

rrc



UNIBrrc

Universo Barroco Iberoamericano

La Sevilla lusa

La presencia portuguesa en el Reino de Sevilla durante el Barroco

A presença portuguesa no Reino de Sevilha no período Barroco

Fernando Quiles
Manuel Fernández Chaves
Antónia Fialho Conde
coords.



La Sevilla lusa

La presencia portuguesa *A presença portuguesa*
en el Reino de Sevilla *no Reino de Sevilha*
durante el Barroco *no período Barroco*

Fernando Quiles
Manuel Fernández Chaves
Antónia Fialho Conde
coords.

© 2018

Universo Barroco Iberoamericano

4º volumen

Coordinadores

Fernando Quiles

Manuel Fernández Chaves

Antónia Fialho Conde

Director de la colección

Fernando Quiles García

Coordinador editorial

Juan Ramón Rodríguez-Mateo

Diseño editorial

Marcelo Martín

Maquetación

Laboratorio de las artes

Imagen de portada

Waghenaer, Lucas J. *Mapa del mar portugués*. University of Texas at Arlington Libraries

Fotografías y dibujos

De los autores, excepto que se especifique el autor de la imagen

© de los textos e imágenes: los autores

© de la edición:

E.R.A.Arte, Creación y Patrimonio Iberoamericanos
en Redes / Universidad Pablo de Olavide

CIDEUS / Universidad de Évora, Portugal

CIDEHUS - UID/HIS/00057/2013 (POCI-01-0145-FEDER-007702)

ISBN: 978-84-09-07016-9

Depósito Legal: SE-2247-2018

2018, Sevilla, España

Comité Asesor

Dora Arizaga Guzmán, *arquitecta*. Quito, Ecuador

Alicia Cámara. *Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)*. Madrid, España

Elena Díez Jorge. *Universidad de Granada*, España

Marcello Fagiolo. *Centro Studi Cultura e Immagine di Roma*, Italia

Martha Fernández. *Universidad Nacional Autónoma de México*. México DF, México

Jaime García Bernal. *Universidad de Sevilla*, España

María Pilar García Cuetos. *Universidad de Oviedo*, España

Lena Saladina Iglesias Rouco. *Universidad de Burgos*, España

Ilona Katzew. *Curator and Department Head of Latin American Art*. Los Angeles County Museum of Art (LACMA). Los Angeles, Estados Unidos

Mercedes Elizabeth Kuon Arce. *Antropóloga*. Cusco, Perú

Luciano Migliaccio. *Universidade de São Paulo*, Brasil

Víctor Mínguez Cornelles. *Universitat Jaume I*.

Castellón, España

Macarena Moralejo. *Universidad de Granada*, España

Ramón Mújica Pinilla. Lima, Perú

Francisco Javier Pizarro. *Universidad de Extremadura*. Cáceres, España

Ana Cielo Quiñones Aguilar. *Pontificia Universidad Javeriana*. Bogotá. Colombia

Delfín Rodríguez. *Universidad Complutense de Madrid*, España

Janeth Rodríguez Nóbrega. *Universidad Central de Venezuela*. Caracas, Venezuela

Olaya Sanfuentes. *Pontificia Universidad Católica de Chile*. Santiago, Chile

Pedro Flor. *Univ. Aberta / Instituto de História da Arte - NOVA/FCSH*, Portugal



Índice

Presentación Pilar Rodríguez Reina	8
A Sevilha Portuguesa Jorge Monteiro	10
Introducción - Introdução Manuel F. Fernández / Antónia Fialho Conde / Fernando Quiles	14
Portugueses y españoles: entre lo rayano y lo fronterizo Ángel Rivero	20
Pilotos de naos, mercaderes y traficantes de esclavos: fortuna y asentamiento de los portugueses en la Triana del siglo XVI Manuel F. Fernández Chaves	32
Impressos de Sevilha na Biblioteca Pública de Évora, os livros enquanto mestres mudos, intérpretes da vontade e tesoueiros da memória Antónia Fialho Conde	56
De la literatura del Siglo de Oro al iberismo: la construcción de una identidad cultural a través de las letras hispano-lusas David García Ponce	74
Influencia portuguesa en el último gótico de la Baja Andalucía Manuel Romero Bejarano	92
Lourenço de Salzedo (c. 1530-1577), Um grande pintor andaluz Ao serviço de d. Catarina de áustria, rainha de portugal Vitor Serrão	114

Portugueses en el Reino de Sevilla: Jerez de la Frontera, 1470-1550 José A. Mingorance Ruiz	136
Niculoso Pisano y Portugal. Nuevos datos y algunas hipótesis Alfonso Pleguezuelo	170
Vasco Pereira: Lisboeta de nacimiento y sevillano de adopción. Más noticias sobre su etapa sevillana Elena Escuredo Barrado	184
No somos portugueses sino del Algarve Maria da Graça A. Mateus Ventura	194
Fachadas religiosas barrocas de Sevilha e Lisboa: contributos para um estudo comparativo Maria João Pereira Coutinho	218
Ecos portugueses nos impressos hispalenses de Bernardino de Escalante Rui Manuel Loureiro	236
Gabriel del Barco y Minusca pintor: elementos para uma visão prosopográfica da Lisboa Barroca Pedro Flor / Susana Varela	252
Obras y artistas portugueses en la Tierra de Sevilla entre los siglos XVI al XVIII José María Sánchez-Cortegana	288
Plata y plateros portugueses en el antiguo reino de Sevilla Antonio Joaquín Santos Márquez	306

Exemplos de produção andaluza na coleção de ourivesaria do Museu Nacional de Arte Antiga. A importância do legado de Francisco Barros e Sá Nuno Cruz Grancho	326
Sevilla, punto de encuentro: Vieira Lusitano y los primeros pensionados de Felipe V en Roma Pilar Diez del Corral Corredoira	344
Borbones & Braganza: ambiente cultural y gusto artístico en el interregno festivo hispalense (1729-1733) José María Morillas Alcázar	362
Las fiestas patronales de la cofradía de san Antonio de los portugueses: música y devoción Clara Bejarano Pellicer / Jaime García Bernal	380
Una casa portuguesa extramuros de Sevilla: la morada del doctor Simón de Tovar en la Calzada de la Cruz Francisco Javier Sánchez-Cid Gori	400
O escultor Caetano Alberto da Costa: de aprendiz em Lisboa a mestre em Sevilha Sílvia Ferreira	418
Familias portuguesas y sus empresas artísticas en Sevilla Salvador Hernández González / Francisco J. Gutiérrez Núñez	448
Sevilla portuguesa y barroca Fernando Quiles	474

No somos portugueses sino del Algarve

Maria da Graça A. Mateus Ventura

Universidade de Lisboa, Centro de História (Portugal)

Resumen

Os marinheiros portugueses, considerados estrangeiros apesar da União Ibérica, ocupavam o segundo lugar nas frotas da Carreira das Índias, logo a seguir aos andaluzes. Dos portugueses, cerca de 70% dos marinheiros procediam do Algarve. Resulta que o recrutamento de marinheiros do Algarve constituía parte importante do mercado laboral necessário à Carreira das Índias o que é evidenciado por medidas legislativas excepcionais. O Algarve tinha, na verdade, uma relação especial com a Andaluzia, fruto da continuidade geográfica e das complicitades fronteiriças. Tavira e Portimão eram os portos mais importantes e aqueles cujas comunidades mantiveram uma relação mais estreita com Sevilha e com a América, por via da emigração, da navegação e do comércio. O argumento No somos portugueses, sino del Algarve é recorrente, não só nos processos de restituição dos bens dos algarvios defuntos, mas também nos processos fiscais e judiciais movidos pela Casa da Contratação das Índias contra os mareantes ou mercadores do Algarve envolvidos, ilicitamente, no comércio indiano.

Palabras clave: Algarve, marinheiros, estrangeiros, legislação, Sevilha, comércio hispano-americano

Abstract

The Portuguese sailors, considered foreigners despite the Iberian Union, occupying the second place on the Career of the Indies fleet, just after the Spanish. About 70% of the Portuguese sailors came from the Algarve. It follows that the recruitment of sailors on the Algarve constituted an important part of the labour market necessary for the Career of the Indies which is evidenced by exceptional legislative measures. Actually, the Algarve had a special relationship with Andalusia, due to the geographical proximity and border complicity. Tavira and Portimão were the most important ports and

those whose communities have maintained a close relationship with Seville and with America, through emigration, shipping and trade. The argument "We are not Portuguese, but from Algarve" is recurring, not only in the process of restitution of property of deceased persons, but also in the fiscal and judicial proceedings against the seafarers or Algarve merchants involved, unlawfully, in the Indian trade.

Keywords: *Algarve, sailors, foreigners, legislation, Spanish American trade, Seville*

"No somos portugueses, sino del Algarve" foi o argumento usado por muitos algarvios quando os oficiais da Casa da Contratação de Sevilha ou os fiscais e ouvidores nas Índias os importunavam e ameaçavam de expulsão das Índias por serem estrangeiros. A mesma alegação é frequente nos processos de restituição dos bens de defuntos aos seus familiares no Algarve. Quando os defuntos eram acusados de terem passado às Índias sem licença ou de aí terem tratado e contratado ilegalmente, os herdeiros usaram de todos os meios ao seu dispor para impedir o sequestro da herança pelas autoridades em Sevilha e recuperar algum benefício das mais ou menos prolongadas ausências dos seus parentes. Além da convocação de testemunhas abonatórias, a invocação da condição de natural por o *"Algarve pertencer ao reino de Castela"* constitui o argumento mais surpreendente. Esta reivindicação de pertença legal a Castela situa-se no contexto político da União Ibérica, embora a legislação filipina reite-rasse, com aplicação mais ou menos flexível consoante as necessidades da navegação e do comércio, a condição de estrangeiros atribuída aos lusitanos, incluindo os algarvios.

Introdução

Independentemente do uso ou não deste argumento, o que nos importa não será avaliar a dimensão do envolvimento das gentes do Algarve na navegação e no trato indiano¹, mas sim contribuir para a discussão do problema da natural cumplicidade e complementaridade entre o Algarve e a Andaluzia no contexto da Carreira da Índia. Se a cumplicidade se manifestava claramente no contrabando na costa algarvia, sobretudo no complexo Sagres – Lagos, Vila Nova de Portimão e Tavira², a complementaridade evidencia-se não só na contratação de marinheiros, pilotos e mestres de navios do Algarve, como pela sua participação espontânea e à margem do controlo da Casa da Contratação, via Canárias e Brasil ou ao abrigo dos *asientos* de negros.

Em coerência com o tema proposto, analisámos processos relativos a naturais de Vila Nova de Portimão e Tavira, defuntos a bordo ou nas Índias, no marco temporal da União Ibérica. Alguns deles estabeleceram-se em Triana, casaram e adquiriram bens de raiz, outros deixaram as mulheres na terra, em geral, grávidas. Esta diversidade de situações possibilita uma reflexão sobre as estratégias de integração, em resposta às exigências legais, sobre os laços com a família ausente e a memória da terra. Contudo, limitar-nos-emos, por agora, ao estudo de casos que justificam o título deste texto.

Os *autos de bienes de difuntos* constituem as fontes mais ricas para uma reconstituição da estrutura familiar, do percurso de vida, das teias relacionais, dos laços de solidariedade, da cultura material, das crenças e devoções. No caso dos processos contenciosos de restituição de bens, acresce informação sobre a tramitação judicial e administrativa e a cooperação institucional entre as autoridades no Algarve e na Andaluzia³.

1. Este tema tem sido estudado por numerosos autores, em particular por António Dominguez Ortiz, Enriqueta Vila Vilar, Pierre e Huguette Chaunu, Fernando Serrano Mangas e, mais recentemente, Manuel Fernández Chaves (2012), Ignacio González Espinosa (2015), José Manuel Díaz Blanco, María José Rodríguez Trejo, António García-Baquero González, Auke Jacobs (2012), entre outros.
2. Este tema foi recentemente (Maio 2017) apresentado por mim no *Congresso internacional Debates sobre la Corrupción en el Mundo Ibérico, siglos XVI-XVIII*, promovido pela Universidade Complutense de Madrid (org. Pilar Ponce Leiva e Francisco Andújar Castillo) com a comunicação “As Arribadas como estratégia de fuga: Algarve, Açores, Antilhas” *Debates sobre la corrupción en el mundo ibérico, siglos XVI-XVII*. Coord. Francisco Andújar Castillo y Pilar Ponce Leiva. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2018, 551-156. <http://www.cervantesvirtual.com/obra/debates-sobre-la-corrupcion-en-el-mundo-iberico-siglos-xvi-xviii-928763/>.
3. Estas fontes foram amplamente usadas em Mateus Ventura, Maria da Graça A. Os *Portugueses no Peru ao tempo da União Ibérica: mobilidade, cumplicidades e vivências*, 2 vols, Lisboa, Imprensa Nacional, 2005, passim. Ver também González Cruz, David. “La carrera de Indias en la documentación testamentaria. Huelva y América en los

É, sobretudo, com base nestes fundos documentais que se encontram no Archivo General de Indias, que construímos o nosso discurso.

O Algarve estava fisicamente separado da Andaluzia pelo rio Guadiana, mas unido por um mar comum que não constituía uma fronteira linear, ao contrário, apresentava-se como um espaço de difícil controlo. Considerando o significado polissémico de fronteira⁴, no espaço, no tempo e no seu contexto socioeconómico, nem o Guadiana nem o mar fronteiro, *a priori*, uma das fronteiras externas do reino de Castela, impediam que produtos e pessoas circulassem em ambos os sentidos, alheios a configurações políticas definidas por tratados. Embora as fronteiras se possam diluir num contexto de cumplicidade inter-regional, podem também reforçar a identidade de uma comunidade face a outras limítrofes. No caso do Algarve, no contexto da expansão portuguesa no Norte de África, no século XV, e da Carreira da Índia, primeiro ao longo do século XVI, depois, durante a União Ibérica, é notória a permeabilidade da fronteira, resultante da mobilidade partilhada por algarvios e andaluzes.

“Cruzar la raya”

Se no espaço imperial hispânico, as fronteiras correspondiam, em geral, a distintas realidades linguísticas, culturais e religiosas, no espaço ibérico, considerando os reinos de Portugal e Castela, tal não acontecia. Trata-se do mesmo contexto cultural, de usos e costumes idênticos e de práticas transfronteiriças que dificultavam a imposição da fronteira como barreira.

Ao longo da primeira metade do século XVI, a constante participação de portugueses nas expedições de descobrimento e conquista⁵, promovidas pelo reino vizinho, indicia um diálogo muito estreito através do mar. A independência política e a rivalidade económica entre os Estados ibéricos não impedia que as populações fronteiriças, animadas por laços comerciais, por vezes clandestinos, e pela comunhão de ideais e ambições, se envolvessem nos mesmos projetos. Desta cumplicidade

siglos XVII y XVIII”, António Eiras Roel (ed.), *La emigración española a Ultramar, 1492-1914*, Madrid, Tabapress, 1991, pp. 227-244.

4. A respeito da questão das fronteiras do Império Espanhol, quer na Europa, quer na América, ver Mantecón Movellán, Tomás A., Trechuelo García, Susana. “La(s) frontera(s) exteriores e interiores de la Monarquía Hispánica: perspectivas historiográficas”, *Historia Crítica*, 59, Enero - marzo, 2016, pp 19-39. Sob o ponto de vista teórico, as reflexões dos autores, sobretudo sobre as fronteiras externas, são pertinentes para este estudo.

5. Ventura, Maria da Graça A. Mateus. *Portugueses no descobrimento e conquista da Hispano-América: viagens e expedições (1492-1557)*, Lisboa, Edições Colibri / ICIA, 1999.

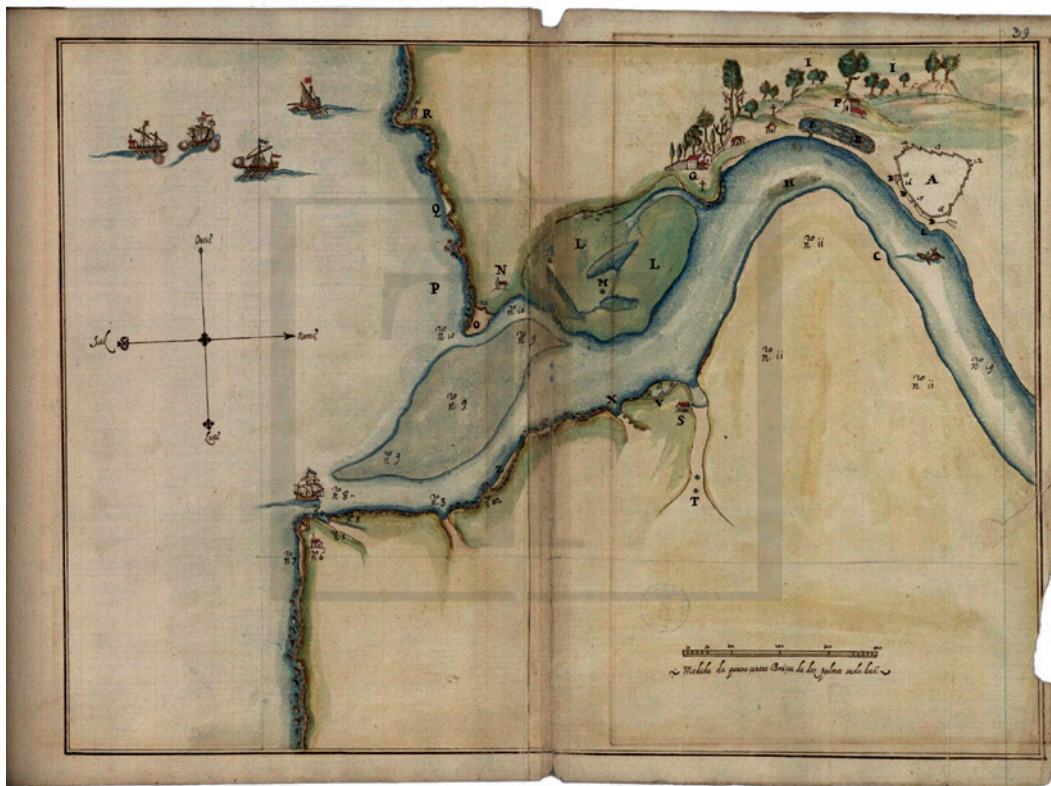


Fig. 1. Vila Nova de Portimão, 1617.

Fonte: Alexandre Massaii, Descrição e plantas da costa, dos castelos e fortalezas, desde o Reino do Algarve até Cascais, da Ilha Terceira, da praça de Mazagão, da Ilha de Santa Helena, da fortaleza da Ponta do Palmar na entrada do Rio de Goa, da cidade de Argel e de Larache.

Portugal, Torre do Tombo, Casa de Cadaval, 29 (PT/TT/CCV/29), f. 36-39. Disponível em <http://digital.arquivos.pt/details?id=3908671>

resultou a dificuldade em impor uma consciência política de pertença a um território já que os povos encontravam mais afinidades na vizinhança, ainda que do outro lado da fronteira, do que com os falantes da mesma língua ou sujeitos à mesma lei, mas moradores em terras distantes. Se a União Ibérica foi facilitada por esta interação entre comunidades de fronteira não impediu que surgissem conflitos e disputas que culminaram com a rutura de 1640. Contudo, esses conflitos não foram motivados pelas comunidades, mas por uma gestão política arbitrária, apoiada em elites com interesses divergentes, que foi incapaz de reconhecer e valorizar uma vivência coletiva.

A flexibilização conjuntural da fronteira dependia das necessidades da Monarquia Hispânica, oscilando entre proibições / restrições e criação de oportunidades de negócio aos vassallos da Coroa e a estrangeiros, entre os quais se incluíam os Portugueses.

A dificuldade em impedir o contrabando prova a ineficácia do controlo do perímetro marítimo como fronteira, em particular no Algarve, do Cabo de S. Vicente a Tavira, espaço de navegação obrigatória para

as frotas das Índias. Legal ou ilegalmente, a gente do mar do Algarve participava ativamente nesta rota fornecendo barcos, apetrechos e mão-de-obra qualificada ou abrigo para as armadas da Guarda no porto de Vila Nova de Portimão, contribuindo para uma inevitável interdependência económica e estratégica.

Cruzar la raya, expressão da época que se referia aos portugueses que passavam ao reino vizinho⁶, tornou-se um fenómeno cada vez mais frequente que, em geral, implicava dissimulação devido ao estatuto de estrangeiros para lá da raia e à persistência legislativa, pouco eficaz, aliás, na exclusão dos lusitanos das rotas indianas.

A dissimulação podia conseguir-se, desde logo, pela castelhanização do nome. Os nomes próprios eram idênticos em Espanha e em Portugal, bastava usar a grafia e a fonética castelhana para camuflar a origem. No que respeita aos apelidos, nas camadas populares, em geral usava-se apenas um e nem sempre coincidia com o dos progenitores. A fixação do apelido foi imposta pela Igreja, após o Concílio de Trento, e foi-se generalizando em todas as camadas sociais⁷. Contudo, continuou a reinar um certo caos, uma vez que irmãos adotavam, muitas vezes, apelidos distintos. A adoção de um segundo apelido obedecia, popularmente, a critérios toponímicos ou profissionais. Este critério contribui para o esclarecimento das origens do individuo quando não há uma clara assunção da naturalidade ou da atividade. A dissimulação era ainda facilitada pela homonímia o que exaspera os historiadores e induz em erro os mais incautos. Daí a dificuldade em quantificar, com exatidão, o número de viajeros e mareantes que cruzaram o Atlântico, através de Sevilha ou do litoral algarvio.

A fixação duradoura dos algarvios em Sevilha, sobretudo em Triana, na paróquia de Santa Ana, levanta o problema da naturalidade. Se, em geral, o seu envolvimento nas atividades de navegação lhes estava interdito, tornava-se necessário invocar ou obter o estatuto de natural do reino de Castela sempre que eram alvo da atenção das autoridades por alguma suspeita de participação fraudulenta ou quando solicitavam

6. Rodríguez Trejo, María José. “Acerca de los pasos por donde pasan de Portugal a Castilla: La lucha frente al contrabando a mediados del siglo XVII”, *Comercio y cultura en la Edad Moderna: Actas de la III reunión científica de la fundación española de Historia Moderna*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2015, pp. 791-793.

7. Herzog, Tamar. “Nombres y apellidos: ó cómo se llamaban las personas en Castilla e Hispanoamérica durante la época Moderna”, *Anuario de Historia de América Latina*, Banal 44, Bohlau Verlag, 2007, p.8.

licença para navegar ou contratar nas Índias⁸. As implicações do estatuto de natural ou de estrangeiro eram decisivas para os emigrantes portugueses. Estes, conforme a situação, afirmavam-se estrangeiros para se eximirem a determinados impostos, ou naturais para beneficiar da liberdade de circulação no espaço andaluz-americano.

A possibilidade de naturalização facilitou a fixação legal desta comunidade em Sevilha - elo de ligação fundamental com o tráfico indiano e a navegação. Durante o século XVI as regras foram muito apertadas e os portugueses, tal como outros estrangeiros, recorreram a diferentes estratégias para se inserirem no lucrativo comércio transatlântico centralizado em Sevilha, gerido pela Casa da Contratação das Índias: dissimulação, associação a testas de ferro espanhóis ou casamento com mulheres naturais. Progressivamente, tornaram-se indispensáveis e a legislação cada vez mais permissiva facilitou aquilo a que Vitorino Magalhães Godinho designou de “enxurrada”, de finais do século XVI às primeiras décadas do século XVII.

Durante a União Ibérica, os portugueses mantiveram o seu estatuto de estrangeiros e os requisitos para naturalização fixados por Filipe II, em cédula de 1561⁹, ratificada por decreto de 21-02-1562 (residir no reino ou nas Índias durante dez anos, com casa, bens e casados com mulheres naturais)¹⁰, foram agravados por Filipe III em consequência das queixas apresentadas pelo prior e cônsules da Universidade de Carregadores, em 1592, alegando o perigo de os estrangeiros naturalizados monopolizarem o comércio indiano¹¹. Na cédula de 10-02-1608 estabelecem-se novas condições: vinte anos contínuos de residência, dez dos quais com casa; tratar e contratar com capitais próprios; possuir bens de raiz e matrimónio com mulheres naturais ou filhas de estrangeiros

8. Herzog, Tamar. “Naturales y extranjeros: sobre la construcción de categorías en el mundo hispánico”, *Cuadernos de Historia Moderna*, X, 2011, p. 23: “Dado que uno vindicaba su condición de natural o extranjero sólo cuando unos intereses concretos lo justificaban, el ser de una calidad u otra sólo se cristalizaba en momentos de crisis (en los que se pretendía cambiar el status quo) o competición (en los que hubo oposición). En las demás circunstancias, nadie inquiría sobre quiénes eran sus prójimos ni a nadie le importaba qué y quién pretendían ser”.

9. García-Baquero González, António. “Los extranjeros en el tráfico con Indias: entre el rechazo legal y la tolerancia funcional”, M. B. Villar García y P. Pezzi Cristóbal (dir.), *Los Extranjeros en la España Moderna: Actas del I Coloquio Internacional*, Tomo I, Málaga, Portadilla, 2003, p. 87.

10. Veitia Linage, Joseph de. *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Buenos Aires, Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1945 (1ª ed., Sevilla, 1672.), Lib. I, cap. XXXI.

11. García-Baquero González, António. “Los extranjeros en el tráfico con Indias...”, ob. cit., p. 88.

nascidas no reino; obrigatoriedade de fazer prova documental da situação, incluindo inventário de bens¹². Dez anos mais tarde, Filipe III, por cédula de 11-10-1618, fixa em 4.000 ducados o valor mínimo para os bens de raiz, provados por escritura (herança, doação, compra ou título oneroso, rendas ou permutas perpétuas)¹³. Em 1620 é evidente uma flexibilização quando se aceita a atribuição do estatuto de natural aos nascidos no reino de pais estrangeiros e que se recomenda moderação contra os estrangeiros que tivessem licenças litigadas para contratar¹⁴. Com Filipe IV, logo a partir de 1621, continua a liberalização na concessão de cartas de naturalidade não só aos que cumpriam os requisitos estipulados pela legislação anterior, como a outros recém-chegados, em troca de donativos, contribuições ou asientos, o que suscitou queixas estridentes por parte do Consulado sevilhano¹⁵.

Na década de 1630, os portugueses constituíam já a nação predominante nas nóminas¹⁶ de mercadores estrangeiros cujo objetivo era introduzir-se no negócio e trato das Índias e no seu abastecimento exterior a partir das rotas que ligavam Sevilha a Lisboa, a Itália e ao Norte da Europa¹⁷.

12. León Pinelo, Antonio de. *Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias. Mandadas imprimir y publicar por la Majestad Católica del Rey Don Carlos II*. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1973, T. I, Lib. III, Tit. XIII. Na verdade, fora Fernando, o Católico, o primeiro monarca a estabelecer as condições naturalização, em 08-02-1505: os estrangeiros que “*en la ciudad de Sevilla e Cádiz o Xerez tienen bienes rayzes y son casados por espacio de quince o veinte años e tienen su asyento hecho en estos Reynos, estos tales bien se pueden haver por naturales*” (García-Baquero González, António. “Los extranjeros en el tráfico con Indias: entre el rechazo legal y la tolerancia funcional”, M. B. Villar García y P. Pezzi Cristóbal (dir.), *Los Extranjeros en la España Moderna: Actas del I Coloquio Internacional*, Tomo I, Málaga, Portadilla, 2003, p. 86).

13. León Pinelo, António. *Recopilación...* ob. cit, T. I, Lib. II, Tit. XII.

14. *Ibidem*. Cédula de 14-08-1620.

15. Em 1631, António Nunes Gramaxo, estante em Sevilha, pagou 10.000 ducados pela carta de naturalidade, com todas as prerrogativas inerentes à liberdade de comércio, de carácter vitalício e sem qualquer possibilidade de contestação por ninguém nem sequer pelo Consulado de Sevilha (AGI, Santa Fé, 109, N. 27, fls 699-699v). Em 1613, seu tio, Jorge Fernandes Gramaxo, residente em Cartagena das Índias, pagara 3.000 ducados pela sua naturalização e licença para tratar e contratar, assinada por Filipe III, em 1614 (AGI, Santa Fé, 100, fl. 581). A informação completa sobre estes processos pode ser consultada em Maria da Graça A. Mateus Ventura, *Os Portugueses no Peru ao tempo da União Ibérica: mobilidade, cumplicidades e vivências*, 2 vols, Lisboa, INCM, 2005.

16. Sobre as nóminas de portugueses e outros estrangeiros em Sevilha, ver, além de Domínguez Ortiz (1946), Juana Gil-Bermejo (1976), Pedro Collado Villalta (1979) e Jesús Aguado de los Reyes (2005).

17. Aguado de los Reyes, Jesús. “Lisboa, Sevilla, Amberes, eje financiero y comercial en el sistema atlántico (primera mitad del siglo XVII)”, Carlos Martínez Shaw e José Maria Oliva Melgar (eds), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Marcial Pons Historia, 2005, pp. 101-125. Ver, sobretudo, os pontos 2 e 3.

Entre os estrangeiros, os portugueses, flamengos e genoveses constituíam as comunidades mais dinâmicas e poderosas. Segundo António Domínguez Ortiz¹⁸, no reinado de Felipe III, entre 1600 e 1619, foram atribuídas 59 cartas de naturalidade: 21 flamengos, 17 portugueses, 5 genoveses... No reinado seguinte, correspondente ao consulado do duque de Olivares, é evidente uma maior permissividade do Estado relativamente à concessão de cartas de naturalidade e de licenças para tratar e contratar nas Índias. Cresce, naturalmente, a comunidade portuguesa em Sevilha conectada com Lisboa e a América, com destaque para Cartagena das Índias e Lima. No reinado de Felipe IV, entre 1621 e 1640, foram concedidas 160 “*cartas de naturaleza*”, das quais 59 a portugueses¹⁹. Neste período destaca-se o ano de 1631 com 11 naturalizações, exatamente no ano em que António Nunes Gramaxo e seu sobrinho Luís Fernandes Soares obtiveram as suas.

A partir da década de trinta de Seiscentos, tanto o Consulado de Sevilha como o Conselho das Índias manifestaram uma crescente relutância na concessão de cartas de naturalidade já que esta prática eliminava intermediários no comércio com as Índias e afetava os interesses dos verdadeiros naturais.

No que respeita à reivindicação de naturalidade, segundo Dominguez Ortiz, até 1640, “*os portugueses que não queriam ser confundidos com os castelhanos, aceitavam a designação de espanhóis, entendendo Espanha como uma unidade geográfico-cultural que incluía fortes diversida-*

18. Domínguez Ortiz, António. *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII y otros artículos*. Sevilla, Diputación de Sevilla, 1996, Apéndice I, pp. 137-164. Sobre as naturalizações de portugueses, ver também o estudo de José Manuel Díaz Blanco, “La corona y los cargadores a Indias portuguesas de Sevilla (1583-1645)”, Felipe Lorenzana de la Puente et al (coord.), *Iberismo. Las Relaciones entre España y Portugal: y otros estudios sobre Extremadura*, Llerena, Sociedad Extremeña de Historia, 2008, pp. 91-104. Para uma clara visualização do peso da comunidade portuguesa em Sevilha ver o gráfico 1: Naturalisations en Andalousie Occidentale entre 1580 et 1650 em Eberhard Crailsheim, “Les marchands français à Séville (1580-1650): les exemples de Pedro de la Farxa, Lanfran David et Pedro de Alogue”, Guy Saupin y Jean Philippe Priotti (ed.), *Le commerce atlantique franco-espagnol: acteurs, négoce et ports (XVIIe - XVIIIe siècle)*, Rennes, Presses Universitaires, 2008, p. 237.

19. Em 1640, perante o sucesso da rebelião de Portugal, foram proibidas novos processos de naturalização ou de residência de novos portugueses. Contudo, os que já se encontravam em Espanha não foram importunados, apesar do incidente de tentativa de sequestro dos bens consignados a portugueses na frota de 1641. Mais uma vez a proibição foi temporária, embora desmotivadora. Alguns mercadores enraizados no comércio indiano renovaram a sua naturalidade: Rui Dias Angel (1641), Bento de Mesquita, Enrique de Andrade e António Mendes Chilhão (1643). Ver Díaz Blanco, José María, “La corona y los cargadores...”, op. cit, p. 104.

des internas”²⁰. É neste sentido que o argumento “*No somos portugueses, sino del Algarve*” pode ser interpretado, estabelecendo uma analogia com a tese do presbítero jesuíta Lourenço de Mendonça que, do Potosí, enviou em 1630, uma *Suplicación en defensa de los Portugueses* a Filipe IV, para conhecimento ao Conselho das Índias e ao Conselho de Portugal, em cujo argumento se pode ler²¹:

“Que siendo Portugal parte de la Espana, y los Portugueses tan naturales, y tan verdaderos Espanoles y tan naturales y leales vasallos de Su Magestad no los deven en el Perú y mas partes de las Indias Occidentales los juezes executores, interpretar, ny incluir en la cedula Real de los estrangeros sospechosos y retirados de los puertos de mar, haziendolos componer y pagar la estada en la tierra de Su Rey y señor natural, y la sospecha que no tienen: No siendo nombrados en la dicha Real cédula : Ni haciéndose esto en el Perú, y más partes de las Indias a ninguno de las otras naciones, Reynos, y Coronas de dentro de España que tambien no son Castellanos, como son Catalanes, Nauarros, Valencianos, Aragoneses y otros, sino solo a los Portugueses.”

Lourenço de Mendonça assume que Espanha é uma entidade composta da qual faz parte Portugal, tal como Castela, Catalunha, Navarra, Valência e Aragão, e que sendo os portugueses vassallos leais e tão naturais como os restantes espanhóis não devem ser discriminados. Está implícito o conhecimento do autor relativamente à situação criada por cédulas emitidas anteriormente (13-01-1596)²², em 1598, 1606, 1615 e a de 1619 que, ao mesmo tempo que determinavam que os compostos legitimamente não se incluísem na proibição de estrangeiros, proibia os estrangeiros de permanecer nos portos e compelia as autoridades a enviá-los terra adentro²³. Na essência, esta súplica de Lourenço de

20. Domínguez Ortiz, António. *Los extranjeros en la vida española...*, ob. cit., cap. VI, pp. 89 – 90.

21. *Suplicación a Su Magestad Catolica del Rey nuestro señor, que Dios guarde. Ante sus Reales Consejos de Portugal y de las Indias, en defensa de los Portugueses. Por el doctor Lorenço de Mendonça, Presbítero, natural de la villa de Cesimbra, Arçobispado de Lisboa, y Maestrazgo de Santiago en el Reyno de Portugal, y Comissario del Santo Oficio en la villa Imperial de Potosí por la Suprema y general Inquisición.* Imprensa en Madrid, Año MDCXXX, Argumento.

22. Veitia Linage, *Norte de la Contratación...*, ob. cit, Lib. I, Cap. XXXI: segundo esta cédula, os estrangeiros podiam ser admitidos a composição nas Índias desde que tivessem passado sem licença. Contudo, apenas estavam autorizados a tratar e a contratar nas Índias e não entre estas e Espanha ou entre o Peru e Nova Espanha.

23. León Pinelo, António. *Recopilación...* ob. cit, T. I, Lib. II, Tit. XII.

Mendonça manifesta a sua adesão à União Ibérica, claramente expressa nas palavras finais²⁴:

"(...) la union de los Reynos y Monarquia de V. Magestad que principalmente depende destas tres Coronas de Castilla, Portugal y Aragón unidas y hermanadas, que son la cuerda de tres hilos, que dize el Espiritu Santo, que teniendo juntos y bien unidos es dificultosa de romper."

No entanto, o presbítero jesuíta manifesta incongruência na alegação em defesa da igualdade dos portugueses face aos castelhanos ao reivindicar apenas a equidade para os portugueses já estabelecidos nas Índias²⁵:

"No se trata, ni pide aquí para los Portugueses passage, ni oficios para las Indias Ocidentales y Peru sino solamente que los que allá huviere no sean compuestos, como no lo son los Castellanos, y mas españoles en la India y Brasil, y mas partes de la conquista de Portugal, pues la igualdad de la justicia y razón asi lo pide."

De facto, tal havia sido previsto na cédula de 1621.

A ineficácia da legislação proibitiva e os prejuízos que o seu cumprimento causaria ao Erário público, levaram a uma certa tolerância na aplicação das leis e à criação de um imposto a pagar pelos estrangeiros residentes nas Índias – a composição. Para estarem sujeitos à composição era necessário que os estrangeiros reunissem certos requisitos, entre os quais terem residência durante algum tempo nas Índias e aí ter contraído matrimónio.

As sucessivas proibições provam que a interferência dos portugueses, quer na colonização quer no comércio, era muito forte. Como resposta a estas restrições, muitos portugueses escondiam a sua nacionalidade, o que não era difícil dada a homonímia, como vimos. Sempre com o comércio como pano de fundo, os portugueses foram ocupando pontos nevrálgicos do império indiano. Esta presença cresceu significativamente com o incremento do tráfico negreiro. Não só acorriam os protagonistas diretos deste trato, com o beneplácito ou passividade das autoridades locais e da população em geral, como também os tripulantes dos navios, boticários, médicos e outros aventureiros. A sua versatilidade

24. *Suplicación a Su Magestad Catolica...*, ob. cit., fl. 57v.

25. *Ibidem*, Argumento.



Fig. 2. Pintura maneirista, de finais do séc. XVI, parte do retábulo da capela-mor da igreja de S. Sebastião de Lagos. De oficina regional, esta representação de S. Vicente apresenta um interessante fundo marítimo, com diversos tipos de embarcações de uso no Algarve, nomeadamente naus, barcas, caravelas e galés* (Foto: Carlos Osório, 2018)

* Vítor Serrão publicou uma reprodução e uma análise preliminar desta tábuca em “A imagem do mar e da capital do Império no século XVI: um novo testemunho iconográfico da Lisboa das Descobertas”, Ventura, Maria da Graça A. Mateus (coord.), *As rotas oceânicas (séculos XV-XVII)*, Lisboa, Edições Colibri /ICIA, 1999, p.176.

e audácia permitia-lhes adentrarem-se nas Índias e, dissimulada ou legalmente, exercer ofícios variados.

Cabeça do império americano, Sevilha tornou-se uma cidade cosmopolita que cresceu exponencialmente ao longo do século XVI (passou de 50.000 habitantes em 1534, para 120.519 em 1588)²⁶. A Andaluzia era uma es-

“Sevilla, la puerta de Indias”

26. Domínguez Ortiz, *Los extranjeros en la vida española...* ob. cit, cap. IV, p. 247.

pécie de irmã rica do Algarve. Apesar da afirmação clara e reiterada por parte do Conselho de Índias do exclusivo colonial, a carência de navios e de gente do mar impunha alguma flexibilidade na relação com os algarvios. Ora, o Algarve litoral, sobretudo Tavira, Portimão e Lagos²⁷, fervilhava de marinheiros, mestres e pilotos ansiosos por participar no festim.

Vejamos como as medidas legislativas refletiram a tensão entre o desiderato de manter o exclusivo do comércio e da navegação nas mãos dos espanhóis e a crescente carência de navios e de gente do mar. Os algarvios preferiam vender os seus navios na Andaluzia onde o preço mais que duplicava, embora tal não fosse considerado lícito pelas autoridades portuguesas. A Casa da Contratação, com o apoio do Consulado de Mercadores de Sevilha, por várias vezes encomendou navios em Portimão, Lagos e Tavira, sendo opinião comum que o Algarve era o maior viveiro mundial de caravelas²⁸, tipo de barco usado como navio de aviso quando se instituiu o regime de frotas. Segundo Aguado de los Reyes, entre 1516 e 1574, entre quarenta e quatro navios vendidos em Sevilha, a frota maior era de origem portuguesa, dos quais três de Tavira e um de Portimão²⁹.

Ao longo do século XVI, no que respeita à legislação sobre a participação de mareantes portugueses, evidenciou-se uma progressiva flexibilização face à inevitabilidade de admitir estrangeiros na carreira da Índia. Se em 1515, D. Fernando proibiu a admissão de pilotos portugueses e o seu sucessor estendeu essa proibição a mestres e marinheiros nas cédulas de 1534 e de 1538, a partir de 1540³⁰ intensificaram-se as cedências perante a escassez de gente do mar experimentada. Em 1547, Carlos V autorizou o piloto-mor da Casa da Contratação a examinar portugueses candidatos a mestres ou pilotos, mediante provas documentais da sua naturalidade e da satisfação dos requisitos dos naturais (dez anos de residência no reino e casados com mulheres naturais). Em 1554 o mesmo monarca proibiu que os navios levassem contramestres estrangeiros, mas admitia que pudessem contratar até seis marinheiros estrangeiros.

27. “Lagos, avec son courrier, ses caravelles, constitue la base avancée du système” de defesa da chamado Atlântico andaluz. Chaunu, Pierre et Huguette. *Séville et l’Atlantique (1504-1650): deuxième partie: partie interprétative*, tomo VIII 1, Les structures: structures géographiques, Paris, SEVPEN, 1959, p. 337.

28. Chaunu, Pierre et Huguette. *Séville et l’Atlantique...* ob. cit, p. 220.

29. Aguado de los Reyes, Jesús. “Lisboa, Sevilla, Amberes, eje financiero y comercial en el sistema atlántico...”, op. cit, p. 134. Não só o Algarve vendia navios a Sevilha, também os portos do Norte de Portugal (Aveiro, Vila do Conde e Viana) mantinham uma participação ativa neste domínio.

30. Admite-se a possibilidade de mestres e marinheiros estrangeiros, incluindo portugueses, passarem às Índias com mandato real.

As restrições não impediram a participação dos portugueses e dos algarvios, gerando situações de flagrante ilegalidade: os homens do mar a bordo dos navios, se legais, eram obrigados a regressar no mesmo navio ou ficar disponíveis, nos portos de destino, para serem recrutados de novo e regressar a Sevilha, mas tal não acontecia; os tripulantes dos navios negreiros não tinham autorização para se fixar nas Índias, sendo obrigados a regressar, mas alegavam múltiplas razões para não o fazer. Assim, muitos ficaram por lá e só foram identificados quando, já defuntos, a sua herança foi remetida para Sevilha para ser entregue aos herdeiros no Algarve dando lugar a longos processos de restituição por os defuntos serem considerados ilegais, mesmo sendo do Algarve.

Apesar das leis restritivas, Castela teve de recorrer a mareantes estrangeiros, estando os algarvios em excelentes condições para responder à procura pois além da sua experiência, contavam com laços de parentesco e uma clara cumplicidade com os andaluzes. Entre 1568 e 1600 a Casa da Contração das Índias examinou e admitiu pelo menos onze pilotos naturais de Tavira, quatro de Lagos e um de Faro.

A partir de 1576, nota-se uma flexibilização das restrições. Em 1576 autoriza-se o exame de pilotos³¹ e mestres estrangeiros desde que fossem casados no reino e aí tivessem morada ou, sendo solteiros, provassem a vizindade necessária para poder tratar e contratar nas Índias. Foi o caso de Pedro Dias, natural de Lagos, que, em 1580, solicitou o cargo de piloto-mor da Carreira da Índia, em reconhecimento pelos serviços prestados na armada de Juan Ortiz de Zárate, governador e capitão general das províncias do Rio da Plata e Estreito de Magalhães e na viagem ao Chile com Alonso de Sotomayor³². Segundo declaração do próprio, havia mais de trinta e quatro anos que servia Sua Majestade “*con su hacienda, navios y persona en muchas jornadas*” quer na Florida quer no Rio da Prata³³. O governador Juan Ortiz de Zarate confirmou a

31. Sobre os procedimentos do exame de pilotos, ver Navarro García, Luis, “La gente de Mar en Sevilla en el siglo XVI”, *Revista de Historia de América*, nº 67/68, 1969, pp. 11-20.

32. “Pedro Díaz: merced de piloto mayor de la Carrera de Indias”. *AGI, Patronato*, 262, R. 10.

33. Assim sendo, teria sido companheiro dos seus compatriotas Gonçalo da Costa, capitão, e Jácome Luís, nomeado piloto do Rio da Prata em 1545 (*AGI, Contratación*, 578, L.1, f. 78v-79). Quando Pedro Dias solicitou o cargo de piloto-mor, referiu que Jácome e Gonçalo já haviam falecido e reclamou o mesmo salário que era de 36.000 mrs anuais. A presença de algarvios, sobretudo de Tavira e de Vila Nova de Portimão nas diferentes expedições foi uma constante na 1ª metade do século XVI, sobretudo à região platina: com Sebastião Caboto, em 1527, foi um marinheiro do Algarve e

competência do piloto algarvio e prometeu, por escrito, solicitar ao rei a sua nomeação como piloto-mor e ainda beneficiá-lo com “*encomiendas y repartimientos de indios, solares, heredamientos y tierras segun y de la manera que se dieren a todos los demás conquistadores e pobladores*”, se ele pretendesse permanecer e residir na terra³⁴.

Na década de 80, perante a insuficiência de pilotos, baixou o nível de exigência do exame que dantes exigia conhecimentos de astronomia e cosmografia. Os pilotos podiam ser contratados por uma viagem, recebendo, em média 1.000 ducados. Nem todos eram examinados, perante o desequilíbrio entre a oferta e a procura e a obrigatoriedade de cada navio levar dois pilotos, muitos mestres ou donos de navios faziam pregões sem sucesso.

A cédula de 1589 admitia que, em caso de necessidade, se contratasse para serviço nas frotas marinheiros estrangeiros, desde que não fossem ingleses. Perante a carência de marinheiros e mestres práticos, uma cédula de 1595 autorizou a contratação de estrangeiros, exceto franceses e ingleses ou rebeldes. Justificando claramente o contexto, Filipe III emitiu uma cédula em 1616 que autorizava expressamente que nas armadas e frotas se pudessem admitir marinheiros do Levante espanhol e algarvios:

*“Por la gran falta de marineros para el despacho de las armadas y flotas de las Indias dispensamos con los levantiscos y algarabíos para que puedan ser admitidos con moderación y en las ocasiones que pareciere a los nuestros presidente y jueces oficiales de la Casa de Sevilla y en caso que no se hallen marineros naturales, porque habiéndolos en número necesario es justo que sean preferidos previniendo no solo que los que no lo fueren no queden en las Indias por cautelando y proveyendo que en todo caso vuelvan en las mismas armadas o flotas en que fueren.”*³⁵

um soldado de Faro; Pedro de Mendonza, em 1535, levou um piloto e um marinheiro de Tavira; com Cabeza de Vaca, em 1542, foi um marinheiro de Vila Nova, um conrarmestre, um marinheiro e um soldado de Tavira. Para o México, na expedição de Fernando Cortez (1519) participaram um marinheiro e três soldados de Vila Nova, um soldado de Lagos e outro do “Algarve”. A este respeito, ver os quadros referentes às diferentes expedições e quadro geral de viageiros in Ventura, Maria da Graça A. Mateus, *Portugueses no descobrimento...* passim.

34. AGI, Patronato, 262, R. 10. Também outro natural de Lagos, João Peres Preto, vizinho de Triana e casado com Francisca Gutiérrez, natural, em 1595 requereu o exame de piloto Nova Espanha, Santo Domingo e Havana (AGI, Contratación, 53A, N.20).

35. León Pinelo, *Recopilación de leyes...* ob. cit, T. I, Lib. III, Tit XIII.

Esta cédula evidencia claramente o seguinte: o ritmo e a dimensão das frotas exigia mais mão-de-obra experiente; os algarvios eram reputados como bons marinheiros, mas, na qualidade de estrangeiros, à luz da legislação anterior, não poderiam permanecer nas Índias. No entanto, a cédula de 1621 foi mais longe e admitiu que estes e os oficiais mecânicos não fossem expulsos:

“Declaramos que la expulsión de los extranjeros que residen en las nuestras Indias, que por tantas leyes estar dispuesto se haga, no se entienda en cuanto a los marineros y demás personas que sirvieren oficios mecánicos tales a la Republica por las razones que ay para esto, y que la principal prohibición comprende a los tratantes de los que viven de vecindad en pueblos particulares especialmente en los marítimos y los que tuvieren el gobierno gobernarán esto de manera que los donde cesa la razón no padezcan, pues la principal causa consiste en purgar la republica de personas de este género y conservar las que fueren útiles y necesarias.”³⁶

Esta lei de Filipe III viria a ser usada como argumento para a defesa dos herdeiros de numerosos algarvios quando foram confrontados com a acusação de ilegalidade e consequente confisco da herança para o Real Fisco pela Casa da Contratação. Lourenço de Mendonça na *Supplicación en defensa de los portugueses*, escrita nove anos depois, concorda com esta tolerância relativamente aos portugueses já estabelecidos nas Índias, desde que não fosse extensiva a futuros emigrantes...³⁷.

Como já foi referido, muitos algarvios não se consideravam estrangeiros nas Índias de Castela, embora os espanhóis os tivessem por tal. Os que usavam este argumento pretendiam escapar a qualquer acusação de transgressão, muitas vezes, com sucesso. Tal aconteceu com o afamado negreiro portimonense, o capitão Jorge Fernandes Gramaxo, em Cartagena das Índias, em 1611. Perante a acusação de ser estrangeiro e de tratar e contratar sem licença, o seu defensor respondeu usando argumentação idêntica a Lourenço de Mendonça:

“... per que siendo como es portugués nunca se tuvo por extranjero mayormente siendo natural del Algarve cuyo reino fue siempre de la corona de Castilla y en consideración de ello en la Casa de la Contratación de Sevilla dejan pasar en las flotas y armadas a todos los naturales de aquel reino sin preceder para ello otra licencia...”³⁸

36. *Ibíd*em, T. I, Lib. II, Tit. XII.

37. *Supplicación a Su Magestad Catolica...* Argumento.

38. AGI, Escribania, 589B – “Testimonio del pleito contra el capitán Jorge Fernández Gramaxo portugués sobre haber tratado y contratado ilegalmente”, Cartagena, 1611,

Também os herdeiros de António da Veiga e de Diogo de Beça, como veremos mais adiante, usaram deste argumento.

De facto, como vimos, quando se estabeleceu o regime de frotas (1561-1566) e de navegação em conserva, a admissão de marinheiros do Algarve tornou-se mais frequente e incontornável face à necessidade de mais navios e gente do mar. Luís Navarro García, na lista de pilotos examinados entre 1583 e 1600, identifica 25, dos quais 11 eram naturais de Tavira. Só no ano de 1583 foram examinados 7 dos quais 4 do Algarve³⁹. Quanto ao número total de pilotos, mestres, contramestres, grumetes, calafates, marinheiros, é muito difícil estabelecer valores credíveis, não só porque havia muita navegação fora de registo, como muitos “marineros de las Indias” não declaravam a sua naturalidade.

Quanto às estratégias de integração por parte da gente do mar, o casamento com mulher natural da Andaluzia não era frequente, optando por levar a família para se estabelecer em Triana, no caso de uma emigração estrutural, ou, no caso dos emigrantes temporários, os pais e as esposas permaneciam na sua terra natal. Ignacio González Espinosa consultou o Archivo general del Arzobispado de Sevilla e concluiu que, entre 1600 e 1615, dos 4.250 expedientes matrimoniais, 401 mencionam pelo menos um cônjuge português, o que corresponde a 9,43%, situando-se o Algarve em 3º lugar (39 casos), no que respeita à procedência, a seguir à diocese de Braga e de Lisboa. Já no caso das mulheres (122 casos), as algarvias ocupam o 2º lugar (20), a seguir a Lisboa⁴⁰.

Quién no se embarca, no se marea

Este ditado popular traduz a ideia de que “*quem tem medo fica em terra*”, ou seja, embora navegar fosse um risco, era sobretudo uma oportunidade. Muitos mareantes morreram no mar, enfermos, vítimas de naufrágios⁴¹

fl. 23.

39. Navarro García, Luis, “La gente de mar...”, ob. cit, pp. 20-40.

40. González Espinosa, Ignacio. “Pautas de movilidad de las familias portuguesas a Sevilla (1600-1615)”, Máximo García Fernández (Ed.), *Familia, cultura material y formas de poder en la España moderna: III Encuentro de Jóvenes Investigadores en Historia Moderna*, Fundación Española de Historia Moderna, Madrid, 2016, pp. 135-137.

41. Por exemplo, Vicente Eanes, natural de Lagos, marinheiro na nau Concepción, mestre Brás Lourenço, na viagem de regresso de Santo Domingo a Sevilha, a 37º, morreu de “*doliente de enfermedad que Nuestro Señor le dió*”, em 1580 (AGI, Contratación, 476, N.1, R. 8). Sobre os naufrágios e a vida a bordo, ver Fray Antonio de Guevara. *De muchos trabajos que se pasan en las galeras (1539)*, Apud Martínez, José Luis. *Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999, Apéndice I, pp. 231-251, e Pérez-Mallaína Bueno, Pablo. *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII: El hombre frente al mar*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2015.

ou afogados. São inúmeros os casos como o de Vicente Vaz, marinheiro de Lagos, que faleceu afogado no porto de Santa Marta, abintestado, em 1610⁴², e do piloto lacobrigense Vicente Lourenço, defunto no mar, passando dos Rios da Guiné a Cartagena das Índias, em 1635⁴³.

Se muitos faleceram no mar, muitos mais, apesar das restrições, não regressaram à terra natal e fixaram-se nos portos e terra adentro. Da biografia e do percurso dos emigrantes estruturais que escaparam ao controlo das autoridades ou obtiveram autorização para aí permanecer, só tomamos conhecimento através da análise dos complexos e minuciosos autos de bens de defuntos. Os montantes da herança eram remetidos à Casa da Contratação de Sevilha o que tornava, por vezes, difícil a sua cobrança pelos inúmeros obstáculos que a Casa levantava se os defuntos não houvessem partido para as Índias com licença. O processo de restituição das heranças permite identificar moradores ou naturais das terras de origem dos defuntos e, no caso do Algarve, membros da família ou amigos relacionados com Sevilha. Ou seja, esta documentação que nos chega, por via do falecimento, é fulcral para a reconstituição de teias de cumplicidade transfronteiriça, em torno da navegação e do comércio com as Índias. Reafirma-se a ideia de que a tripulação das armadas das Índias contava com muitos algarvios e que muita gente do mar, residente ou não em Sevilha ou nas Canárias, aventurava-se mar adentro, conhecendo os riscos que corria.

A maioria dos mareantes ditava testamento antes de partir ou, estando já enfermos, ao pressentir a chegada da morte. Não foi o caso do marinheiro portimonense, António da Veiga, com alcunha de “el bacalao”. Solteiro, filho de um mercador homónimo de Vila Nova de Portimão e de Catarina Afonso, mulata, teria ido de Sevilha no patacho cujo mestre era Manuel Tomé, à Angola, com registo de escravos para Nova Espanha. Segundo os procuradores de sua mãe, fugindo de inimigos, arribou a San Juan de Puerto Rico e, logo, o governador D. Felipe de Beaumont y Navarra o mandou embarcar no navio *El Espiritu Santo Nazareno*, mestre Luís Vale de Azevedo, também natural de Vila Nova, “*que salió de pelea con una armadilla que allí se hizo y estando peleando en la mar con los enemigos mataron al dicho Antonio de la Vega de un balazo*”⁴⁴, em 1619. No ano seguinte, Simão Sancado, mestre do navio *S. Francisco y Nuestra Señora del Rosário*, trouxe de Puerto Rico para a Casa da Contratação a quantia de 49.482 maravedis, correspondente ao valor dos bens do de-

42. AGI, Contratación, 291, N. 1, R. 5.

43. AGI, Contratación, 961, N. 7.

44. AGI, Contratación, 345 A, N. 10, fl. 1.

funto (descontado o frete), alegadamente resultantes da soldada e de “sus vestidos” e evidencia o contributo de António para o sucesso do combate: “*el qual dicho difunto murio en servicio de Su Magestad en la armada que el dicho señor gobernador ynvio a las islas de barlovento para escapar dellas los enemigos piratas como lo hizieron rindiéndole y echándole a pique la nao grande que trayan y los demás huyeron...*”⁴⁵. A entrega da referida quantia foi testemunhada por dois mareantes portimonenses, Ascenso de Vila Nova e João Fernandes de Vila Nova⁴⁶, vizinhos de Sevilha.

Embora tivesse morrido abintestado, confirmou-se que a única herdeira legítima era sua mãe uma vez que seu pai já falecera. Os procuradores Diogo Lourenço de Paz e Estevão Gomes solicitaram a entrega do valor da herança a Catarina Afonso, “*como su madre y heredera*”. No processo de averiguações promovido pela Casa da Contratação, foram ouvidas várias testemunhas em Portimão em 1621, entre os quais um marinheiro (Gaspar Fernandes) e um mareante (Marcos de Azevedo), que declararam que “*el bacalao*” tinha levado dois escravos de Angola para venda e tinha fazenda em Puerto Rico, informação que foi usada pelos oficiais da Contratação como um dos pretextos para retenção da herança em Sevilha.

O fiscal da Real Audiência da Casa da Contratação acusou criminalmente os bens de António da Veiga com a seguinte argumentação⁴⁷: “*Digo que estando proybido por leyes cédulas y ordenanzas reales desta casa que ningun estrangero destes reinos pueda pasar a las Indias, tratar ni contratar en ellas, sin particular sentencia de Su Magestad, el susodicho contraviniedo a las dichas leyes, cedulas y ordenanzas y en quebrantam dellas, siendo estrangero destes reynos natural del de Portugal de los tales proybidos, sin licencia de Su Magestad, orden ni registro, paso a las Indias y en especial a la isla de Puerto Rico en un navio que por Guinea cargado de esclavos fue al dicho puerto, ansimismo sin registro, en el qual el dicho Antonio de la Vega llevó mercadurías dentre ellas los dos esclavos que por sus bienes se vendieron en el dicho puerto, adonde estuvo muchos años tratando y contratando en muchos géneros de mercadurías en que adquirió y ganó mucha cantidad de hacienda y en especial los quarenta y nueve mil e quatrocentos y ochenta y dos maravedís que por sus bienes vinieron y están en esta casa, los*

45. *Ibidem*, fl. 54.

46. Nestes casos, como em muitos outros, o apelido é denotativo de naturalidade o que era vulgar na época e constitui, por vezes, o primeiro indício a considerar.

47. AGI, Contratación, 345 A, N. 10, fl. 57-57v.

quales an caydo en comiso y vuestra señoria lo ade declarar ansi por las causas referidas y porque el dicho António de la Vega en lo susodicho cometió grave delito digno de castigo.”

Estamos perante uma argumentação muito comum nos processos de restituição dos bens de defuntos estrangeiros, incluindo os algarvios. Quanto ao primeiro argumento (ser dos proibidos), considerando a data do pleito, o fiscal foi excessivamente zeloso pois as cédulas de 1589, 1616 e 1621 haviam possibilitado a contratação de marinheiros estrangeiros, exceto rebeldes, franceses ou ingleses. O segundo argumento (não ter licença nem registo e ter vendido dois escravos) tem um peso maior, embora também este tenha sido objeto de firme contestação. Finalmente, o fiscal alega que a fortuna obtida resultou de prolongados tratos e contratos ilícitos em Puerto Rico.

Vejamos como o procurador de sua mãe, herdeira universal, contesta estes argumentos. A acusação de ser estrangeiro e, logo, dos proibidos, foi refutada nestes termos:

“Mayormente no siendo como el dicho difunto no era extranjero de estos reinos por ser natural del Algarve que por serlo Su Majestad siempre ha dado licencia para que puedan navegar a las Indias en las flotas y armadas que van de estos reinos y se examinan muchos naturales del dicho Algarve en esta Casa por pilotos y navegan a las Indias en las dichas flotas como es notorio y si fueran extranjeros no se permitiera ni diera lugar a ello.”⁴⁸

Quanto à alegação de ter viajado sem licença nem registo, Diogo Lourenço esclarece o seguinte:

“El dicho mi parte como consta de los autos deste pleito pasó a las Indias por marinero en el navio nombrado El Espiritu Santo, maestre Luis Valle que fue con registro de esclavos de Guinea a las Indias en virtud de avença que hizo con Agustin Pérez, en nombre de António Fernández a ellas y en virtud del asiento que se tomó con Su Magestad mediante lo qual puedo pasar a las dichas Indias libremente y llevar los dichos dos pieças de esclavos contenidos en la dicha acusación...”⁴⁹

Finalmente, alegar que António da Veiga havia tratado e contratado “es sinistro y de los autos consta lo contrario y que no tenía otro officio

48. AGI, Contratación, 345A, N. 10, fl. 59.

49. Ibidem.

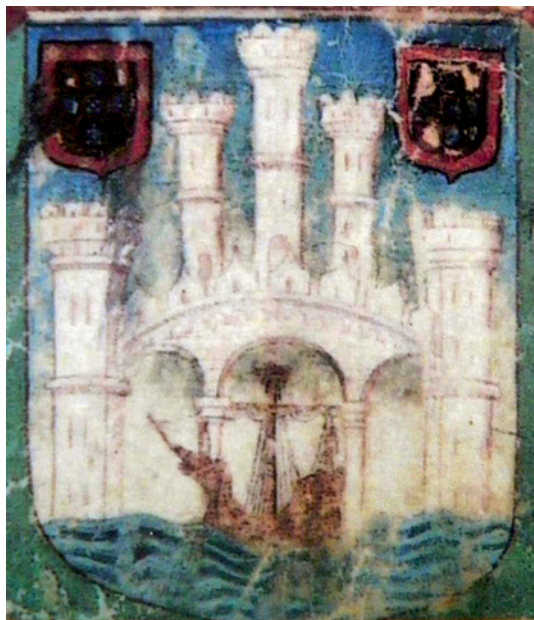


Fig. 3. Armas de Tavira, 1675. Fonte: "Tombo das armas dos reis e titulares e de todas as famílias nobres do reino de Portugal intitulado com o nome de tesouro de nobreza". Torre do Tombo, Casa Real, Cartório da Nobreza, liv. 21 (PT/TT/CR/D-A/001/21). Disponível em <http://digitalq.arquivos.pt/details?id=4162408>

más que marinero” de cuja soldada resultou o montante da herança. Prossegue, salientando que se “algún delito oviera cometido, que tal no consta ni podía constar por las causas referidas, se le devia remitir y perdonar por aver muerto en servicio de Su Magestad y la dicha mi parte ser muy pobre y no tener otra cosa con que se poder sustentar porque el dicho su hijo la sustentava y alimentava de su trabajo”⁵⁰.

Estas alegações foram convincentes pelo que o presidente e os juízes da Audiência da Contratação deliberaram entregar a Diogo Lourenço de Paz, em nome de Catarina Afonso, a quantia devida, descontadas as custas, a 28 de janeiro de 1622⁵¹.

Além de Vila Nova de Portimão, Tavira constituiu também um núcleo de mareantes envolvidos na Carreira das Índias. Poderíamos citar Tomé Alvares de Ribera⁵², carpinteiro de ribeira, casado com mulher natural de Portimão e residente em Triana com a família, incluindo seus sogros, onde tinha bens de raiz e era confrade na confraria do Santíssimo Sacramento. Defunto em Santiago de Guayaquil, em 1582, a esposa herdou os seus bens. Deixou testamento⁵³, tal como muitos outros, o que constitui um documento importante por nos permitir estabelecer não só o círculo de afetos, mas também uma aproximação às práticas devocionais e à vida material. Pedro Fernandes, de Tavira, casado, marinheiro na nau capitânia que tratava entre Bonanza e Honduras, morreu doente, com testamento, em Puerto de Caballos, em 1601. Parece que ia e vinha com frequência pois contratara soldo de ida e volta (468 ducados e meio). Deixou um vestido à Virgem da Luz de Tavira e mandou dizer quatro missas cantadas e seis rezadas no mosteiro de S. Francisco de Tavira⁵⁴.

Como reforço da ideia de que os algarvios não se sentiam estrangeiros na Andaluzia e nas Índias de Castela e da importância dos autos dos bens de defuntos para o estudo da relação dos ausentes com

50. *Ibidem*, fl. 60.

51. *Ibidem*, fl. 62.

52. Neste caso, o apelido é denotativo do ofício.

53. AGI, Contratación, 922, N. 12.

54. AGI, Contratación, 261, N. 7, R.2.

a terra natal e a família, centremo-nos no caso de Diogo de Beça, natural de Tavira, defunto no Peru⁵⁵.

Diogo partira de Tavira como marinheiro, mas como muitos outros, fixou-se no Peru dedicando-se ao comércio. Possuía loja na praça principal de Chachapoyas e distribuía mercadorias muito variadas na região, com uma récua de vinte e cinco mulas, aparelhadas para o transporte entre Lima, Caña, Cajamarca e Chachapoyas. Vendia mercadorias a índios e caciques, padres, capitães, bacharéis e licenciados. Tinha penhores em ouro e prata de damas ilustres. Vendia tabaco a frades mercedários, alugava ou emprestava mulas de caminho a padres. Entre os seus bens, encontra-se roupa diversa, chapéus, sapatos e borzeguins, talheres, escudelas, jarros, pratos, tesouras de barbeiro e de costura, cerdas de sapateiro, fio português, fio de pita e madeixas de prata, espadas, esporas, piões, meias, ligas, luvas, botões, costais, colchões, almofadas, lençóis, dosséis, colchas, vinho, aguardente, estoraque, benjoim, cravo, cominhos, pimenta, solimão, almagra, verdete, rezina, granadas, memórias de ouro, rosários, anéis de ouro, horas, almofrez, alforges, caixas, ouro por marcar. Entre os seus papéis, contam-se cartas, cédulas e escrituras e memórias de dívida, cinco livros de contas e três de leitura (*Lectorum*, a *Estoria general de los echos españoles* e umas “*oras viejas*”).

Diogo de Beça ditou testamento em Chachapoyas a 10 de Maio de 1622, estando enfermo, de cama⁵⁶. Da sua família em Tavira tinha memória dos pais e das irmãs, os quais nomeou herdeiros legítimos. Os pais, presumia que estivessem vivos, por cartas que lhe haviam chegado nos anos anteriores. Das irmãs, também recebera notícias: Catarina Fernandes era menor e donzela, Maria da Visitação era monja no mosteiro de S. Bernardo de Tavira.

Do montante global da herança, reservou 200 ducados para missas de sufrágio pela sua alma e de seus pais, na igreja do convento de São Paulo de Tavira. No caso de estes terem falecido, a herança deveria ser dividida em duas partes: uma para criação de “capelania de missas”, sob tutela de seu tio Diogo Nunes, para que “*pueda fundar y disponer y ordenar el modo de la dicha capelania*”, a outra metade caberia a suas irmãs, em partes iguais. A Catarina, mesmo que os pais estivessem vivos, destinou 500 patacones, “*para sus necesidades*”. A herança de Maria da Visitação, a irmã monja no Mosteiro de Santa Bernarda, no valor de 100 ducados,

55. AGI, Contratación, 524, N.2, R. 11. Processo complexo com 262 fólhos.

56. *Ibidem*, fls 67v-88v.

destinava-se exclusivamente a seu uso pessoal, “para sus vestuários”, até ao fim dos seus dias. Caso tal não fosse possível, a sua parte seria atribuída à outra irmã. A Confraria de Redenção dos Cativos também lhe mereceu alguma consideração, quatro *patacones*, como sinal de piedade.

Os bens de Diogo de Beça, convertidos em 1.500 pesos e meio de *a ocho reales*, chegaram a Sevilha, à Casa da Contratação em 1624. A 31 de Maio de 1625, Gonçalo Gregório de Contreras, o fiscal da Contratação, interveio no processo, acusando e denunciando criminalmente Diogo, por ser estrangeiro e dos proibidos, tal como já sucedera com António da Veiga.

Na sequência desta acusação que visava o sequestro da herança, António Ruiz Navarrete, em representação dos herdeiros, apresentou uma petição de teor muito interessante por revelar a estreita relação dos algarvios com a atividade marítima centrada em Sevilha:

“Y porque la provincia de los Algarves no se a tenido por de la corona de Portugal para efeto de ser sus vezinos no puedan passar a los reynos de Yndias antes precissamente obligan a los vezinos de la dicha provincia a que hagan viajes en las flotas y armadas de los Reynos de Yndias por ser grandes marineros y por esta caussa los vezinos y naturales de los Algalves (sic) siempre an passado y passan a los reynos de Yndias sin ser nescesario licencias ni estarles proibido como es notorio y por tal lo alego. Y porque el dicho Diego de Baeça no fue mercader sino hombre de mar y esto gano la hacienda que deço que fue muy poca y della dispone se digan algunas missas como consta de su testamento y mis partes tienen legitimadas sus personas bastantemente con los recaudos presentados.”⁵⁷

Uma leitura atenta do testamento permite avaliar de outro modo a fortuna deste marinheiro de Tavira feito mercador nos confins do Peru. Daí que a 12 de Junho de 1625, a Real Audiência tenha deliberado, quitas custas, fretes e *averías*, condenar a memória de Diogo de Beça e os seus bens em quinhentos pesos *de a ocho* para a Câmara. Mas o restante foi, de facto, entregue a Frei Rodrigo de S. João, procurador dos herdeiros. Após várias contestações por ambas as partes, Filipe IV, em Madrid a 8 de Julho de 1625, emitiu carta compulsória aos oficiais da Contratação para que restituíssem, dentro de três dias, ao procurador dos herdeiros, a quantia procedente das Índias, descontados 20 mil maravedis para a Câmara. Contestou Juan Rodríguez de Sória, outro procurador dos herdeiros, junto do Conselho de Índias, reafirmando os argumentos de

57. *Ibidem*, fl. 240.

Navarrete e acrescentando que, em 1621, havia sido emitida real cédula que ordenava a composição de todos os estrangeiros, conforme o cabedal de sua fazenda. Clara alusão à composição a que foram sujeitos todos os estrangeiros e também à lei que exclui os marinheiros e oficiais mecânicos da expulsão. Afortunadamente, Diogo de Beça conservou, entre os seus papéis, dois documentos fundamentais: “*provança del difunto de como es natural del Algarve*” e “*un testimonio de la provision de los portugueses con relación*”. Ou seja, segundo a lei, embora fosse estrangeiro, sendo natural do Algarve e tendo pago a composição não poderia ser severamente castigado.

Foi dada sentença definitiva pelo Conselho de Índias⁵⁸, em Madrid, a 9 de Outubro de 1625, reduzindo-se o valor da pena para 375 pesos de a ocho reales. Finalmente, a 21 de Novembro de 1625, a Contratação pagou aos herdeiros a quantia de 268.074 maravedis, correspondentes ao restante dos 360.994 maravedis que ficaram líquidos da herança: um terço, ou seja, 89.358 maravedis, seria pago em prata de contado e os dois terços em moeda de vellón, acrescentando-se 17.861 maravedis de prémio pela redução, à razão de dez por cento. Entretanto, Frei Feliciano do Espírito Santo, reitor no mosteiro de Nossa Senhora da Ajuda, em Tavira, confirmara ter mandado celebrar, na sacristia do dito mosteiro, cem ducados de missas pela alma de Diogo de Beça.

Em suma, os argumentos de que os algarvios não eram portugueses (enquanto estrangeiros) foram bastante eficazes. Muitos aproveitaram a proximidade com Sevilha para passar às Índias onde se dedicaram com proveito ao comércio local ou regional. A maioria não regressou, mas a família, os herdeiros legítimos, estava sempre presente. A fortuna que acumularam era remetida à família que, deste modo, melhorava a sua qualidade de vida. O processo de restituição dos bens de defuntos mobilizava toda a comunidade, autoridades eclesiásticas e judiciais, escriturais, tabeliães, testemunhas, procuradores. De Tavira ou de Portimão até Sevilha passava-se por Castro Marim e Aiamonte para certificação dos documentos. Em Sevilha envolviam-se outras testemunhas, outros conterrâneos. Na terra natal, as capelanias fundadas, os legados para confrarias e capelas imprimiam uma marca de uma vida de ventura e de fortuna. Fechava-se um ciclo turbulento, mas com final feliz.

58. *Ibidem*, fl. 251.