro de terceira classe poderia alcançar um grau modesto de riqueza, mas um capitão tinha direito a contar com muito mais do que isso na Época dos Descobrimentos — não apenas grandes riquezas e fama, mas títulos para transmitir aos seus herdeiros e terras estrangeiras para governar.

Portugal foi a primeira nação europeia a explorar os mares à procura de especiarias e do império global daí decorrente. A demanda começou logo em 1419, quando o infante D. Henrique, terceiro filho de D. João I e da sua mulher inglesa, Filipa, estabeleceu a sua corte em Sagres, um árido afloramento rochoso na ponta mais a sul de Portugal.