Universidade de Lisboa, Universidade Católica Portuguesa,
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa, Universidade de Évora

PROGRAMA INTERUNIVERSITÁRIO DE DOUTORAMENTO EM HISTÓRIA:
Mudança e Continuidade num Mundo Global

O TRAJECTO FINAL DA CARREIRA DA ÍNDIA NA TORNA-VIAGEM (1500-1640)

Problemas da navegação entre os Açores e Lisboa: acções e reacções

VOLUME I

Marco Oliveira Borges

Orientador: Prof. Doutor Francisco José Rogado Contente Domingues
Co-orientador: Prof. Doutor Francisco Manuel de Paula Nogueira Roque de Oliveira

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor em História

2020

Universidade de Lisboa, Universidade Católica Portuguesa,
ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa, Universidade de Évora

PROGRAMA INTERUNIVERSITÁRIO DE DOUTORAMENTO EM HISTÓRIA:
Mudança e Continuidade num Mundo Global

O TRAJECTO FINAL DA CARREIRA DA ÍNDIA NA TORNA-VIAGEM (1500-1640)

Problemas da navegação entre os Açores e Lisboa: acções e reacções

VOLUME I

Marco Oliveira Borges

Orientador: Prof. Doutor Francisco José Rogado Contente Domingues
Co-orientador: Prof. Doutor Francisco Manuel de Paula Nogueira Roque de Oliveira

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor em História

Júri

Presidente:
- Doutor Hermenegildo Nuno Goinhas Fernandes, Professor Associado e Membro do Conselho Científico da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa;

Vogais:
- Doutor Amândio Jorge Morais Barros, Professor Adjunto, Escola Superior de Educação do Instituto Politécnico do Porto;
- Capitão de Mar e Guerra Augusto António Alves Salgado, Professor Militar, Escola Naval;
- Doutor Francisco José Rogado Contente Domingues, Professor Catedrático, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, orientador;
- Doutor José Manuel Damião Soares Rodrigues, Professor Auxiliar, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa;
- Doutor João Teles e Cunha, Investigador Auxiliar, Centro de Estudos Clássicos da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Trabalho desenvolvido sob o estatuto de bolseiro de investigação (SFRH/BD/52282/2013) da Fundação para a Ciência e a Tecnologia, financiado por fundos nacionais do Ministério da Educação e Ciência

FCT Fundação para a Ciência e a Tecnologia
MINISTÉRIO DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA E ENSINO SUPERIOR

2020

Na capa:
Pormenor do Atlântico com destaque para
a área entre os Açores e a costa ibérica.
Fonte: Diego Gutiérrez, Antuérpia, 1562 (LC).

ÍNDICE

Resumo 17
Abstract 18
Palavras-chave/*Keywords* 19
Principais siglas, sinais e abreviaturas 21

INTRODUÇÃO 25
1. O tema 25
2. Estado da arte 32
3. Fontes 48
4. Opções metodológicas e científicas 53

VOLUME I – PROBLEMAS DA NAVEGAÇÃO ENTRE OS AÇORES E LISBOA 61

Capítulo I – Condicionalismos geográficos, meios humanos e materiais e naufrágios 63
1. Condicionalismos geográficos 63
1.1. A viagem redonda: uma perspectiva geral 63
1.1.1. A viagem de ida 63
1.1.2. A torna-viagem 71
1.2. Os condicionalismos físicos no Atlântico e a volta pelo largo 74
1.2.1. Ventos e correntes atlânticas 74
1.2.2. A teoria da volta pelo largo 80
1.2.3. A carreira da Índia e a volta pelo largo 83
1.3. Os perigos na aproximação à costa e a entrada na barra do rio Tejo 87
1.3.1. Rotas de aproximação à costa portuguesa 88
1.3.2. Perigos na costa 100
1.3.3. O problema da entrada na barra do rio Tejo 103
2. Navios, tripulações e passageiros 121
2.1. Os navios para a rota do Cabo 121
2.1.1. Navios, tonelagem e características arquitectónicas 121
2.1.2. Duração, degradação e problemas estruturais 133
2.2. Tripulação, soldados e passageiros 148
2.2.1. Pessoas, mortalidade e outros aspectos da vida a bordo 148
2.2.2. Elementos da tripulação, soldados e passageiros 161
2.2.3. Recrutamento de marinheiros, pilotos e gente do mar 165
2.2.4. Divergências entre capitães e pilotos e navegação isolada 195
3. Naufrágios e outras perdas de navios: História e Arqueologia 207
3.1. Naufrágios e outras perdas nas fontes históricas 207
3.1.1. Novo modelo de divisão de perdas por categorias 207
3.1.2. Ocorrências durante a Monarquia Portuguesa 221
3.1.3. Ocorrências durante a Monarquia Hispânica 227
3.2. Arqueologia subaquática no contexto da carreira da Índia 264
3.2.1. Síntese dos trabalhos realizados nos Açores 264
3.2.2. Síntese dos trabalhos realizados na costa de Cascais 269
3.2.3. Síntese dos trabalhos realizados na barra do rio Tejo 282
3.2.4. Outros locais importantes: Peniche, Mafra e Sintra 296

Capítulo II – Rivalidades europeias, intromissões ultramarinas e ameaças marítimas (corso e pirataria) 305
1. Implicações da Expansão Europeia no corso e na pirataria 305
1.1. Intromissões nos circuitos ultramarinos: perspectivas historiográficas 305
1.2.1. Tensões e rivalidades com Castela 309
1.2.2. Intromissões francesas 322
1.2.3. Intromissões inglesas 349
1.2.4. Intromissões neerlandesas 368
2. Corso e pirataria contra a carreira da Índia 377
2.1. O corso francês 380
2.1.1. Corso e pirataria: terminologia e contextos 380
2.1.2. O caso enganoso de Mondragón (1508-1509) 382
2.1.3. O corso escocês e as associações a França 388
2.1.4. O corso francês no tempo de Francisco I (1515-1547) 393
2.2. O corso inglês 416
2.2.1. Alguns ataques e intenções na primeira metade do século XVI 416
2.2.2. O corso no tempo de Isabel I (1558-1603) 417
2.2.3. Ataques marítimos após a paz anglo-espanhola 439
2.3. O corso neerlandês 445
2.3.1. Expedições corsárias a águas ibéricas: 1599, 1606 e 1607 445
2.3.2. O perigo persiste durante a Trégua do Doze Anos (1609-1621) 451
2.3.3. Uma nova escalada nos ataques marítimos 454
2.4. O corso berberesco 460
2.4.1. A expansão do corso berberesco 460
2.4.2. Corsários berberescos no Atlântico 462
2.5. Quantitativo geral das perdas: naufrágios e corso/pirataria 472

Capítulo III – O comércio da rota do Cabo e as ilegalidades: furto, descaminho e contrabando 483
1. O comércio das especiarias asiáticas 483
1.1. A rota do Cabo e as rivalidades comerciais 485
1.1.1. Alcançar a Índia circum-navegando África 485
1.1.2. Vicissitudes e consequências da primeira viagem marítima à Índia 495
1.1.3. O advento de um novo complexo histórico-geográfico 501
1.1.4. O interesse de França e a crítica europeia ao monopólio comercial 511
1.1.5. A crise de meados do século XVI e a nova posição de Lisboa 525
1.1.6. O declínio do comércio das especiarias 530
1.1.7. A Companhia do Comércio da Índia 537
1.2. Indefinições e possíveis alternativas à rota do Cabo 545
1.2.1. A possibilidade da rota do mar Vermelho e o domínio do Índico 545
1.2.2. Moçambique como possível entreposto da carreira da Índia 565
2. Furto, descaminho e contrabando 568
2.1. Aspectos terminológicos 568
2.1.1. Furto 568
2.1.2. Descaminho 570
2.1.3. Contrabando 571
2.2. Furto, descaminho e contrabando de especiarias 574
2.2.1. Ilegalidades no trajecto entre os Açores e Lisboa 574
2.2.2. Ilegalidades na costa algarvia 581
2.2.3. O elevar das ilegalidades durante o reinado de D. Sebastião 586
2.2.4. Ilegalidades durante a Monarquia Hispânica 589
2.3. Descaminho e contrabando de escravos 594

2.3.1. Origem e destino dos escravos 594
2.3.2. Ilegalidades durante a Monarquia Portuguesa 598
2.3.3. Ilegalidades durante a Monarquia Hispânica 601
2.4. As ligações ilegais com a carreira das Índias Ocidentais 611
2.4.1. A carreira das Índias Ocidentais: um problema acrescido 611
2.4.2. Cumplicidades com a carreira da Índia 615
2.4.3. Ilegalidades entre os Açores e a costa portuguesa 618

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1 – Área costeira que destaca o ancoradouro de Santa Catarina e a torre de Belém. 66
Fig. 2 – Rotas da carreira da Índia. 71
Fig. 3 – Tentativa de representação de uma armada da Índia ao largo da costa ocidental africana. 73
Fig. 4 – Mapa de ventos e correntes do oceano Atlântico. 75
Fig. 5 – Sistema de ventos e correntes atlânticas (simplificado). 79
Fig. 6 – Mapa manuscrito elaborado no século XVIII, a partir das indicações contidas numa carta do p.e Martinius Martini (1638). 84
Fig. 7 – Trajecto atlântico da carreira da Índia (séculos XVI-XVIII). 86
Fig. 8 – Rota feita pela nau *São Pantaleão* (1596). 94
Fig. 9 – Rota feita pela nau *Santa Maria do Castelo* (1598). 95
Fig. 10 – Vista para o cabo da Roca, enseada de Assentiz e imediações. 102
Fig. 11 – Área costeira entre a Ponta de Rana, a Oeste, e a barra do Tejo, a Este. 109
Fig. 12 – Vista da fortaleza de São Julião da Barra para a praia de Carcavelos e Ponta de Rana, esta última indicada com a seta. 109
Fig. 13 – Pormenor dos cachopos da barra do Tejo. 110
Fig. 14 – Costa entre o cabo Espichel e a Ericeira, destacando a entrada da barra do Tejo. 111
Fig. 15 – Enfiamentos para a entrada na barra do Tejo pela carreira de São Gião. 112
Fig. 16 – Vista da praia de Carcavelos para a entrada da barra do Tejo. 113
Fig. 17 – Vista para a Ponta de Rana. 114
Fig. 18 – Canais de navegação da barra do Tejo antes das obras de fortificação. 116
Fig. 19 – Aspecto da barra do Tejo em 1604, com a carreira de São Gião a aparecer mais estreita. 116
Fig. 20 – Aspecto da entrada da barra do Tejo, c. 1607. 117
Fig. 21 – Pormenor da entrada da barra do Tejo. 119
Fig. 22 – Casco de um galeão do século XVII. 122
Fig. 23 – Nau numa carta náutica anónima do Atlântico Sul e Oceano Índico (1510). 123
Fig. 24 – Alegada representação da nau *Santa Catarina do Monte Sinai* numa gravura de c. 1540. 125
Fig. 25 – Aspecto do Tejo numa carta do atlas da Península Ibérica de Pedro Teixeira (1634). 127
Fig. 26 – Representação do casco de uma nau finalizada, c. 1616. 138
Fig. 27 – Navio representado na descrição da viagem da *Nossa Senhora do Bom Despacho*. 146
Fig. 28 – Representação da nau de Pero Dias. 174
Fig. 29 – Áreas de origem das gentes do mar apuradas na matrícula de 1620. 189
Fig. 30 – Sul do continente africano e derrota da nau *Nossa Senhora da Piedade* na ida para a Índia (1609). 212
Fig. 31 – Três navios acidentados da armada de Pedro Álvares Cabral [...]. 218
Fig. 32 – Representação do naufrágio de uma nau da década de 1540. 224
Fig. 33 – Vista de Cascais durante um temporal de Sul, c. 1946-1950. 232
Fig. 34 – Complexo geográfico no Baixo Vale do Tejo. 233
Fig. 35 – Costa rochosa junto à entrada da baía de Porto Pim. 238
Fig. 36 – Costa Sul da ilha do Faial. Localização aproximada do sítio do

naufrágio da *Nossa Senhora da Luz*. 238
Fig. 37 – Pormenor da área costeira do golfo da Gasconha. 253
Fig. 38 – Mapa com a localização dos acidentes no golfo da Gasconha. 255
Fig. 39 – Capela de Nossa Senhora da Conceição dos Inocentes. 273
Fig. 40 – Cruzeiro da Ponta de Rana 274
Fig. 41 – Cruzeiro que evoca um naufrágio incerto ocorrido junto à praia da Conceição. 275
Fig. 42 – Base do mesmo cruzeiro, podendo-se observar a data de 1609. 276
Fig. 43 – Pormenor da costa de Cascais [...]. 278
Fig. 44 – Embarcações de pesca ancoradas em Cascais com vento de Sul [...]. 278
Fig. 45 – Carranca de um navio dada à costa de Cascais em data e local incerto. 280
Fig. 46 – Figura de proa num modelo de patacho de guerra do século XVII. 281
Fig. 47 – Projecto para remate da proa de navio ou esporão. 281
Fig. 48 – Aspecto da entrada da barra do Tejo. 282
Fig. 49 – Amostra de grãos de pimenta recuperados da presumível *Nossa Senhora dos Mártires*. 284
Fig. 50 – Localização aproximada dos sítios de naufrágio: Tejo A e Tejo B. 289
Fig. 51 – Aspecto de um núcleo de bocas de fogo em bronze denominadas "pedreiros" e partes de madeira de navio. 290
Fig. 52 – Outro aspecto do mesmo núcleo. 291
Fig. 53 – Fragmento de prato de porcelana com origem asiática. 291
Fig. 54 – Vestígios de acumulação de pimenta. 292
Fig. 55 – Astrolábio de c. 1600 recolhido na Ericeira [...]. 298
Fig. 56 – Canhão de bronze recuperado no cabo da Roca, repousando junto à capitania do porto de Cascais. 300
Fig. 57 – O mesmo canhão exposto em Cascais. 301
Fig. 58 – O referido canhão de bronze recuperado no cabo da Roca. 302
Fig. 59 – João Pedro Cardoso junto ao quarto canhão de bronze detectado. 302
Fig. 60 – Um dos canhões detectados na Baixa do Broeiro. 303
Fig. 61 – O mesmo canhão na Baixa do Broeiro. 304
Fig. 62 – Linhas divisórias segundo o tratado de Tordesilhas. 310
Fig. 63 – Pormenor do oceano Índico num mapa-mundo. 331
Fig. 64 – Encenação do ataque de 1529 a marinheiros franceses em Madagáscar. 332
Fig. 65 – Costa Norte e ocidental de Samatra. 334
Fig. 66 – Carta do *Atllas Vallard* representando a Índia, "la Java" e o Sueste Asiático. 342
Fig. 67 – Pormenor de um mapa-mundo com representação de "Iava la Grande" 343
Fig. 68 – Pormenor da "Terra del Rey de Portuguall" e "Ponta d'Asia". 352
Fig. 69 – Império ibéricos, 1580-1640. 361
Fig. 70 – Navio português em confronto com um navio europeu no Índico. 363
Fig. 71 – Navio europeu de finais do século XVI. 370
Fig. 72 – Pormenor de uma carta de um atlas do século XVI. 388
Fig. 73 – Ataque de um brulote neerlandês contra o navio inglês *Royal James*. Batalha de Solebay (1672). 431
Fig. 74 – Pintura alusiva ao confronto entre os navios ingleses e a armada de galés enviada a Sesimbra para tentar proteger a nau *São Valentim* (1602). 437
Fig. 75 – Cidade de Argel. 464
Fig. 76 – *Piper nigrum* e *piper longum*. 484
Fig. 77 – Aspecto do Mediterrâneo Oriental, c. 1300. 488

Fig. 78 – Pormenor de um mapa-mundo de c. 1450. 492
Fig. 79 – Aspecto do mar Vermelho. 495
Fig. 80 – Índia no início do século XVII. 534
Fig. 81 – Pormenor costeiro entre Mogadíscio e a ilha de Ceilão, destacando-se o mar Vermelho, o golfo Pérsico e a Índia. 557
Fig. 82 – "Tavoa das portas do Estreito". 564
Fig. 83 – Nau redonda de grande porte, c. 1520. 579
Fig. 84 – Vista para o Paço da Ribeira e Casa da Índia. 589
Fig. 85 – Pormenor da área portuária de Lisboa em finais do século XVI. 590
Fig. 86 – Paço da Ribeira com a nova Casa da Índia e seus armazéns. 591
Fig. 87 – Aspecto da costa algarvia e parte da costa andaluza. 622

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – Rol de mantimentos para 100 homens de navegação em viagem para a Índia, provavelmente de finais do século XVI, numa nau de 550 até 600 toneladas 154
Quadro 2 – Distribuição da gente do mar segundo a matrícula de 1620 190
Quadro 3 – Perda de navios da carreira da Índia (1497-1650) 210
Quadro 4 – Perdas de navios entre os Açores e o Reino durante a Monarquia Portuguesa 226
Quadro 5 – Perdas de navios entre os Açores e o Reino durante a Monarquia Hispânica 263
Quadro 6 – Ataques franceses contra a carreira da Índia 415
Quadro 7 – Movimento da carreira da Índia entre 1580-1599 436
Quadro 8 – Ataques ingleses contra a carreira da Índia 443
Quadro 9 – Ataques neerlandeses contra a carreira da Índia 459
Quadro 10 – Ataques berberescos contra a carreira da Índia 471
Quadro 11 – Distribuição das perdas globais por categorias 472
Quadro 12 – Distribuição geográfica das perdas globais 474
Quadro 13 – Distribuição geográfica das perdas globais nos Açores 475
Quadro 14 – Distribuição geográfica dos ataques inimigos 476
Quadro 15 – Distribuição geográfica dos ataques inimigos nos Açores 478
Quadro 16 – Distribuição de ataques, perdas e consequências de encontros com inimigos consoante a origem do agressor 479
Quadro 17 – Ataques por década consoante a origem geográfica inimiga 480
Quadro 18 – Crise do comércio Veneza-Levante, 1496-1506 [...]. 504

À memória de Bernardo Freitas,
que me incentivou a embarcar no mundo universitário,
algo que não tinha pensado até então e que se veio
a revelar uma jornada repleta de aventuras
pelos séculos.

Resumo

Na primeira parte desta tese são identificados e analisados os problemas associados à navegação da carreira da Índia no trajecto entre os Açores e Lisboa, se bem que estando integrados numa problemática mais geral da rota global e das próprias relações políticas e económicas de Portugal com outros reinos europeus. Não esquecendo as debilidades da construção naval, a degradação estrutural das embarcações e a sua sobrecarga com mercadorias, assim como as condicionantes da vida a bordo dos navios, veremos como esses aspectos pesavam fortemente no sucesso das viagens, tornando ainda mais difícil a chegada a Lisboa. Aos perigos ligados ao decurso da navegação e da própria realidade da geografia física, podendo levar a naufrágios e a encalhes, somava-se o risco de encontro com corsários e piratas, cuja presença entre os Açores e a costa portuguesa revelou-se bastante activa. Outros problemas surgiam com o descaminho e o contrabando de mercadorias, não apenas de especiarias mas também de escravos.

Por sua vez, na segunda parte estudaremos as medidas adoptadas pela Coroa para tentar combater os problemas atrás indicados. Isso passará pela existência de estruturas de apoio à navegação, de um sistema de defesa e de informação, bem como pela promulgação de legislação. Assim, veremos os Açores como local fundamental de escala da carreira da Índia, mas também Cascais a prestar um apoio final inevitável, inclusive através dos pilotos locais. No plano defensivo as armadas da costa e das ilhas tinham um papel basilar, do mesmo modo que a construção de fortificações ajudou a impedir ataques inimigos e beneficiou a protecção que se pretendia dar aos navios que regressavam a Portugal, marcando a paisagem cultural marítima. Para se estabelecer comunicação entre os Açores e Lisboa e manter actualizado o sistema defensivo, havia um sistema de informação em funcionamento baseado no envio de navios de aviso. Algumas das notícias que circulavam vinham directamente do estrangeiro, onde os espiões ao serviço de Portugal iam recolhendo dados sobre o destino das armadas de corsários ou outras que se preparavam para diferentes territórios ultramarinos. Por fim, veremos a promulgação de legislação como forma de tentar evitar o descaminho e o contrabando de mercadorias, assim como outras medidas tomadas de forma extraordinária.

Abstract

In the first part of this thesis, the difficulties associated with the navigation of the *carreira da Índia* on the route between the Azores and Lisbon are identified and analysed, although these are integrated into a more general problem of the global route and of Portugal's own political and economic relations with other European kingdoms. Without forgetting the weaknesses of shipbuilding, the structural degradation of vessels and the fact of these being often overloaded with merchandise, as well as the constraints of life on board of the ships, we will see how these aspects weighed heavily on the success of the trips, making it even more difficult to arrive to Lisbon. In addition to the dangers linked to the course of navigation and the very reality of physical geography, which could lead to shipwrecks and embankments, there was a risk of encounter with corsairs and pirates, whose presence between the Azores and the Portuguese coast proved to be very active. Other problems arose with the loss and smuggling of goods, not only of spices but also of slaves.

On the second part the focus will be placed on the measures taken by the Crown to try to combat the aforementioned problems. This will involve support structures for shipping, a defense and information system, and the enactment of legislation. Thus, we will see the Azores as a fundamental stopover location of the *carreira da Índia,* but also Cascais providing an inevitable final support, including through the local navigators. On the defensive level, the coastal and the island's navy forces had played a fundamental role, just as the construction of fortifications helped prevent enemy attacks and benefited the protection that was intended to provide to ships returning to Portugal, determining the maritime cultural landscape. In order to establish communication between the Azores and Lisbon and keep the defense system up to date, there was an information system in place based on sending warning ships. Some of the news that circulated came directly from abroad, where the spies at Portugal's service were collecting data on the fate of the corsairs' navy forces or others that were preparing for different overseas territories. Finally, we will see the enactment of legislation as a way of trying to prevent the loss and smuggling of goods, as well as other extraordinary measures.

Palavras-chave: carreira da Índia, torna-viagem, problemas à navegação, rivalidades europeias, paisagem cultural marítima

***Keywords*:** carreira da Índia, return voyage, navigation difficulties, european rivalries, maritime cultural landscape

Principais siglas, sinais e abreviaturas

Arquivos, outras instituições e designações

AM – Academia de Marinha

AGI – Archivo General de Indias

AGS – Archivo General de Simancas

AGSL – American Geographical Society Library

AHN – Archivo Histórico de la Nobleza

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

AML – Arquivo Municipal de Lisboa

AHMC – Arquivo Histórico Municipal de Cascais

AHSCMC – Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia de Cascais

BA – Biblioteca da Ajuda

BEL – British Embassy Lisbon

BEU – Biblioteca Estense Universitária

BLR, AMI – Barry Lawrence Ruderman, Antique Maps Inc.

BL – British Library

BNB – Biblioteca Nacional do Brasil

BNCF – Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze

BNE – Biblioteca Nacional de España

BnF – Bibliothèque nationale de France

BNM **–** Biblioteca Nazionale Marciana

BNP – Biblioteca Nacional de Portugal

BPARPD – Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada

BPE – Biblioteca Pública de Évora

BPL – Boston Public Library

CC – Corpo Cronológico

DGPC – Direção-Geral do Património Cultural

FEC – Fundo Ernesto do Canto

FG – Fundo Geral

FLUP – Faculdade de Letras da Universidade do Porto

FUP – Filmoteca Ultramarina Portuguesa

GN - Germanisches Nationalmuseum

HAB – Herzog August Bibliothek

HL – Huntington Library

ICGC – Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya

LC – Library of Congress

LM – Livros das Monções

MM – Museu de Marinha

MMRDC – Museu do Mar Rei D. Carlos

MNM – Museo Naval de Madrid

NMM – National Maritime Museum

NPG – National Portrait Gallery

SP – Secretarias Provinciales

TNL – The Newberry Library

Elementos de referenciação de documentos

doc. – documento

fl., fls. – fólio, fólios

liv. – livro

mç. – maço

ms. – manuscrito

n.º – número

pt. – parte

t. – tomo

tÍt. – título

Outros

"[…]" – em caso de citação literal

«[…]» – em caso de citação de citação

apud – citado por

c. – cerca de

cf. – confira

cfr. – confronte

coord. – coordenação, coordenado

dir. – direcção, dirigido

ed. – editor, edição

et. al. – et alii/e outros

fr. – frei

ibidem – no mesmo lugar

idem – o mesmo autor

infra – abaixo, adeante

op. cit. – opere citato/obra citada

p., pp. – página, páginas

passim – aqui e ali

p.^{e} – padre

s. d. – sine data/sem data

s. l. – sine loco/sem local

s. n. – sine nomine/sem nome

supra – acima, atrás

vol., vols. – volume, volumes

INTRODUÇÃO

1. O tema

O tema que dá titulo a esta tese de doutoramento surgiu de investigações pessoais que se vinham a desenrolar desde o ano lectivo 2009/2010. Por essa altura, estando a frequentar o 3.º ano da Licenciatura em História e tendo já variada informação reunida para trabalhar na nossa dissertação de Mestrado[1], tivemos a oportunidade de, no *Seminário de Descobrimentos e Expansão*, regido pelo Professor Francisco Contente Domingues, desenvolver um trabalho de investigação intitulado *O trajecto final da carreira da Índia na torna-viagem: a chegada a Cascais e a entrada na barra do rio Tejo*. Os diversos dados que íamos recolhendo desde 2008, sobre o porto de Cascais, remetiam para ligações com vários reinos e carreiras marítimas com diferentes percursos geográficos e distintas linhas comerciais, perspectivando-se a possibilidade de abordar diversas temáticas, mas destacando-se sobretudo o caso de assuntos relacionados com o trajecto da carreira da Índia entre os Açores e a costa portuguesa, pelo que decidimos explorar este tema.

Uma das grandes vantagens de se estudarem realidades e dinâmicas de certos espaços portuários reside no facto de existirem múltiplas possibilidades de escolha de temas de trabalho, sendo que, no caso de Cascais, os dados iam acumulando pelo facto de que toda a navegação com destino a Lisboa dependia da passagem por aquela costa e do auxílio daquele porto, algo que, exceptuando no contexto local, era praticamente desconhecido da historiografia. Neste sentido, é partindo de uma perspectiva local ou de um determinado estudo de caso que, por vezes, podemos captar aspectos que passam completamente ao lado de perspectivas mais gerais, permitindo trazer uma visão renovada e mais completa do passado. No entanto, a verdade é que, com alguma frequência, os portos de média ou pequena dimensão, e de aparente menor importância, são relegados para um segundo plano e vistos sem qualquer tipo de interesse. Em muitos casos, como alguns investigadores têm vindo a salientar, o que se destaca são abordagens macro-históricas que privilegiam somente as questões económicas e as relações mercantis internacionais, dando-se particular atenção ao tráfico ultramarino,

[1] Marco Oliveira Borges, *O porto de Cascais durante a Expansão Quatrocentista. Apoio à navegação e defesa costeira*. Dissertação de Mestrado em História Marítima, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2012.

subestimando-se ou até ignorando-se o estudo das dinâmicas internas e os perfis específicos dos portos[2].

Retornando à carreira da Índia, naquele trabalho tentámos compreender quais os problemas que surgiam à navegação entre os Açores e Lisboa, destacando-se as questões associadas aos condicionalismos geográficos, aos naufrágios, ao corso e à pirataria. Além disso, explorámos a importância de Cascais como escala final dos navios que vinham do Índico e o problema da entrada na barra do rio Tejo. Paralelamente, fomos indicando algumas das medidas tomadas pelos diferentes monarcas para fazer face a tais problemas, destacando-se a formação de armadas de patrulha e de escolta, ou seja, as armadas da costa e das ilhas. Acresceu a isso o reforço da fortificação costeira em algumas áreas estratégicas, além do aparecimento de estruturas de sinalização colocadas ao longo da costa para apoiar os navios e tentar evitar naufrágios, caso de fachos e faróis, referindo-se ainda o importante apoio dos pilotos de Cascais no que respeita à colocação dos navios da Índia pelos perigosos canais de navegação da barra do Tejo, assim como o seu papel nas sondagens efectuadas naquela área. Este trabalho teve a valia de recorrer a dados arqueológicos (terrestres e subaquáticos) e ao reconhecimento geográfico do território, seguindo, pois, uma metodologia interdisciplinar.

Posteriormente, na referida dissertação de mestrado, que incidiu sobre o porto de Cascais durante a Expansão Quatrocentista, destacando as vertentes de apoio à navegação e defesa costeira, fomos abordando alguns daqueles temas e parte das problemáticas que pretendíamos aprofundar numa futura tese de doutoramento. Tudo isto permitiu adquirir uma base de conhecimento sólida e coerente, levantando-se inúmeras questões à medida que decorriam as investigações e que íamos confrontando as fontes recolhidas com os estudos de

[2] Cf. Amélia Polónia, "O porto de Vila do Conde no século XVI. Depoimentos históricos e perspectivas cartográficas", in Inês Amorim, Amélia Polónia e Helena Osswald (coords.), *O litoral em perspectiva histórica (sécs. XVI-XVIII). Um ponto da situação historiográfica*, Porto, Instituto de História Moderna/Centro Leonardo Coimbra, 2002, pp. 147-148; idem, *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, vol. I. Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2007, pp. 132-133; idem, "Hisportos – a research project on portuguese seaports in the Early Modern Age", in Amélia Polónia and Helena Osswald (coords.), *European seaport systems in the Early Modern Age. A comparative approach*, Porto, Instituto de História Moderna, 2007, pp. 29-35; Amândio Jorge Morais Barros, "From a natural safe haven to a structured seaport – Porto and the atlantic system", in *European seaport systems [...]*, pp. 132-133; Helena Regina Lopes Teixeira, "O papel das estruturas portuárias no desenvolvimento urbano das cidades costeiras euro-atlânticas. O exemplo do Porto no início da Idade Moderna", in Amélia Polónia y Ana María Rivera Medina, *La gobernanza de los puertos atlânticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*. Madrid, Casa de Velázquez, 2016, pp. 220-221.

diversos investigadores. No entanto, o início da frequência no PIUDHist coincidiu com uma fase muito activa das nossas investigações sobre a defesa costeira no distrito (*kura*) de Lisboa durante o Período Islâmico, havendo ainda outros temas e projectos em andamento, pelo que os primeiros tempos foram de difícil conciliação.

Seja como for, a constatação de que o trajecto da carreira da Índia entre os Açores e Lisboa era muito mal conhecido, de que apresentava diversos problemas e um enorme potencial de investigação, quer a nível de exploração histórica como arqueológica, acabou por pesar na escolha do espaço em análise. Neste seguimento, pretendia-se continuar a identificar e a analisar uma série de particularidades físicas e humanas que se punham à navegação, que afectavam a vida a bordo e que, não raras vezes, acabavam por pôr em risco a chegada dos navios à capital do Reino, isto quando não levavam, pelos mais diversos motivos, a naufrágios, a encalhes e a apresamentos. Importava, pois, tentar compreender de forma aprofundada e de que modo as dificuldades vividas condicionaram a viagem e a chegada segura dos navios a Lisboa ao longo de um largo espectro cronológico.

Outra razão para a escolha deste espaço de análise tem a ver com o facto de os Açores serem um ponto atlântico extra-continental bastante procurado, provavelmente o mais movimentado sob domínio português, situação que fazia com que fosse igualmente um local fulcral para corsários que esperavam a vinda de navios ricamente carregados. O corso é, de facto, como veremos mais adiante, um dos grandes problemas que se colocava à navegação e que ganhava relevo entre os Açores e a costa ibérica.

Tendo alguma historiografia indicado que, entre os vários problemas que afectavam a navegação, o corso era o que apresentava maiores perigos e o que havia condicionado mais a carreira da Índia entre os Açores e a costa portuguesa, importava testar este assunto, até porque a escassez de estudos sobre o tema, e em todo este espaço e espectro cronológico, levantava diversas dúvidas. Teria o corso, conforme defendem vários autores e veremos mais adiante, revelado um impacto significativo sobre a carreira da Índia apenas a partir da década de 1580, através das acções inglesas? Seria essa uma realidade que somente se manifestou de forma nociva durante a Monarquia Hispânica e associada às vicissitudes deste período histórico? Não seria um problema já anterior e com impacto significativo no sucesso da chegada das mercadorias asiáticas a Lisboa? Neste sentido, a problemática em torno do corso/pirataria acabou por conduzir à formulação da

hipótese central desta tese: a de que poderiam ter tido um papel mais activo e prejudicial à navegação da carreira da Índia muito anteriormente àquele período.

Além dos problemas que surgiam à navegação, importava explorar o que foi feito para superar as dificuldades e tornar este trajecto mais seguro à passagem dos navios, havendo que averiguar as estruturas de apoio existentes – em terra e no mar –, as que foram surgindo e toda a logística e esforços dispendidos, tentando captar possíveis continuidades, mudanças e as estratégias régias nos mais variados assuntos tratados.

Quanto à delimitação cronológica deste trabalho, essa teve a ver com o estabelecimento efectivo da carreira da Índia (1500) e o fim da Monarquia Hispânica (1640). Optou-se por começar desde logo na fase inicial da rota do Cabo, visto que este é um período que tem sido algo descurado nas investigações. Tendo em conta as evoluções técnicas e as diferentes conjunturas políticas e económicas verificadas ao longo de todo o período em estudo, as quais tiveram consequências no funcionamento da carreira da Índia, torna-se fundamental tentar perceber a evolução da rota de retorno desta carreira marítima feita a partir dos Açores, como decorreu o período experimental, como se foi consolidando e as possíveis mudanças ou continuidades verificadas nos seus mais variados aspectos, isto consoante as dificuldades que se punham à navegação. Tudo isto permitirá estabelecer um fio condutor com cronologias de estudo posteriores, sendo estas as mais visadas pelos investigadores. Por outro lado, a escolha do limite cronológico prende-se com o fim do período de governação política que uniu Portugal e Espanha[3] (1580-1640), sendo que durante o mesmo foram tomadas medidas político-económicas que levaram ao aumento da presença de corsários na costa portuguesa e ilhas açorianas para atacar a navegação ibérica, especialmente as naus vindas da Índia e das Índias Ocidentais. Por fim, tem sido igualmente associada à fase da Monarquia Hispânica a decadência da carreira da Índia e de toda uma série de estruturas de apoio, sendo que, de uma forma geral, importa revisitar esses assuntos, aprofundar conhecimento e tentar descortinar melhor o que se passou.

Passando à estruturação desta tese, refira-se que está dividida em dois volumes distintos, cada um com três capítulos. No volume I são identificados e analisados os problemas que surgiam à navegação, se bem que integrados numa

[3] Apesar de Espanha só existir enquanto Reino unificado a partir do século XVIII, designamo-la assim desde o século XVI como, aliás, é hábito na historiografia.

problemática mais geral da rota redonda (ida e volta) da carreira da Índia, visto que seria bastante redutor abordar somente o que se passou no percurso compreendido entre os Açores e Lisboa. Além disso, há que integrar os diferentes temas no contexto da massa humana que seguia a bordo dos navios (tripulação, soldados e passageiros), assim como observar as debilidades da construção naval e a degradação estrutural das embarcações, tentando descortinar problemas gerais a todo o trajecto e que podiam condicionar a navegação, podendo até ser mais prejudiciais neste trajecto final. Por fim, abordando temas como o descaminho, o contrabando e até o próprio corso e a pirataria, era inevitável contextualizar e analisar o sistema comercial centrado no comércio das especiarias asiáticas pela rota do Cabo, visto que estas eram as grandes mercadorias movimentadas pelos navios da carreira da Índia e com grande impacto nas finanças do Império Português, sendo ambicionadas por outros reinos, acabando o interesse gerado por estar intrinsecamente ligado a rivalidades, intromissões ultramarinas e às actividades depredatórias indicadas.

No capítulo I abordaremos os condicionalismos geográficos, os meios humanos e materiais e os naufrágios. Começaremos por fazer uma síntese geral do percurso da viagem redonda, apontando as principais dificuldades próprias da navegação entre Portugal e a Índia. Esta inclusão será importante porque, no seguimento do que atrás foi indicado, não se pode estudar a torna-viagem da carreira da Índia sem se ter em conta as dinâmicas da viagem de ida, bem como o trajecto de volta que antecede a área que está a ser explorada neste projecto. No entanto, destacaremos as condicionantes físicas da navegação no Atlântico, as rotas de aproximação à costa portuguesa – momento em que os perigos aumentavam e os pilotos tinham de lidar com dificuldades de vária ordem – e o problema da entrada dos navios na barra do Tejo. De seguida, importa lançar um olhar sobre os navios para a rota do Cabo, referindo as suas tipologias, tonelagem e características arquitectónicas, assim como a sua duração, a degradação a que estavam sujeitos e os problemas estruturais. Não menos importante é a composição da população dos navios, sendo necessário focar diversos aspectos da vida a bordo e os conflitos entre capitães e pilotos, assim como as dificuldades na recruta da gente do mar. Este capítulo termina com os naufrágios, onde será feita uma análise da fontes históricas e dos dados arqueológicos obtidos até ao momento, tentando-se explorar ao máximo os diferentes casos.

Por sua vez, o capítulo seguinte será dedicado à análise das rivalidades europeias, das ameaças marítimas (corso e pirataria) e das intromissões ultramarinas, sendo uma das partes centrais da tese. Importa saber quais os reinos implicados em tais actividades, as suas motivações, de que forma se movimentaram e exerceram pressões, as suas estratégias e locais de actuação, bem como qual o impacto negativo – directo e indirecto – causado pelo actos depredatórios contra a carreira da Índia. No final será feita uma análise quantitativa das perdas derivadas do corso, apontando-se diversos factores e explicações que podem ajudar a compreender melhor este fenómeno, confrontando-se os dados com aqueles que virmos para os navios perdidos devido a naufrágio.

Por fim, o capítulo III é dedicado ao comércio da rota do Cabo e às ilegalidades associadas às mercadorias que circulavam entre a Ásia e Portugal, ou seja, ao furto, ao descaminho e ao contrabando. Abordaremos o interesse europeu pelas especiarias asiáticas e as consequências da abertura desta nova rota ao comércio de tais mercadorias, enquadrando o advento de um novo complexo histórico-geográfico dominado pelos portugueses e as repercussões político-económicas provocadas na Índia, no Egipto e na Europa. Neste seguimento, e avançando na cronologia, teremos em conta o declínio do comércio das especiarias e a formação da Companhia do Comércio da Índia, assim como as possíveis alternativas à rota do Cabo pensadas pelos portugueses, destacando-se o interesse pela rota do mar Vermelho.

Quanto às ilegalidades, havendo informações sobre o furto, descaminho e contrabando de mercadorias nos navios da carreira da Índia no trajecto de torna-viagem entre os Açores e a costa portuguesa, importa tentar compreender desde logo qual a frequência destas actividades, qual a sua dimensão e extensão geográfica, bem como os possíveis impactos económicos causados. Assim, há que indagar sobre os locais onde ocorriam tais actividades ilícitas, qual a cronologia dos acontecimentos, quais as formas e estratégias que envolviam as situações e quem eram as pessoas envolvidas. Contudo, não são apenas as especiarias e outros produtos asiáticos que merecem a nossa atenção, mas igualmente a vinda de escravos, assunto pouco estudado na história da rota do Cabo.

Entrando no volume II desta tese, cabe identificar e analisar todas as medidas tomadas para evitar ou atenuar os problemas associados à carreira da Índia e que foram sendo indicados até aqui.

O capítulo I versa sobre as escalas e as estruturas de apoio à navegação no arquipélago dos Açores e na costa portuguesa, nomeadamente em Angra e em Cascais, sendo necessário compreender igualmente os enquadramentos geográficos e as funcionalidades portuárias dos sítios focados. Entre as estruturas de apoio nestes locais evidencia-se a provedoria das armadas e os pilotos da barra do Tejo. De seguida, abordaremos o auxílio prestado por galés no reboque dos navios da Índia para Lisboa, assim como o apoio fundamental à navegação proporcionado por estruturas colocadas em terra e no mar, visando evitar os perigos costeiros e naufrágios: faróis, fachos, balizas, etc.

No que respeita ao capítulo seguinte, a temática centra-se no sistema de informação e de defesa marítima. Para além dos espiões portugueses destacados no estrangeiro, nomeadamente em França e Inglaterra, teremos em conta os navios de aviso que circulavam entre os Açores e a costa portuguesa, transportando informações fundamentais para a segurança da navegação. Os postos de vigia terrestres também serão abordados, sendo basilares para se alertar para a presença de corsários e piratas, cabendo saber em que locais funcionaram e quais os meios envolvidos. Outro assunto bastante importante diz respeito às armadas criadas com o objectivo de proteger a costa portuguesa e de navegar até aos Açores para escoltar os navios da carreira da Índia e de outras partes ultramarinas até Lisboa. Importa tentar compreender o número de navios que compunham estas armadas, a sua tipologia, os diferentes locais de actuação e os modos como operavam, bem como os resultados práticos do seu funcionamento. Por fim, teremos em conta as fortificações edificadas nos Açores e na costa portuguesa para defender sítios estratégicos e até mesmo a navegação da carreira da Índia, protegendo as embarcações face a ataques inimigos.

No capítulo final abordaremos as actividades de fiscalização e a legislação que surgiu contra o furto, o descaminho e o contrabando, tentando compreender quais as medidas tomadas para combater estas ilegalidades. É através da análise da documentação normativa, sobretudo, que teremos acesso a este universo, sem bem que o estudo de outros documentos diversos também seja importante para melhor compreender os diferentes contextos de um todo. Por fim, analisaremos igualmente alguns casos específicos associados a naufrágios, onde se tentava evitar que as mercadorias asiáticas que davam à costa fossem furtadas, contrabandeadas ou descaminhadas sem que passassem pela Casa da Índia.

Antes de passarmos ao ponto seguinte, cabe ainda uma última nota. Durante a defesa pública desta tese foram feitas observações que, posteriormente, na revisão dos diferentes capítulos, permitiram corrigir aspectos e melhorar certos assuntos em análise antes da entrega da sua versão final[4]. No entanto, por questões de choque metodológico, teórico ou temático, não foi possível concordar com vários dos aspectos indicados. Ainda assim, nos distintos capítulos e na própria conclusão fomos reforçando a argumentação de certos assuntos fulcrais e que permitem uma compreensão mais aprofundada deste trabalho. Por outro lado, também é preciso referir que, face ao curto prazo para a entrega da versão definitiva da tese, não foi possível seguir certas observações que teriam sido bastante úteis, mas que poderão vir a ser equacionadas num futuro próximo.

2. Estado da arte

Cabe aqui fazer um apanhado geral dos temas mais estudados, focar alguns problemas em discussão e os autores que dedicaram estudos à carreira da Índia. Nem todos estes aspectos serão desde já abordados relativamente à totalidade dos assuntos em análise na tese, mas tentaremos trazer uma visão mais aturada sobre cada tema específico no início dos diferentes sub-capítulos. Por outro lado, não interessa focar excessivamente assuntos que, por motivos de opção geográfica, temática e metodológica, não entram nas nossas análises, a menos que sejam fulcrais para a compreensão das diferentes problemáticas em equação. Aliás, conforme já se notou, esta tese também incide em alguns temas e abordagens pouco usadas na história da carreira, isto quando não saem efectivamente do seu contexto analítico, ainda que sempre relacionáveis, pelo que diversos dos assuntos que têm vindo a ser abordados pela historiografia, em perspectivas mais gerais, poderão apenas ser tidos em conta como ponto de partida ou base de referência ao longo da nossa exposição.

Apesar de ser um dos temas centrais na História de Portugal, e de vários autores consagrados terem-lhe dedicado diversos trabalhos ao longo do tempo, a carreira da Índia é, ainda hoje, um tema com considerável potencial de exploração. Na senda de Rui Landeiro Godinho, isso deve-se ao constante descobrimento de

[4] Agradecemos aos professores Amândio Barros, José Damião Rodrigues, João Teles e Cunha e ao comandante Augusto Salgado.

novas áreas de estudo, ao mesmo tempo que se revêem ideias e conceitos[5]. Por seu turno, João Paulo Oliveira e Costa afirmou que, estando-se perante um tema riquíssimo, para o qual existem fontes históricas numerosas e interessantes, esta carreira "carece ainda de estudos sistemáticos para que se possa formar uma imagem rigorosa da sua história"[6]. Neste mesmo seguimento, João Teles e Cunha referiu que, longe de estar esgotada, boa parte da sua história ainda está "por fazer, em todas as suas relações e dimensões"[7].

Inácio da Costa Quintela, Alfredo Botelho de Sousa, Jaime Cortesão, Frazão de Vasconcelos, C. R. Boxer, Anthony Disney, Vitorino Magalhães Godinho, Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, João Vidago, Artur Teodoro de Matos, T. Bentley Duncan, Francisco Contente Domingues, Inácio Guerreiro, James C. Boyajian, Fina d'Armada, Giulia Lanciani, Leonor Freire Costa, Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, são alguns dos muitos investigadores que, total ou parcialmente e em diferentes perspectivas, dedicaram estudos a esta carreira interoceânica e aos variadíssimos assuntos a ela associados[8]. Refira-se, igualmente, a importância dos

[5] Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia. Aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649)*, Lisboa, Fundação Oriente, 2005, pp. 10-11.

[6] João Paulo Oliveira e Costa, "Os capitães-mores das armadas da Índia no reinado de D. João III", in *A carreira da Índia. Actas do V Simpósio de História Marítima. Lisboa, 21-23 de Outubro de 1998*, Lisboa, Academia de Marinha, 2003, p. 213.

[7] João Teles e Cunha, *A carreira da Índia e a criação do mercado intercolonial português, 1660-1750*. Tese de Doutoramento em História Moderna, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2007, p. 4.

[8] Ignacio da Costa Quintella, *Annaes da Marinha Portugueza*, 2 tomos, Lisboa, Na Typographia da Mesma Academia, 1839-1840; Alfredo Botelho de Sousa, S*ubsídios para a História Militar Marítima da Índia (1585-1669),* 4 vols., Lisboa, Imprensa da Armada, 1930-1956; Jaime Cortesão, "Sobre as viagens da carreira da Índia" in António Sérgio (ed.), *Naufrágios e combates no mar*, vol. II, Lisboa, Editorial Sul, 1958, pp. 279-292; Frazão de Vasconcelos, *Subsídios para a história da carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Lisboa, O Mundo do Livro, 1960; C. R. Boxer, "The *carreira da Índia* (ships, men, cargoes, voyages)", in *O Centro de Estudos Históricos Ultramarinos e as Comemorações Henriquinas*, Lisboa, [s.n.], 1961, pp. 33-82; Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, *Estudo cartográfico de uma viagem à Índia no século XVI*, Porto, Faculdade de Letras do Porto, 1970; João Vidago, "Calendário das armadas da Índia (1497-1640)", sep. dos *Anais do Clube Militar Naval*, n.º 4-6 e 7-9, 1975, pp. 1-21; A. R. Disney, *A decadência do Império da pimenta. Comércio português na Índia no início do séc. XVII*. Trad. de Pedro Jordão, Lisboa, Edições 70, 1981; Artur Teodoro de Matos, "Os Açores e a carreira da Índia no século XVI", in *Estudos de História de Portugal,* vol. II – *sécs. XVI-XX, homenagem a A. H. de Oliveira Marques*, Lisboa, Editorial Estampa, 1983, pp. 93-110; Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, *Uma viagem redonda da carreira da Índia (1597-1598)*, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1985; T. Bentley Duncan, "Navigation between Portugal and Asia in the sixteenth and seventeenth centuries", in Edwin J. van Kley e Cyriac K. Pullapilly (eds.), *Asia and the West. Encounters and Exchanges from the age of Explorations. Essays in Honor of Donald F. Lach*, Notre Dame/Baltimore, Cross Cultural Publications/Cross Roads Books, 1986, pp. 3-25; Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a economia mundial*, 2.ª ed. corr. e amp., vol. III, Lisboa, Editorial Presença, 1987; Artur Teodoro de Matos, *As escalas do Atlântico no século XVI*, sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, Lisboa, 1988, pp. 157-183; Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, "A vida a bordo na carreira da Índia (século XVI)", sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1988, pp. 3-43; idem, "A evolução da carreira da Índia até aos inícios do século XVII", in Luís de Albuquerque (ed.), *Portugal no Mundo*, vol. IV, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, pp. 105-130;

diversos trabalhos de diferentes autores publicados nas actas dos *Seminários Internacionais de História Indo-Portuguesa*, assim como os que resultaram de comunicações apresentadas na VI e na IX *Reunião Internacional de História da Náutica e da Cartografia*, bem como os que vieram a lume nas actas de um simpósio sobre a carreira da Índia realizado em 1998, na Academia de Marinha, mas que só foram publicados em 2003[9].

É de salientar ainda os contributos de outros investigadores como João Paulo Aparício e Paula Pelúcia Aparício, João Paulo Oliveira e Costa, Ernst van Veen, Carlos Francisco Moura, Rui Landeiro Godinho, Virgílio Pissarra, Kioko Koiso, Bruno Gonçalves Neves, Teresa Lacerda, Filipe Castro, André Murteira, José Bettencourt, Patrícia Carvalho, João Teles e Cunha, Marcelo Fidelis Kockel, Torsten Arnold, João Menezes Cordeiro e Tânia Manuel Casimiro[10]. Por fim, acrescente-se

---

Vitorino Magalhães Godinho, "Os portugueses e a carreira da Índia 1497-1810", in *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar. Séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difel, 1990, pp. 333-374; C. R. Boxer, *O Império Marítimo Português (1415-1825)*, Lisboa, Edições 70, 1992; James C. Boyajian, *Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1993; Artur Teodoro de Matos, *Na rota da Índia. Estudos de História da Expansão Portuguesa*, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1994; Fina d'Armada, "As mulheres nas naus da Índia (séc. XVI)", in O *Rosto Feminino da Expansão Portuguesa. Congresso Internacional realizado em Lisboa, Portugal. 21-25 de Novembro de 1994*, vol. I, Lisboa, Comissão para a Igualdade e para os Direitos das Mulheres, 1995, pp. 197-230; Giulia Lanciani, *Sucessos e naufrágios das naus portuguesas*, [Lisboa], Editorial Caminho, 1997; Leonor Freire Costa, *Naus e galeões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a rota do Cabo*, Cascais, Patrimonia, 1997; Francisco Contente Domingues, *A carreira da Índia*, Lisboa, Clube do Coleccionador dos Correios, 1998; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas da «Carreira da Índia». Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação, 1998; Paulo Guinote, "Ascensão e declínio da *carreira da Índia*: séculos XV-XVIII", in *Vasco da Gama e a Índia. Conferência Internacional, Paris, 11-13 Maio, 1998*, vol. II, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1999, pp. 7-39; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *As armadas da Índia, 1497-1835*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002; Francisco Contente Domingues, *Os navios do mar Oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004; Fina d'Armada, *Mulheres navegantes no tempo de Vasco da Gama*, 2ª ed., Lisboa, Ésquilo, 2007 [1ª ed., 2006].

[9] Entre os vários, cf., *e.g.*, Luís de Albuquerque e Inácio Guerreiro (eds.), *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa. Actas*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1985; Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F. Reis Thomaz (eds.), *As relações entre a Índia portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente. Actas do VI Seminário Internacional de História Hindo-Portuguesa*, Lisboa/Macau, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses/Fundação Oriente, 1993; idem (eds.), *A carreira da Índia e as rotas dos estreitos. Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Angra do Heroísmo, [Universidade Católica Portuguesa], 1998; Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro (eds.), *Fernando Oliveira e o seu tempo. Humanismo e arte de navegar no Renascimento europeu (1450-1650)*, Cascais, Patrimonia, 1999; *A carreira da Índia. Actas do V Simpósio de História Marítima. Lisboa, 21-23 de Outubro de 1998*, Lisboa, Academia de Marinha, 2003.

[10] João Paulo Aparício e Paula Pelúcia Aparício, "As relações das armadas e a carreira da Índia: contribuições para uma análise crítica", in Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro (eds.), *Fernando Oliveira e o seu tempo. Humanismo e arte de navegar no Renascimento europeu (1450-1650)*, Cascais, Patrimonia, 1999, pp. 527-555; Ernst van Veen, *Decay or defeat? An inquiry into the portuguese decline in Asia, 1580-1645*, Leiden, Universiteit Leiden, 2000; Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia. Aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649)*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Faculdade de Letras, Universidade de

os estudos que tivemos oportunidade de desenvolver nos últimos anos, inclusive já no âmbito do desenvolvimento da presente tese e dos requisitos de produção científica preconizados pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, tendo dois deles sido publicados na sua fase final[11].

Lisboa, 2000; José Virgílio Pissarra, *A armada da Índia. Cômputo, tipologia e funcionalidade das armadas de guerra portuguesas no Oriente (1501-1510)*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2001; João Paulo Oliveira e Costa, "Os capitães-mores [...]", pp. 213-231; Kioko Koiso, *Mar, medo e morte: aspectos psicológicos dos náufragos na História Trágico-Marítima, nos testemunhos inéditos e noutras fontes*, 2 vols., Cascais, Patrimonia, 2004; Bruno Gonçalves Neves, *A legislação da carreira da Índia. Caracterização e análise da sua evolução, 1500-1580*. Tese de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2004; Filipe Vieira de Castro, *The pepper wreck. A portuguese indiaman at the mouth of the Tagus River*, College Station, Texas A & M University Press, 2005; Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia [...]*, 2005; André Murteira, *A carreira da Índia e o corso neerlandês, 1595-1625*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa (séculos XV-XVIII), Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2006; Teresa Lacerda, *Os capitães das armadas da Índia no reinado de D. Manuel I – uma análise social*. Dissertação de Mestrado em História e Arqueologia da Expansão e dos Descobrimentos Portugueses, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2006; João Teles e Cunha, *op. cit.*; José Bettencourt, *A nau Nossa Senhora da Luz (1615) no contexto da carreira da Índia e da escala dos Açores: uma abordagem histórico-arqueológica*. Dissertação de Mestrado em Arqueologia, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2008; Patrícia Carvalho, *Os estaleiros na Índia portuguesa (1595-1630)*. Dissertação de Mestrado em História e Arqueologia da Expansão e dos Descobrimentos Portugueses, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2008; Kioko Koiso, *História Trágica do Mar: navegações portuguesas nos séculos XVI, XVII e XVIII*. Dissertação de Doutoramento em História dos Descobrimentos e da Expansão, 3 vols., Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2009; André Murteira, *A carreira da Índia e o corso neerlandês, 1595-1625*, Lisboa, Tribuna da História, 2012; Rui Landeiro Godinho, "Vivência no mar: a vida a bordo", in Francisco Contente Domingues (coord.), *História da Marinha Portuguesa. Navios, marinheiros e arte de navegar, 1500-1668*, Lisboa, Academia de Marinha, 2012, pp. 257-293; João Paulo Oliveira e Costa, "Leonel Coutinho, um dos primeiros veteranos da carreira da Índia", in *Mare Nostrum. Em busca de honra e riqueza*, Lisboa, Temas e Debates/Círculo de Leitores, 2013, pp. 297-339; Marcelo Fidelis Kockel, *Naufrágios e outros infortúnios na História Trágico-Marítima da carreira da Índia (séculos XVI e XVII)*. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Franca, 2014; Torsten Arnold, *Shipwrecks of the "Carreira da Índia" (1595-1623). Sources for the study in Portuguese Maritime History*. Dissertação de Mestrado em História Marítima, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2014; André Murteira, *A navegação portuguesa na Ásia e na rota do Cabo e o corso neerlandês, 1595-1625*. Tese de Doutoramento em História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2016; João Menezes Cordeiro, *Apresto e sucessos das armadas da Índia, 1590-1607*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2016; Rui Landeiro Godinho, "Carreira da Índia", in Francisco Contente Domingues (dir.), *Dicionário da Expansão Portuguesa. 1415-1600*, vol. I, Lisboa, Círculo de Leitores, 2016, pp. 221-227; Tânia Manuel Casimiro, "O inferno da vida a bordo", in *Visão História*, n.º 37, 2016, pp. 30-33; Carlos Francisco Moura, *Teatro a bordo de naus portuguesas (séculos XV-XVIII). Carreiras da Índia e do Brasil*, 2.ª ed., Casal de Cambra, Caleidoscópio, 2017 [1.ª ed., 2000]; André Teixeira e Patrícia Carvalho, "A construção naval na Índia portuguesa nos séculos XVI e XVII", in *Os Portugueses e a Ásia Marítima: trocas científicas, técnicas e sócio-culturais (séculos XVI-XVIII),* Lisboa, Academia de Marinha, 2020, pp. 27-45.

[11] Para além de diversas comunicações proferidas ainda enquanto bolseiro da FCT, algumas das quais serão indicadas mais adiante (vide infra, vol. I, cap. II), cf. Marco Oliveira Borges, "Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da Índia durante o século XVI: primeiras mulheres, buscas e sexualidade a bordo", in *Revista Portuguesa de História*, t. 47, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2016, pp. 195-214; idem, "Como era a bordo das naus?", in *Visão História*, n.º 54, 2019, pp. 48-50; idem, "Viagem e naufrágio de uma nau da carreira da Índia: o caso da *São Francisco Xavier* (1623-1625)", in *Fragmenta Historica*, n.º 7, Lisboa, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 2019, pp. 71-91; idem, "Escravos na torna-viagem da

Enquanto tema transversal no campo temporal, económico, político, militar, social e geográfico, a carreira da Índia foi sendo alvo de uma atenção que permitiu chegar aos dias de hoje com um conhecimento mais do que razoável sobre a sua realidade. No entanto, é desigual a existência de estudos sobre os diversos aspectos, havendo temas bastante perscrutados e outros ainda no início do seu desbravamento[12]. De uma forma geral, têm vindo a ser explorados assuntos tão diversos como, por exemplo, o movimento da carreira, as suas funcionalidades e organização, as escalas, os naufrágios – inclusive no contexto da arqueologia subaquática –, o corso contra os navios, a composição das armadas, a identificação dos navios e dos seus capitães, os estaleiros na Índia, a construção naval e as características das embarcações, os aspectos comerciais e económicos, a vida a bordo e a presença feminina nos navios. Ainda assim, destacam-se os temas relacionados com o movimento dos navios, os naufrágios (históricos e arqueológicos) e outras perdas de embarcações – retomadas e complementadas por estudos não específicos sobre a carreira da Índia[13] –, havendo um certo predomínio de atenções para o período da Monarquia Hispânica. Aliás, genericamente falando, grande parte dos trabalhos realizados sobre a carreira da Índia, inclusive em teses de mestrado e de doutoramento, têm incidido nessa cronologia.

---

carreira da Índia (1504-1610): da permissão limitada ao transporte descontrolado e à difusão pelo Atlântico", in *Global Journal of Human-Social Science (D): History, Archaeology & Anthropology*, vol. 20, issue 1, version 1.0, 2020, pp. 21-36. O artigo publicado na revista *Visão História* sofreu modificações sem o nosso consentimento – inclusive no titulo, que foi completamente modificado –, sendo que a última frase não é de nossa autoria. Além disso, no final do texto surgem imprecisões sobre a nossa pertença institucional e percurso académico.

[12] Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia [...]*, p. 22.

[13] Cf. Jaime Cortesão, *op. cit.*, pp. 279-292; Giulia Lanciani, *op. cit.*; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas [...]*, pp. 97-125; Paulo Guinote, *op. cit.*, pp. 7-39; Paulo Monteiro, "A carta arqueológica subaquática dos Açores: metodologia, resultados e sua aplicação na gestão do património subaquático da região Autónoma dos Açores, in *"Terrenos" da Arqueologia da Península Ibérica. Actas do 3º Congresso de Arqueologia Peninsular*, vol. 8, Porto, ADECAP, 2000, pp. 497-524; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*; António Costa Canas, *Naufrágios e longitude*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 2003, pp. 89-132; Kioko Koiso, *Mar, medo e morte [...]*; Manuel Eugénio da Silva e Guilherme Cardoso, *Naufrágios e acidentes marítimos no litoral cascalense*, Cascais, Junta de Freguesia de Cascais, 2005; Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, pp. 159-169; António Fialho e Jorge Freire, *Cascais na rota dos naufrágios. Museu do Mar – Rei D. Carlos. Exposição. Catálogo*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2006; José António Bettencourt, *op. cit.*; Kioko Koiso, *História Trágica do Mar [...]*; Paulo Lopes, *O medo do Mar nos Descobrimentos. Representações do fantástico e dos medos marinhos no final da Idade Média*, Lisboa, Tribuna da História, 2009, pp. 185-189; André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, 2012; Mónica Bello, *A costa dos tesouros. Descobrir uma história preservada há séculos no fundo do mar português*, [Lisboa], Círculo de Leitores/Temas e Debates, 2012; José António Rodrigues Pereira, *Grandes naufrágios portugueses, 1194-1991. Acidentes marítimos que marcaram a História de Portugal*. Pref. de Adolfo Silveira Martins, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2013; Marcelo Fidelis Kockel, *op. cit.*; Torsten Arnold, *op. cit.*; José António Rodrigues Pereira, "Naufrágios", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, pp. 758-762.

Relativamente às causas dos acidentes, com o decorrer do século XX desenvolveram-se duas teorias dominantes sobre os efeitos que as adversidades vividas durante a Monarquia Hispânica exerceram sobre a rota do Cabo. Por um lado, a teoria mais nacionalista e tradicional, reinante durante grande parte do século e muito identificada com a historiografia oficial do Estado Novo, culpando o domínio filipino pelos males que começaram a afectar a carreira da Índia em finais do século XVI. Portanto, ligando esse período aos ataques de corsários ingleses e neerlandeses ao longo de todo o trajecto, assim como à sua concorrência no comércio das especiarias asiáticas[14]. Neste sentido, a união com Espanha havia tornado os seus inimigos igualmente hostis a Portugal, situação que, por consequência, trouxe males que antes não afectavam a navegação portuguesa. Em suma, a decadência da carreira da Índia era, sobretudo, um fenómeno causado por aspectos exógenos ao Império Asiático Português[15].

Por outro lado, menos marcada pela ideologia e mais rigorosa na análise dos dados documentais, uma segunda tendência procurou rastrear as origens do declínio da carreira da Índia numa óptica mais estrutural e de longa duração. Desta forma, o período da Monarquia Hispânica foi surgindo desdramatizado, isto por a tendência de decadência do comércio marítimo das especiarias ser vista como um processo com raízes anteriores a 1580, sendo que esta data não marcava nenhuma inflexão súbita no seu ritmo. Assim sendo, o advento da Monarquia Hispânica era apenas mais um elemento a aduzir a um rol de causas endógenas à presença portuguesa na Ásia e que explicariam o gradual e irreversível declínio do monopólio português sobre a rota do Cabo[16].

Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, numa obra publicada em 1998, acrescentavam que, apesar de haver uma base documental sobre as perdas dos navios da Índia que não era escassa, a documentação nem sempre vinha sendo explorada de forma sistemática e através de perspectivas mais esclarecedoras. Indicavam ainda que "a atracção pelo carácter episódico de determinados acontecimentos e pelo pitoresco descritivo de muitas situações, assim como os erros de perspectiva na avaliação das perdas e receios de diversa ordem em reformular as premissas em que tem assentado a sua leitura"[17], eram apenas alguns dos vícios que estavam a diminuir as possibilidades de aprofundar

[14] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas [...]*, p. 107.
[15] Idem, *ibidem*, p. 107.
[16] Idem, *ibidem*, p. 107.
[17] Idem, *ibidem*, p. 162.

conhecimento sobre a carreira da Índia. Esquecia-se o seu estudo quantitativo mais sistemático, característica que, inversamente, marca fortemente as investigações daqueles autores.

Portanto, ao contrário das visões dominantes até meados do século XX, muito atentas aos aspectos mais dramáticos dos naufrágios e vulneráveis a manipulações "emocionais" dos dados disponíveis – isto segundo os autores –, naquela obra solidificava-se o caminho para uma abordagem que privilegiava fortemente os aspectos quantitativos ligados à rota do Cabo. Procurava-se, sobretudo, "reconduzir às suas reais proporções a dimensão das perdas verificadas na carreira da Índia, sistematizando-as através da constituição de uma grelha tipológica para a sua caracterização e arrumação, e integrando-as na evolução histórica da carreira através da sua articulação com os restantes indicadores existentes, como forma de proceder a uma sua leitura e periodização devidamente fundamentadas"[18].

Outro tema bastante focado na história da carreira da Índia, mas igualmente associado às perdas, tem sido o corso. Apesar de diversos autores terem contribuído com diferentes dados ao longo do tempo, têm sobressaído abordagens algo parcelares, superficiais e/ou quase exclusivamente centradas na época da Monarquia Hispânica. Exceptua-se, porém, sobretudo um ou outro estudo de caso, sendo de destacar o que foi elaborado sobre o ataque de Mondragón e o do assalto berberesco à nau *Conceição*, assim como o exemplo das investidas neerlandesas contra a carreira da Índia. No entanto, estes dois últimos já abarcam aquele período, se bem que seja de salientar que no contexto neerlandês existe uma continuidade dos trabalhos de investigação[19].

Grande parte da historiografia tem seguido a ideia de que o corso só se tornou um problema sério para a carreira a partir da década de 1580, se bem que chegue a ser indicado que isso não significa que antes não tenha constituído uma ameaça e que não tenha criado outros problemas[20]. Na verdade, ainda está por estabelecer a importância exacta do seu impacto, o qual não se revestia apenas

[18] Idem, *ibidem*, p. 18.
[19] Cf. Andreia Martins de Carvalho e Pedro Pinto, "Da caça de Mondragón à guarda do Estreito de Gibraltar (1508-1513): os guardiões da memória de Duarte Pacheco Pereira e a economia da mercê nos séculos XVI-XVII", in *Anais de História de Além- Mar*, n.º 13, Lisboa/Ponta Delgada, Centro de História de Além-Mar, 2012, pp. 221-331; André Murteira, *op. cit.*; Margarida Garcez Ventura e José Varandas, "Relato de João Carvalho Mascarenhas, um soldado português deslocado pelo mundo", in *História (São Paulo)*, vol. 32, n.º 1, 2013, pp. 8-30; André Murteira, *A navegação portuguesa na Ásia [...]*, *passim*.
[20] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos [...]*, vol. III, pp. 46-48; André Murteira, *op. cit.*, 2006, p. 4. Para a indicação da restante bibliografia, vide infra, vol. I, cap. II.

sob a forma directa (ataques e perdas de navios), mas também sob formas indirectas. Neste sentido, o complexo problema não pode ser compreendido apenas através da tentativa de contabilização das perdas de navios directamente resultantes de ataques inimigos e do cálculo da sua proporção nas perdas totais[21].

Ainda que sejam muito proclamados pela historiografia da carreira da Índia, os efeitos indirectos do corso (arribadas, mudanças ou supressões de escalas, sujeição a bloqueios nas barras do Tejo e Goa, anemia do tráfico, paralisação da carreira, viagens feitas em épocas perigosas (fora da monção ou no limiar da sua inversão), maior desgaste financeiro com custos de protecção, etc.) são muito pouco estudados. André Murteira refere mesmo que as alusões que os investigadores fazem aos efeitos indirectos do corso consistem em afirmações genéricas[22]. As atenções têm girado, na sua esmagadora maioria, em torno dos efeitos directos e na quantidade total das perdas conhecidas devido a ataque, isto quando as fontes podem não estar a revelar a totalidade das reais ocorrências.

Neste seguimento, entre um total de 219 perdas de navios (216 se não se contar com 3 naus feitas na Índia) conhecidas para um período entre 1497 e 1650 (ida e volta), 23 estão confirmadas que tiveram lugar devido a ataque inimigo, número que é equivalente a 10,5% do total dessas 219 perdas. Contudo, não se sabe a causa da perda de 84 navios da carreira da Índia, os quais representam 38,4% do total das perdas[23]. Destas 219 perdas há a confirmação de que 34 ocorreram no espaço abrangido entre os Açores (11) e a costa da Península Ibérica (23)[24]. Por sua vez, entre estas 34 perdas de navios algumas resultaram de ataques corsários. No entanto, em relação a esta última causa e para o trajecto entre os Açores e a costa portuguesa, Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes apenas referem em quadro as perdas que tiveram lugar entre 1587 e 1641: 8, sendo que deste número 2 navios perderam-se à ida para a Índia[25]. No total, somando mais dois casos anteriores à Monarquia Hispânica, os autores apresentaram 10 perdas por derivação de ataque inimigo entre 1497 e 1650 neste

[21] André Murteira, *op. cit.*, 2012, p. 51.
[22] "Apenas se fazem afirmações genéricas sobre alegadas alterações de rotas e datas de viagem provocadas pela ameaça corsária e se oferecem exemplos avulsos de perturbações que ela causou. Está por fazer o levantamento das ocorrências em que seja possível estabelecer que houve perturbações na viagem por efeito indirecto do corso. Sem ele, aquilo que se possa dizer das consequências indirectas do mesmo corso na carreira pecará por incerto" (idem, *ibidem*, p. 61).
[23] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, pp. 115-116; Paulo Guinote, *op. cit.*, p. 24.
[24] Idem, *ibidem*, p. 25.
[25] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, pp. 120-121; Paulo Guinote, *op. cit.*, p. 35.

espaço marítimo. De qualquer forma, estes números podem muito bem não corresponder ao total das reais ocorrências. É que, recorde-se, não se conhecem quais as causas da perda de pelo menos 84 navios (ida e volta) até 1650.

O cenário das perdas na viagem de regresso, seja qual for o motivo de cada exemplo desconhecido, é ainda mais nebuloso visto que são grandes as dúvidas para muitos casos de navios que partiram para a Índia e que não se sabe se terão iniciado a viagem de regresso ao Reino ou permanecido no Índico. Entre 1511 e 1530, por exemplo, surgem quase 70 navios de que não há menção directa ao seu retorno, sendo que apenas em perto de três dezenas de exemplos existem informações de que terão permanecido para além do cabo da Boa Esperança[26].

Retornando ao corso, e para o período compreendido entre 1521 e 1537, Ana Maria Pereira Ferreira mostrou que a actividade corsária francesa esteve bastante activa em águas açorianas. Embora não esteja registada a tomada de algum navio da Índia nos Açores durante aquele período, 4 caravelas de protecção foram atacadas naquele arquipélago[27]. Ainda de acordo com os dados apresentados por aquela investigadora, os Açores (23 assaltos registados), tal como as Berlengas (16 assaltos) – um dos principais locais de aproximação à costa para os navios da carreira da Índia – e os cabos de São Vicente (33 assaltos) e Finisterra (15 assaltos), estiveram no topo da escala de ataques corsários franceses a alvos portugueses. Mais ao longe, com apenas 7 roubos, surge o arquipélago da Madeira[28]. Contudo, mais uma vez, saliente-se que estes números muito dificilmente corresponderão à totalidade das ocorrências para o período e locais referidos.

A partir da segunda metade do século XVI, segundo as investigações de Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, as perdas da carreira da Índia passaram a ocorrer cada vez mais na torna-viagem e, gradualmente, nas proximidades dos Açores ou já à vista de Lisboa, estando associadas ao excesso de carga, ao mau estado das embarcações, a tempestades ou a ataques inimigos[29].

---

[26] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, pp. 23-24.

[27] Ana Maria Pereira Ferreira, "Os Açores e o corso francês na primeira metade do século XVI: a importância estratégica do arquipélago (1521-1537)", in *Os Açores e o Atlântico (séculos XIV-XVII). Actas do Colóquio Internacional realizado em Angra do Heroísmo de 8 a 13 de Agosto de 1983*, Angra do Heroísmo, Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1984, p. 292. Sobre este caso, vide infra, vol. II, cap. II.

[28] Idem, *ibidem*, pp. 284 e 292-294.

[29] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, pp. 117-118 e 125; Paulo Guinote, *op. cit.*, p. 26.

Sumariando, apesar dos dados já quantificados e de algumas propostas de periodização relativas às épocas de maior impacto de actividade corsária contra os navios da carreira da Índia, ainda está por perceber o fenómeno na sua totalidade, o qual impõe-se compreender desde o início do estabelecimento desta carreira marítima. Para além de tudo o que foi referido, este tipo de estudos poderá ganhar maior riqueza se forem melhor compreendidas as conjunturas políticas e económicas internacionais, assim como os contextos geográficos em que ocorrem os ataques. É que, o que tem sobressaído, à excepção de alguns casos, são as indicações genéricas dos locais associados aos assaltos, agrupados em grandes áreas, faltando estudos com interligação ao próprio meio envolvente, se bem que isso não seja possível levar a cabo relativamente a todas as perdas, visto que, em muitas delas, não se sabe a localização exacta das ocorrências. De qualquer forma, ao estudarmos os contextos geográficos dos locais dos sinistros, pelo menos daqueles próximos de terra, poderemos colocar várias questões que poderão vir a enriquecer o nosso estudo.

Num contexto geral, embora os ataques corsários pareçam ser a causa mais discutida relativamente à perda de navios entre a historiografia da carreira da Índia, a verdade é que não são a que vem atestada como provocando mais perdas. Em primeiro lugar, para uma cronologia entre 1497-1650 e no total das 219 perdas (ida e volta) referidas, Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes apresentam as causas desconhecidas como factor de maior índice de sinistros (84), seguidas da má navegação (35), das tempestades (28), dos ataques inimigos (23), do mau estado dos navios (22), do incêndio (15) e da sobrecarga dos navios (12)[30].

As investigações daquele trio, apesar do grande contributo numérico e estatístico que trouxeram para o conhecimento do movimento da carreira da Índia, têm vindo a sofrer algumas críticas e reparos nos últimos vinte anos. Os próprios autores alertaram, várias vezes, para as inúmeras dificuldades que tal tipo de estudo acarreta e as possíveis falhas que poderiam estar a cometer. Aludindo aos seus trabalhos publicados na década de 1990, Rui Landeiro Godinho, que não usou um estudo destes investigadores publicado em 2002[31], referiu que a consistência ao nível das fontes usadas era abalada por uma fundamentação metodológica nem sempre clara e questionável em diferentes questões. O autor refere o caso de não se definirem os critérios de escolha das fontes, assim como o da não separação das

[30] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, p. 116.
[31] Idem, *As armadas da Índia [...]*.

diversas dúvidas relativas ao movimento dos navios. Um segundo problema indicado por Landeiro Godinho surge do cruzamento das informações obtidas, não sendo apontado como se chegou ao nome de certos navios, capitães ou determinadas datas, isto quando estas surgem de forma muito variada nas diversas *relações das armadas da Índia*[32]. Um outro aspecto diz respeito à falta de uma análise mais profunda e diferente das causas dos naufrágios, havendo que fazer uma clara separação entre causas principais e secundárias. Landeiro Godinho salientou que se existe uma causa imediata para os naufrágios (encalhe, afundamento ou incêndio), a verdade é que também podiam existir outras que provocavam as perdas e que no final tinham um peso relativo forte. Assim, a "divisão simples das causas pode, por vezes, distorcer e ampliar erros, não permitindo o apuramento de outros dados que podiam vir a revelar-se como muito interessantes"[33].

De qualquer forma, em 2002, Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes haviam publicado então um novo trabalho, anunciando, na introdução, que seriam apresentados de forma mais completa os dados resultantes das investigações que vinham desenvolvendo desde finais da década de 1980[34]. Além disso, referiam que era lugar para explicar os fundamentos metodológicos da recolha e os critérios de selecção de dados contraditórios, apresentando, sob a forma de uma listagem extensiva, uma súmula das informações de que dispunham sobre as armadas que circularam na rota do Cabo entre 1497 e 1835.

Os dados apresentados resultavam de uma base de dados (*Poseidon*) que se pretendia publicar em CD-ROM, mas cujo projecto inicial não foi possível levar avante, sendo antes expostas "as listagens de armadas da carreira da Índia em suporte convencional, mais limitativo em termos de espaço e de apresentação das múltiplas variações que alguns dados apresentam"[35]. Contudo, os autores indicaram que encaravam a hipótese de, a médio prazo, colocarem essa base de dados *online*, para que ficasse disponível para todos os interessados e recebesse sugestões e críticas, de modo a que se procedesse ao seu aperfeiçoamento nos mais variados aspectos.

[32] Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, p. 24. Ao todo, estão identificadas perto de quatro dezenas de relações (João Paulo Aparício e Paula Pelúcia Aparício, *op. cit.*, p. 527).
[33] Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, p. 24.
[34] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, p. 8.
[35] Idem, *ibidem*, p. 8.

Enfatizando as dificuldades que este tipo de investigação acarreta, os autores acrescentaram outros aspectos que importa destacar, e que teremos em conta relativamente a certos assuntos tratados ao longo desta tese, como é o caso da incerteza gerada em torno dos dados conseguidos, podendo levar a diferentes interpretações consoante a abordagem seguida pelos investigadores que usem esses dados:

> "As características próprias do trabalho de reconstituição das armadas da carreira da Índia, e das principais ocorrências que tiveram lugar em cada viagem, abrem caminho para grandes margens de incerteza quanto a muitos pormenores da informação, mesmo quando esses detalhes não são decisivos para o delinear das tendências gerais e para a definição de um quadro global da evolução do movimento de embarcações portuguesas pela rota do Cabo. A imprecisão em duas ou três datas de partida, neste ou naquele local de uma perda, em um ou outro nome dos capitães de uma determinada armada tem implicações muito diversas conforme sejam vistas num plano micro (análise detalhada de uma viagem ou da biografia do capitão) ou macro (definição das tendências de média e longa duração da carreira)"[36].

Efectivamente, o trio de investigadores indicou que não serão poucos os casos em que, na dita obra, não se conseguiu completar o quadro da viagem redonda ou em que os detalhes carecem de rigor, podendo até ter resultado de uma reflexão menos acertada dos diferentes dados em confronto. Neste sentido, reconheceram que somente estudos detalhados sobre cada armada ou do percurso de cada navio ou capitão, baseados em outras fontes que não apenas as que foram usadas para a seriação naquela obra, poderão esclarecer aspectos que, embora sendo menores para um trabalho como o que havia sido desenvolvido, que se destacava por uma reconstituição alargada e de longa duração, poderão ser de extrema importância para estudos com outras perspectivas[37]. Enfatizando as diferentes abordagens metodológicas e os resultados que daí se poderiam obter, chegou a ser referido que "só do cruzamento de uma perspectiva de longa duração e [...] «macroscópica» com uma visão mais circunscrita no tempo e «microscópica» poderá resultar uma reconstituição mais rigorosa da história da carreira da Índia"[38]. Desta forma, os autores alertavam para a importância da realização de estudos monográficos ou biográficos sobre armadas e capitães.

[36] Idem, *ibidem*, p. 11.
[37] Idem, *ibidem*, p. 26.
[38] Idem, *ibidem*, p. 42.

Embora este tipo de trabalhos também exista no contexto específico do estudo da carreira da Índia[39], alguns deles publicados após 2002, existem outros que, apesar de não estarem directamente relacionados, enriquecem significativamente o conhecimento sobre o seu funcionamento, avançando pistas para uma melhor compreensão de assuntos já conhecidos ou para abordagens diferentes, algumas mais centradas em questões de natureza social e política[40].

Neste seguimento, João Paulo Oliveira e Costa, num estudo sobre os capitães-mores das armadas da Índia durante o reinado de D. João III, notou que o modelo de nomeação dos capitães e dos capitães-mores foi alterado a partir da década de 1550, passando a ser mobilizados fidalgos inexperientes para esses cargos. Esta situação veio a coincidir com um período em que se perderam muitos navios (1551-1560), 5 na ida e 10 na torna-viagem, sendo aquele que representa o pior desempenho da carreira antes da década de 1590. Assim, Oliveira e Costa referiu que a alteração de modelo de selecção dos capitães podia ser um factor a ter em conta na compreensão do maior número de insucessos durante esse período, sendo "possível que tal mudança tenha provocado, nessa altura, uma menor disciplina a bordo ou um menor cuidado no acondicionamento das cargas", resultando em mais perdas de navios[41].

A necessidade de estudos biográficos foi igualmente sentida para o caso da carreira das Índias, referindo-se que o seu estudo não se poderia reduzir somente às relações comerciais e económicas, havendo que incorporar igualmente os aspectos militares e de defesa da navegação, olhando detalhadamente os seus protagonistas[42].

---

[39] Cf., *e.g.*, José Virgílio Pissarra, *op. cit.*; João Paulo Oliveira e Costa, "Os capitães-mores [...]", pp. 213-231; Margarida Garcez, "Um fidalgo português na carreira da Índia. Serviço e narrativa de João da Silveira, in *A carreira da Índia. Actas do V Simpósio de História Marítima [...]*, pp. 263-274; Teresa Lacerda, *op. cit.*; João Paulo Oliveira e Costa, "Leonel Coutinho [...]", pp. 297-339.

[40] Cf. a breve síntese sobre este assunto e os estudos indicados por idem, "Os capitães-mores [...]", pp. 214-231. Para trabalhos biográficos mais recentes e de maior fôlego, cf., *e.g.*, Alexandra Pelúcia, *Afonso de Albuquerque. Corte, cruzada e império*, Lisboa, Temas e Debates/Círculo de Leitores, 2016; José Manuel Garcia, *O Terrível. A grande biografia de Afonso de Albuquerque*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2017; idem, *Pedro Álvares Cabral e a primeira viagem aos quatro cantos do Mundo*, Lisboa, Temas e Debates/Círculo de Leitores, 2020.

[41] João Paulo Oliveira e Costa, "Os capitães-mores [...]", pp. 219-220. Outro aspecto que veio a coincidir igualmente com a década de 1550 foi o aumento da tonelagem dos navios da carreira da Índia, circulando com maior frequência embarcações entre 900 a 1.000 toneladas, se bem que a média se deva ter mantido, em cada armada, entre as 750 toneladas. Decerto que este foi um factor decisivo para a perda de mais navios nesse período (Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 144).

[42] "Desde los años noventa, la aparición de diversidad de trabajos ha venido a constatar el carácter multidimensional de la Carrera de Indias como fenómeno histórico. Y es que, como apuntó por esas fechas Antonio García-Baquero, la amplitud del gran vector transatlántico no puede reducirse a las relaciones comerciales y económicas. Antes incluso, Antonio Domínguez Ortiz había manifestado la necesidad de estudiar el aparato militar encargado de proteger el régimen de Armadas y Flotas,

Mas retornando à carreira da Índia, e não obstante Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes terem efectuado certas correcções e modificações relativamente a trabalhos anteriores, é preciso continuar a ver alguns aspectos com cautela e tomar precauções quando se utilizam os dados estatísticos apresentados naquele estudo, até porque a propensão tem levado a que se produzam generalizações que podem distorcer a realidade/plausibilidade histórica. Note-se, por exemplo, que a procura das grandes tendências, caso do movimento geral dos navios da carreira da Índia e dos seus sucessos, tem ofuscado inúmeros aspectos que pesavam fortemente no desenrolar das navegações e que não entram nas quantificações historiográficas. Não é por um navio conseguir chegar a Lisboa a salvo que não passou por inúmeras dificuldades, as quais têm de ser devidamente compreendidas no tempo e no espaço.

Ainda relativamente à referida obra daqueles investigadores, acrescente-se que João Teles e Cunha, na sua tese de doutoramento, alertou para que, embora apresentasse o panorama estatístico mais completo sobre o movimento da carreira da Índia, ainda possuía lacunas e erros[43].

Mais recentemente, Francisco Contente Domingues teve publicado um estudo em que, seguindo e interpretando também os dados aduzidos por Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, fez algumas observações sobre a carreira que importa salientar. Rejeitando a ideia tradicional de decadência da carreira da Índia, muito associada à historiografia nacionalista, baseada na concorrência europeia e na quebra do movimento de navios durante a Monarquia Hispânica, Contente Domingues referiu que, com o apoio de Castela, até aumentou o número médio de embarcações destinadas à Ásia com o virar do século. Um outro aspecto patente na sua análise do movimento da rota do Cabo diz respeito à "questão de economia de escala": o que contava era o total da arqueação dos navios em trânsito, não tanto o número de unidades em viagem[44]. Contudo, foi indicado que se tal tipo de informações são conhecidas para a navegação europeia, especialmente no caso dos Países Baixos, o mesmo não se pode dizer sobre a

---

poniendo especial énfasis en los capitanes generales y almirantes, en el Tercio de Galeones, en sus soldados y oficialidad" (Alfonso J. Hernández Rodríguez, "Tomás de Larraspuru (1582-1632). El microcosmos de un militar en la carrera de Índias", in Juan José Iglesias Rodríguez e Isabel María Melero Muñoz (coord.), *Hacer historia moderna: líneas actuales y futuras de investigación*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2020, p. 363).

[43] João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 14, n. 1.

[44] Francisco Contente Domingues, "A carreira da Índia. Percursos comparativos de uma empresa marítima", in Amândio Barros (coord.), *Os descobrimentos e as origens da convergência global*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 2015, pp. 115-116.

arqueação dos navios da carreira da Índia, pois não existe "uma dimensão quantitativa minimamente rigorosa"[45].

Mais adiante, olhando a questão dos naufrágios, Contente Domingues afirma que os portugueses perderam perto de 20% dos cerca de 1.000 navios enviados para a Ásia entre 1500 e 1640, tratando-se de um número impressionante. No entanto, reduzindo a observação a um período entre 1500 e 1550, refere que se perdeu um total de 40% de navios, rejeitando assim as explicações tradicionais ligadas à ideia de decadência da carreira da Índia durante a Monarquia Hispânica[46]. Como explicação para esse elevado número de perdas, indica que não ocorreram erros de pilotagem que o justificassem, nem ataques de corsários, referindo que as perdas devido a acção inimiga, no século XVI, haviam sido despiciendas, assim como que a sobrecarga dos navios também não explicava tal quantidade de perdas. Neste sentido, as explicações tinham de ser vistas nas vicissitudes da navegação, em que cada escolho, cada baixio representado nas cartas náuticas poderia ter significado dezenas de perdas de navios. Assim, tal quantidade de perdas era devida sobretudo a uma questão de desconhecimento deste tipo de perigos que apareciam à navegação, os quais iam sendo conhecidos muito rapidamente, embora tardando "até chegar a um domínio rigoroso de cada passo"[47].

Por fim, seguindo Ernst Van Veen, Contente Domingues refere que o ponto de viragem na história da carreira da Índia não ocorreu com a chegada dos concorrentes europeus à Ásia, pois não sucederam vitórias massivamente decisivas de ingleses e neerlandeses recém-chegados. Assim, a viragem teria ocorrido entre 1629-1630, altura em que, face às tremendas dificuldades de financiamento que enfrentava, a Coroa espanhola abriu os *asientos* (contratos de empréstimo) ao capital estrangeiro, situação que levou o dinheiro a voar de Lisboa para Madrid. Neste seguimento, com dificuldades em haver financiamento para investir na armação de navios para a Índia, Contente Domingues afirma que é a partir desta altura que o colapso passa a ser evidente, sendo que, a partir de 1630, a carreira da Índia teve uma existência mais nominal do que efectiva, mal justificando que mantenha essa designação[48].

Olhando agora para o caso específico da torna-viagem, e apesar do seu grande potencial, são poucos os estudos existentes. De facto, se a viagem de ida é

[45] Idem, *ibidem*, p. 116.
[46] Idem, *ibidem*, p. 118.
[47] Idem, *ibidem*, p. 118.
[48] Idem, *ibidem*, pp. 119-120.

aquela a que os historiadores sempre deram maior atenção, por outro lado, a torna-viagem, embora sendo considerada largamente a mais difícil de efectuar, tem sido menos estudada, apresentando ainda muitas facetas por explorar[49]. Este aparente menor interesse pela viagem de regresso não pode deixar de ser visto à luz dos maiores problemas de acompanhamento que este trajecto acarreta, sobretudo nos primeiros anos da carreira da Índia, sendo que as fontes são algo omissas, vagas ou contraditórias quanto à indicação das armadas de retorno a Lisboa[50].

Assim, ainda que existam estudos sobre o movimento dos navios, escalas, naufrágios, corso, ritmos comerciais, etc., o único trabalho desenvolvido sobre a carreira da Índia que trata, de forma individualizada, a viagem de regresso ao Reino deve-se a Rui Landeiro Godinho[51]. Estabelecendo o início da cronologia de trabalho em 1550, estamos perante um estudo que, explorando fontes com diversas proveniências e revelando um conhecimento profundo da historiografia desta carreira, trouxe um contributo bastante fecundo sobre os diversos aspectos e problemas associados à torna-viagem, ainda que abordando igualmente questões mais gerais da viagem redonda. No entanto, face à enorme dimensão do trajecto específico em análise, à larga cronologia em estudo, à abordagem utilizada e aos diversos temas passíveis de serem estudados, ficaram patentes algumas lacunas temáticas, conjunturas e contextos geográficos por explorar ou aprofundar. Isso é visível nomeadamente numa obra de síntese publicada em 2005, resultante de uma tese de mestrado. Aliás, o próprio investigador reconheceu que "a vastidão de assuntos e ligações da carreira da Índia inviabiliza qualquer tentativa de tratamento mais profundo englobando tudo o que lhe diz respeito"[52].

Caso atentemos no exemplo particular do trajecto entre os Açores e Lisboa, já depois de feita escala no arquipélago ou apenas uma simples passagem ao largo das ilhas, o cenário ainda é mais incompleto. Não obstante, é de referir que os estudos de Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, baseados em derrotas concretas efectuadas pelos navios, revelam pormenores importantes sobre a navegação do arquipélago açoriano para o Reino[53]. Rui Landeiro Godinho também abordou este assunto e a aproximação à costa portuguesa, ainda que para a compreensão do tema tenha feito uso somente de regimentos e de instruções para a torna-viagem. O

[49] Rui Landeiro Godinho, *op. cit.,* pp. 11-12.
[50] Paulo Guinote, *op. cit.*, p. 23.
[51] Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*
[52] Idem, *ibidem*, pp. 11 e 14.
[53] Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, *Estudo cartográfico [...]*; idem, *Uma viagem redonda [...]*.

autor, baseado em outras fontes, ainda aludiu a algumas dificuldades verificadas quando os navios pretendiam entrar na barra do Tejo, assim como a aspectos relacionados com o apoio às naus e à descarga das mercadorias, mas estes assuntos ficaram por explorar em profundidade. Aliás, foi salientado que para o processo de descarga ou a entrada das embarcações no estuário não havia relato, ainda que alguns casos extraordinários pudessem ser avançados, mas somente como excepções[54].

Existe igualmente um estudo de Fernando Castelo Branco que promete tratar do trajecto específico entre os Açores e Lisboa, o qual é indicado como bastante importante e com muitas implicações a considerar, mas a verdade é que o conteúdo, comparativamente com o titulo, é bastante enganador[55]. Praticamente apenas são abordados aspectos e vários episódios do corso contra a carreira da Índia – destacando-se essa actividade a partir da década de 1580 e quase exclusivamente nos Açores –, assim como o envio de armadas de protecção às ilhas. Apesar de apresentar um panorama relevante sobre os assuntos em questão, o autor segue de forma vincada a visão decadentista associada à Monarquia Hispânica, assim como algumas generalizações vindas já de outros investigadores.

3. Fontes

Estando-se perante uma tese que analisa os problemas que surgiam à navegação da carreira da Índia, mas que aborda um trajecto de retorno específico e envolve igualmente as soluções encontradas para tentar combater esses problemas, englobando assim uma multiplicidade de temas – boa parte deles não integrando habitualmente os estudos dedicados a esta carreira –, o conceito de paisagem cultural marítima e a necessidade de recurso a inúmeros especímenes cartográficos, isso fez com que fosse necessário usar fontes manuscritas, cartográficas e impressas com proveniências muito diversas.

No que diz respeito às fontes manuscritas, servimo-nos essencialmente de fundos documentais presentes no Arquivo Histórico Ultramarino e no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, assim como de diversos códices presentes na Biblioteca da Ajuda, mas também de fundos do Arquivo Municipal de Lisboa, do Arquivo Histórico Municipal de Cascais, do Arquivo Histórico da Santa Casa da

[54] Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, pp. 119-131 e 190-196.
[55] Fernando Castelo Branco, "O percurso Açores-Lisboa na carreira da Índia", in *A carreira da Índia e as rotas dos estreitos […]*, pp. 751-765.

Misericórdia de Cascais, do Archivo General de Simancas, da Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada, etc. A enorme massa documental que foi sendo estudada, até a nível impresso, associada a algumas prioridades que tínhamos delineado para o desenvolvimento desta tese, fizeram com que a visita a alguns arquivos tenha sido mais tardia do que aquilo que desejávamos, ou que tenhamos mesmo prescindido de algumas consultas que terão de ficar para uma outra oportunidade. Como se costuma dizer em trabalho de investigação histórica: é impossível apreender a totalidade do passado, pelo que é sempre necessário saber escolher.

Para o caso do Arquivo Histórico Ultramarino, a existência de ficheiros digitalizados com resumos temáticos – se bem que apenas parcialmente disponíveis – da documentação pertencente ao núcleo do Conselho Ultramarino facilitou a orientação dos trabalhos de investigação. Assim, presencialmente ou através de pedidos de digitalizações, fizemos uso de documentos avulsos das séries *Angola*, *Índia*, *Reino* e *São Tomé*. Posteriormente, foram colocados em linha parte dos documentos já digitalizados de algumas destas séries. Alguns dos documentos consultados estavam em muito mau estado de conservação ou apresentavam a caligrafia borrada, situação que impediu a compreensão total de certos assuntos, deixando em aberto algumas questões. É de referir ainda que a publicação do primeiro volume da documentação da série *Açores*, em 1999, também ajudou nas indagações, visto que abarca parte da nossa cronologia de trabalho[56].

Por sua vez, o Arquivo Nacional da Torre do Tombo já tem disponível, em linha, milhares de documentos digitalizados provenientes de fundos documentais que nos interessavam, facilitando largamente o trabalho que se pretendia fazer, ainda que o acesso ao *site*, em muitas ocasiões, tenha revelado problemas, estando inactivo. Destacamos as indagações efectuadas no fundo denominado *Corpo Cronológico* e nos geralmente chamados *Livros das Monções*. Se estes últimos contêm a correspondência trocada entre Lisboa e Goa, nomeadamente entre os monarcas e os vice-reis da Índia, embora não cobrindo todo o período em análise, o primeiro abrange documentação que se estende por toda a nossa cronologia em observação, tendo sido bastante relevante para a exploração dos vários temas.

[56] *Arquivo dos Açores*, vol. I, Ponta Delgada, Direcção Regional de Cultura, 1999.

Na Biblioteca da Ajuda consultámos diversos códices com documentos associados a naufrágios, a armadas de defesa, a questões de fortificação, ao descaminho, etc. Para o avanço destas pesquisas em muito contribuiu o recurso a um catálogo publicado em 1998[57], se bem que a consulta de índices e dos códices que íamos manejando fossem revelando outros documentos que aí não eram indicados, mas que também interessavam para assuntos que fomos explorando na tese. No entanto, devido ao mau estado de preservação, não nos foi permitido consultar alguns dos códices com documentos que seriam importantes para o desenvolvimento das nossas investigações.

No seu todo, o recurso a fundos documentais de outros arquivos, como é o caso da Biblioteca Pública e Arquivo Regional de Ponta Delgada, do Arquivo Histórico Municipal de Cascais e do Arquivo Municipal de Lisboa, também foi importante, se bem que, sobretudo para o primeiro caso, tenhamos constatado que diversa documentação que nos seria útil já estava publicada.

Teria sido igualmente relevante ter conseguido desenvolver investigações aprofundadas no Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia de Cascais, mas deparámo-nos com condições de consulta bastante atrasadas, não havendo sequer à disposição dos investigadores um dossier ou pastas com índices ou resumos do conteúdo da documentação ali existente, os quais parece que apenas se encontravam num computador sem acesso ao público. É verdade que existe um artigo publicado em 1991 que ajuda a introduzir a parte da documentação ali existente[58], além de que no *site* desta instituição encontra-se uma descrição de fundos documentais existentes e alguns sumários de livros e fundos, mas na esmagadora maioria dos casos apenas são indicadas algumas datas e títulos. Por outro lado, chega a ser referido que o acesso ao cartório da Santa Casa, ao qual se procedeu à sua inventariação, tratamento e informatização em finais do século XX, pode ser efectuado "através de um ficheiro on-line"[59]. Porém, não é referido qual o ficheiro em causa, nem em que local se encontra, se bem que se possa deduzir que estivesse associado ao tal computador sem acesso ao público.

[57] *O Índico na Biblioteca da Ajuda. Catálogo dos manuscritos relativos a Moçambique, Pérsia, Índia, Malaca, Molucas e Timor*. Coord. de Francisco G. Cunha Leão, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.
[58] Isabel Pita e Ana Sofia Pimenta, "O Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia de Cascais e a sua documentação", in *Arquivo de Cascais. Boletim Cultural do Município*, n.º 10, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1991, pp. 73-80.
[59] http://www.scmc.pt/gca/?id=88 (consultado a 26/03/2019).

Ficou-se, neste sentido, por saber o conteúdo de milhares de documentos avulsos que existem naquele arquivo e se, de facto, o espólio documental ali existente já estava todo inventariado e organizado aquando das nossas consultas. Assim, nas ocasiões em que visitámos o Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia de Cascais para ter acesso a documentação, algo que teve início ainda no âmbito do desenvolvimento da nossa tese de mestrado – já depois de termos lido a informação contida no *site* e no referido artigo –, foi-nos solicitada a indicação especifica dos temas e as balizas temporais em que estávamos a desenvolver investigações. Seguidamente, recorrendo a um computador presente no seu gabinete, ainda dotado do antigo sistema operativo MS-DOS e onde alegadamente estavam alojados os sumários do conteúdo da documentação, ou pelo menos de alguns exemplares, Isabel Ferrão, na altura a responsável daquele arquivo, ia-nos indicando certos documentos que interessavam ao nosso estudo. Surpreendidos com esta situação, tivemos oportunidade de referir que facilitaria, em muito, que fosse disponibilizado um computador com tal informação aos investigadores visitantes. Por outro lado, faria todo o sentido – e seria de interesse público – ter aqueles dados disponíveis *online*, no referido ficheiro que vem indicado no *site* da Santa Casa, e impressos para que sempre que alguém quisesse ir ao arquivo pudesse ter uma melhor ideia do que poderia encontrar e escolher por si próprio aquilo que pretendia consultar.

Voltando ao arquivo em Dezembro de 2016, esperávamos nós que, alguns anos após as primeiras visitas, a situação de consulta de documentação tivesse evoluído e alguns dos problemas indicados estivessem resolvidos, até porque havíamos feito, juntamente com Helena Condeço de Castro, algumas observações a esse propósito, visando que fossem concedidas melhores condições aos investigadores[60]. No entanto, para agravar todo este cenário surreal, durante boa parte do período em que desenvolvíamos a nossa tese, e devido à morte da responsável daquele arquivo histórico, sendo a pessoa que detinha o conhecimento mais aprofundado da documentação ali existente e do acesso informático ao conteúdo da mesma, a consulta documental ficou suspensa por tempo indeterminado. Neste sentido, não nos foi possível ter acesso a documentos que, em anteriores deslocações ao arquivo, já tínhamos destacado em apontamentos

[60] Além disso, tivemos a oportunidade de alertar para um erro contido no *site*, apontando para a existência de um documento de 1428, quando, na verdade, ao consultarmos o mesmo, constatámos que a data correcta é 1433. Contudo, nem mesmo esta chamada de atenção foi tida em conta. Sobre este documento, vide infra, vol. II, cap. I.

para estudar num futuro próximo, tal como não se pôde averiguar outra documentação.

Entretanto, em finais de Março de 2019, recorrendo ao site da Santa Casa da Misericórdia de Cascais, vimos que a situação ainda não estava resolvida, continuando a ser referido: a "consulta [documental] encontra-se temporariamente indisponível"[61]. Resolvemos ir directamente à Santa Casa para pedir mais informações, onde nos foi referido que, uns meses antes, a documentação do arquivo histórico havia sido transferida para o Arquivo Histórico Municipal de Cascais, estando agora em fase de tratamento.

Relativamente às fontes cartográficas, tivemos oportunidade de estudar sobretudo exemplares já digitalizados, destacando-se o recurso aos *sites* da Biblioteca Nacional de Portugal, da Bibliothèque nationale de France, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, assim como o uso das plataformas onde se encontram as obras digitais do Archivo General de Simancas, da American Geographical Society Library, da British Library, da Biblioteca Nacional do Brasil, da Boston Public Library, do Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, da Library of Congress, etc. O objectivo era, sobretudo, encontrar cartografia (mapas, cartas e plantas) alusiva ao trajecto em observação, especialmente sobre os Açores e a barra do Tejo, de modo a assimilar a toponímia contida, visando a identificação de portos, ancoradouros, fortificações, fachos e outras estruturas de apoio à navegação que existiram no passado e que marcaram a paisagem cultural marítima. Por outro lado, e para o caso do Tejo, havia que tentar compreender igualmente o grau de assoreamento dos seus canais durante o período estudado, pois este fenómeno condicionava fortemente a entrada dos navios na barra. De uma forma geral, todos estes elementos são imprescindíveis ao estudo e tentativa de reconstituição das antigas paisagens culturais marítimas.

Quanto à utilização de fontes impressas, e face à publicação de várias relações das armadas, assim como de inúmeras colectâneas com documentação que nos interessava, podemos dizer claramente que isso evitou despender muito tempo que, à partida, poderia ser gasto em trabalho de arquivo, permitindo avançar muito mais rapidamente no conhecimento e tratar de temas que nunca poderiam ter sido tão aprofundados no breve espaço temporal dedicado à elaboração de uma tese. Note-se que alguns destes trabalhos já estavam publicados há várias décadas, se não mesmo há mais de cem anos, pelo que havia que aproveitar essa

[61] http://www.scmc.pt/gca/?id=88 (consultado a 26/03/2019).

situação. O facto de nem sempre se ter retirado um proveito aprofundado de algumas colectâneas documentais, isto no contexto da carreira da Índia, era um factor extra para que quiséssemos analisar certos documentos/assuntos de forma mais consistente.

Neste seguimento, é de referir algumas colectâneas como o *Arquivo dos Açores* (séries I e II), os *Documentos remetidos da Índia ou Livros das monções*, *As Gavetas da Torre do Tombo*, as *Cartas de Afonso de Albuquerque* e as *Fontes Documentais de Veneza referentes a Portugal*. Esta última colectânea, por exemplo, disponibiliza, entre vários dados, um manancial de informação sobre a presença de corsários ingleses em águas portuguesas e ilhas atlânticas desde 1585 até inícios do século seguinte, assim como diversas indicações sobre assuntos relacionados com a administração e a chegada das armadas da Índia. Porém, a verdade é que tem sido pouco tida em conta pela historiografia.

Face à multiplicidade de temas em análise, não nos poderíamos restringir somente à documentação tradicional da carreira da Índia, confrontando diferentes relações das armadas e estudando regimentos, roteiros e os diários de bordo, isto em complementaridade com crónicas, relatos de viagens, descrições, etc., havendo muitas outras fontes bastante dispersas e necessárias para se compreender os problemas que decorriam no trajecto entre os Açores e Lisboa, assim como as soluções adoptadas para enfrentá-los. Refira-se, a titulo de exemplo, o caso de alguma correspondência trocada entre os embaixadores portugueses em França e os monarcas lusos, as cartas elaboradas por espiões destacados nos portos franceses e em Inglaterra, sendo remetidas para Portugal ou Espanha, assim como a documentação produzida pelos embaixadores estrangeiros presentes na corte portuguesa e na espanhola.

4. Opções metodológicas e científicas

A nossa abordagem metodológica incidirá, sobretudo, numa perspectiva qualitativa. Porém, em alguns temas, e sempre que as fontes o permitirem, é necessário tentar conciliar essa óptica com uma perspectiva quantitativa, de modo a trazer um conhecimento mais rigoroso da história da carreira da Índia. Ainda que seja fundamental compreender as grandes tendências, acontecimentos marcantes e possíveis padrões (continuidades ou mudanças) na história desta carreira,

observados numa perspectiva de longa duração[62], a nossa prioridade é caminhar através de uma escala de observação mais próxima das conjunturas políticas e económicas (reinóis e internacionais), dos problemas que surgiam à navegação e das pessoas envolvidas. Assim, muito embora seja basilar o estudo das estruturas nos seus variados contextos, inclusive no geográfico, sempre que possível daremos uma atenção pormenorizada a alguns aspectos do quotidiano da vida a bordo, pelo que sobressairá uma análise mais detalhada sobre certos navios, armadas e até sobre determinadas pessoas, nomeadamente pilotos e capitães[63]. O mesmo será aplicado ao estudo dos ataques corsários, dos naufrágios e de outros temas. Muito mais do que uma mera quantificação e do agrupamento dos casos de perdas e de ataques inimigos por grandes áreas de actuação e de acidente, há que compreender também a história desses próprios acontecimentos relacionando os diversos aspectos da carreira da Índia com os contextos geográficos em que se deram as perdas. O reconhecimento geográfico destas áreas, em ligação com o conhecimento histórico e entre várias perspectivas que podem levar ao enriquecimento dos estudos, poderá ajudar à formulação de hipóteses mais concretas sobre os locais em que se deram alguns dos naufrágios, situação que poderá abrir portas a futuras campanhas de prospecção geofísica e de exploração com recurso à arqueologia subaquática.

Este tipo de metodologia, privilegiando as conjunturas e a análise de micro-contextos, será fundamental para a colocação de problemas, formulação de hipóteses e o conhecimento de assuntos que escapam ao investigador quando analisa a carreira da Índia apenas numa perspectiva macro-histórica[64]. Neste seguimento, de certo modo revendo-nos no pensamento de Diogo Ramada Curto, há que tentar "[...] escapar ao círculo vicioso de muitas interpretações que, situadas a uma escala de análise macrossociológica, se bloqueiam na repetição de ideias

[62] Sobre esta noção, cf. Fernand Braudel, "A longa duração", in *História e Ciências Sociais*, 6.ª ed., Lisboa, Editorial Presença, 1990, pp. 7-39.

[63] Como também acontece, por exemplo, nos casos da carreira Manila-Acapulco e da carreira das Índias. Cf., *e.g.*, Consuelo Varela, "Microhistoria de um galeón: El Santo Niño y Nuestra Señora de Guía (1684-1689)", in Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, pp. 229-246; Alfonso J. Hernández Rodríguez, *op. cit.*, pp. 362-375.

[64] Para leituras teóricas sobre micro-análise, cf., *e.g.*, Carlo Ginzburg, "O nome e o como. Troca desigual e mercado historiográfico", in *A micro-história e outros ensaios*. Trad. de António Narino, Lisboa, Difel, 1991, pp. 169-178; Jacques Revel, "Microanálise e construção do social", in Jacques Revel (org.), *Jogos de escalas. A experiência da microanálise*. Trad. de Dora Rocha, Rio de Janeiro, Fundação Getulio Vargas, 1998, pp. 15-38.

feitas [...]"[65]. No entanto, é evidente que não poderemos explorar ao máximo todos os micro-contextos dos temas em análise, até porque, sobretudo devido à larga cronologia em observação e à atenção que tem de ser dada também ao estudo das estruturas, isso excederia largamente os nossos objectivos. Além disso, a falta de fontes para determinados períodos em foco e a pouca riqueza informativa de outras também constitui um entrave.

De uma forma resumida, talvez seja mais esclarecedor dizer que se pretende privilegiar o estudo de conjunturas e dos seus intervenientes no tempo e no espaço, mas em longa duração, tentando captar possíveis continuidades, mudanças e as estratégias régias e de outros indivíduos nos mais variados assuntos tratados. É através de uma análise de conjunto de todos esses elementos e da reconstituição aturada do período em foco que poderemos trazer um conhecimento mais aprofundado e fundamentado da história da carreira da Índia e dos outros assuntos em observação.

Muito embora o nosso tema de trabalho, até devido à delimitação temática e geográfica que apresenta, não tenha sido planeado para ser desenvolvido numa perspectiva comparativa entre carreiras, alguns assuntos remetem para paralelos com a carreira das Índias Ocidentais e com o galeão de Manila[66]. As leituras de estudos que fizemos neste contexto, ainda que não sejam propriamente para se fazer um estudo comparativo directo entre carreiras marítimas, são importantes para se estabelecer alguns paralelos temáticos e assimilar aspectos metodológicos. Nesses estudos – e importa focar que tentaremos ter em conta, sobretudo, os que se articulam com a nossa cronologia de trabalho – estão a ser trabalhados temas importantes como, por exemplo, as políticas defensivas para proteger as costas e as rotas comerciais (construção de fortalezas, recrutamento para as armadas de defesa costeira, construção de navios para essas armadas, sistemas de aviso

[65] Diogo Ramada Curto, "Introdução", in *Cultura política no tempo dos Filipes (1580-1640)*, Lisboa, Edições 70, 2011, pp. 11-12.

[66] Ostwald Sales Colín, *El movimento portuário de Acapulco. El protagonismo de Nueva Espña en la relación com Filipinas, 1587-1648*, México, Plaza y Valdês Editores, 2000; Pedro Pérez Herrero, "Nueva España, Filipinas y el Galeón de Manila (siglos XVI-XVIII)", in Mª Dolores Elizalde Pérez-Grueso (ed.), *Las Relaciones entre España y Filipinas. Siglos XVI-XX*, Madrid, Barcelona, Casa Ásia/Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2002, pp. 49-74; Consuelo Varela, *op. cit.*, pp. 229-246; Guadalupe Pinzón Ríos, "Las islas Marías: enclave estratégico de la ruta del Galeón de Manila", in *Un océano de seda y plata [...]*, pp. 247-270; Salvador Bernabéu Albert, "Entre la desconfianza y la indecisión: las relaciones entre el Galeón y las Californias", in *Un océano de seda y plata [...]*, pp. 271-305; Marina Alfonso Mola e Carlos Martínez Shaw, "La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas", in *Un océano de seda y plata [...]*, pp. 307-340.

terrestres e marítimos), a importância dos portos auxiliares à navegação e às diferentes rotas, o problema do corso e da pirataria, etc.[67].

O corso é um tema que, em alguns aspectos, poderá ser visto numa perspectiva comparativa. Havendo dados sobre ataques de corsários franceses, ingleses, neerlandeses e berberescos contra a carreira da Índia, importa tentar compreender como é que estes se articulam no tempo, no espaço e nas próprias conjunturas que marcaram o período cronológico que se pretende estudar. De acordo com o que atrás foi dito, pretendemos tentar identificar com maior precisão a origem dos corsários (não apenas o Reino mas também a cidade de origem), comparar os locais em que os diferentes inimigos actuaram, a forma de actuar, a constituição e tipologia dos seus navios, quais os motivos para o ataque, qual o impacto directo e indirecto sobre os navios da carreira da Índia. Outros tipos de comparações podem ser estabelecidos.

Conforme já se notou em diversos passos, esta tese também versa por um carácter interdisciplinar, recorrendo a métodos de pesquisa e conhecimentos provenientes da Geografia (física e humana) e da Arqueologia (terrestre e subaquática). Neste contexto, faremos uso de dois conceitos provenientes destas disciplinas e que se tornam fundamentais na interligação com o conhecimento histórico: paisagem cultural marítima e complexo geográfico.

Embora a noção de paisagem cultural marítima tenha surgido em finais da década de 1970, associada à arqueologia marítima nórdica e resultando da necessidade de designar cientificamente os vestígios de cultura marítima, tanto em terra como no mar[68], somente no início da década de 1990 começou a ganhar visibilidade internacional[69]. Na verdade, inicialmente os vestígios subaquáticos eram o único alvo de atenção dos arqueólogos, mas, aos poucos, esta perspectiva analítica foi incorporando as antigas edificações construídas ao longo das áreas costeiras[70]. Assim, num contexto geral, a paisagem cultural marítima abarca os vestígios arqueológicos subaquáticos, os portos ao longo das rotas marítimas e as suas construções, ancoradouros, pontes, fortificações, faróis, postos de vigia,

[67] Para além da bibliografia já indicada, cf. Guadalupe Pinzón Rios, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuário del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1798*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2011.
[68] Christer Westerdahl, "The maritime cultural landscape", in *The International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 21, n.º 1, 1992, pp. 5-6.
[69] Ben Ford, "Introduction", in Ben Ford (ed.), *The archaeology of maritime landscapes*, New York, Springer, 2011, pp. 4-5.
[70] Christer Westerdahl, *op. cit.*, p. 5.

cruzeiros, bem como outras estruturas junto das áreas costeiras relacionadas com a actividade humana.

No entanto, uma parte importante da paisagem cultural marítima é imaterial, cognitiva ou indicativa[71]. A sua componente principal incide nas percepções mentais que os mareantes têm da paisagem, traduzindo-se em palavras que representam uma realidade que, à primeira vista, está codificada, sendo que a análise da toponímia acaba por ser fundamental neste tipo de abordagem. Neste sentido, esta noção pode ser explorada de diferentes modos dentro de diversos contextos teóricos, espaciais, históricos e ambientais. A diversidade de abordagens, porém, é unificada pelo facto de os seres humanos interagirem com a água e pela maneira como essas interacções moldam a cultura e a paisagem[72].

Outro aspecto a ter em conta é que a paisagem cultural marítima pode ser vista como a representação concreta de um complexo geográfico. Este último conceito ganhou forma com Pierre Monbeig[73], geógrafo francês fortemente influenciado por Paul Vidal de La Blache[74]. O complexo geográfico é algo que se localiza espacialmente e que implica relações recíprocas mutáveis entre o homem e o meio. "A variedade dos componentes do complexo geográfico é tanto maior quanto mais elevado é o grau de civilização técnica atingido pelo grupo humano, existente há séculos, se não milênios, e muito numeroso"[75]. Como a paisagem não exterioriza todos os elementos constituintes de um complexo geográfico e nem sempre nela se encontrarão expressos com a devida clareza os modos de pensar, o investigador não pode recorrer somente à descrição daquilo que consegue

[71] Idem, *ibidem*, p. 6.
[72] Ben Ford, *op. cit.*, p. 7.
[73] Cf., *e.g.*, Pierre Monbeig, "Papel e valor do ensino da Geografia e de sua pesquisa", in *Novos estudos de Geografia Humana brasileira*, São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1957, pp. 5-25. Havendo, *a priori*, o conceito de complexo geográfico, o geógrafo terá influenciado Vitorino Magalhães Godinho na nomeação do conceito operatório "complexo histórico-geográfico", estando este mais ligado a perspectivas e ciclos económicos de larga escala, se bem que o investigador português, apesar de ter convivido com o francês aquando da sua presença em São Paulo, não tenha feito qualquer menção a Monbeig enquanto criador do conceito de complexo geográfico (cf. Vitorino Magalhães Godinho, "Complexo histórico-geográfico", in Joel Serrão (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, vol. I, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1963, pp. 644-649; idem, "Noções operatórias na abordagem global das sociedades", in *In Memoriam António Jorge Dias*, vol. I, Lisboa, Instituto de Alta Cultura/Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1974, pp. 159-174; idem, "A evolução dos complexos histórico-geográficos", in *Ensaios*, 2.ª ed., correc. e amp., vol. II, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1978, pp. 19-28). Já havíamos alertado para este assunto anteriormente: Marco Oliveira Borges, *O porto de Cascais [...]*, p. 16, n. 2.
[74] Vidal de La Blache, *Princípios de Geografia Humana*, Lisboa, Edições Cosmos, 1946. Para uma melhor comprensão do conceito de complexo geográfico e do pensamento de Vidal de La Blache em Pierre Monbeig, cf. Aldo Dantas, "Monbeig e a noção de complexo geográfico", in *Confins*, n.º 7, 2009. Disponível em https://journals.openedition.org/confins/6091?lang=pt (consultado a 09/09/2019).
[75] Pierre Monbeig, *op. cit.*, p. 9.

observar. Por conseguinte, tem de procurar explicações na análise de processos e almejar compreender as consequências, relações, acções e as interacções que unem todos os elementos constitutivos de um complexo geográfico[76]. Daí que Pierre Monbeig tenha dito: "a paisagem é um ponto de partida, mas não um fim. Resulta do complexo geográfico"[77].

Assim, o recurso ao conhecimento geográfico que se tem vindo a levar a cabo não diz apenas respeito à identificação isolada de ventos, do ciclo das marés, das correntes oceânicas – que constituíam problemas ao desenrolar do processo náutico – e a outro tipo de informações presentes nas fontes. Não é apenas o contacto documental com estes elementos que nos move. Há um trabalho de reconhecimento territorial importante a ter em conta, sendo necessário assimilar os vários contextos geográficos pelos quais passavam os navios, se bem que, na presente tese, devido a limitações logísticas, tenhamos dado maior ênfase à área costeira entre a Ericeira e Lisboa. Ainda assim, é preciso referir que as deslocações às ilhas do Faial e São Jorge também foram importantes para o estudo e compreensão de alguns assuntos. É o contacto directo com os elementos da paisagem costeira (cabos, arribas, enseadas, praias, pequenos ancoradouros, portos, etc.), confrontados ainda com a cartografia e com as estruturas arqueológicas, que nos permite assimilar as suas características geográficas (posição/abrigo em relação ao mar e a ventos, nível de assoreamento, enquadramento com o interior do território, etc.) e perceber melhor o porquê de determinados sítios terem sido usados como refúgio pelos navios da carreira da Índia, de terem servido de apoio a corsários e às suas actividades, de terem levado a naufrágios ou sido escolhidos para a implantação de estruturas de apoio à navegação.

É verdade que muitas das características actuais dos lugares que temos referenciados já não são exactamente como eram nos séculos XVI-XVII, ora devido a mudanças da geomorfologia costeira causadas pela acção dos terramotos e a outras alterações de ordem natural verificadas ao longo do tempo, ora devido ao resultado da contínua acção antrópica, mas é sempre possível estabelecer paralelos com o passado. O recurso à fotografia, a qual também servirá como fonte, será importante para, posteriormente, retomarmos os aspectos geográficos e

[76] Idem, *ibidem*, pp. 9-11.
[77] Idem, *ibidem*, pp. 11.

geomorfológicos dos locais visitados, de modo a alcançar interpretações mais ricas e seguras.

No que respeita à ligação com a Arqueologia, nomeadamente a subaquática, e para além dos dados já disponíveis em obras, artigos e relatórios de trabalho, é preciso referir que estão em curso investigações nos Açores, na costa de Sintra-Cascais e na barra do Tejo, apoiadas na noção de paisagem cultural marítima[78]. Alguns dos locais de naufrágio e materiais detectados estão associados à carreira da Índia, pelo que a nossa atenção também passará por aqui.

Por sua vez, no caso do recurso à arqueologia terrestre, importa tentar compreender quais as estruturas edificadas (e as suas funções) para apoio à navegação. Assim, fizemos igualmente diversas deslocações *in loco*, com o intuito de entrar em contacto directo com alguns dos sítios arqueológicos que nos surgiram, mas também com os locais que aparecem na toponímia e que revelam a presença de antigas estruturas de apoio à navegação ou que no passado serviram como marcas costeiras de apoio e demarcação.

[78] Jorge Freire, *À vista da costa: a paisagem cultural marítima de Cascais*. Dissertação de Mestrado em Arqueologia, Universidade Nova de Lisboa, 2012; Jorge Freire e António Fialho, "A paisagem cultural marítima de Cascais: o modelo de investigação e de gestão do litoral", in José Morais Arnaud, Andrea Martins e César Neves (coords.), *Arqueologia em Portugal – 150 anos*, Lisboa, Associação dos Arqueólogos Portugueses, 2013, pp. 1213-1220; José Bettencourt e Patrícia Carvalho, "O triângulo Faial-Pico-São Jorge como paisagem cultural marítima insular (séculos XVI a XX): uma primeira aproximação", in *O Faial e a periferia açoriana nos séculos XV a XX*, Horta, Núcleo Cultural da Horta, 2015, pp. 429-443; José Bettencourt, *Os naufrágios da baía de Angra (ilha Terceira, Açores): uma aproximação arqueológica aos navios ibéricos e ao porto de Angra nos séculos XVI e XVII*. Tese de Doutoramento em História, especialidade de Arqueologia, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2017; Marco Oliveira Borges, "Paisagem cultural marítima de Sintra: uma abordagem histórico-arqueológica", in Pedro Fidalgo (coord.), *Estudos de paisagem*, vol. III, Lisboa, Instituto de História Contemporânea da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2017, pp. 230-272; idem, "The maritime cultural landscape in the Sintra-Cascais geographical complex: uses, articulations and perception of the territory during the Middle Ages", comunicação apresentada no *1º Colóquio da Rede IN_SCIT. Pequenas cidades: um objecto de estudo coerente?* (Castelo de Vide, 04/10/2017); idem, "O Cabo da Roca na paisagem cultural marítima de Sintra: navegação, naufrágios e estruturas costeiras", comunicação apresentada nas *III Jornadas de Investigación en Historia y Arqueología Marítimas. El paisage marítimo y las sociedadades de las da ciudades costeras* (FCSH/UNL, 22/11/2018).

VOLUME I

PROBLEMAS DA NAVEGAÇÃO ENTRE OS AÇORES E LISBOA

CAPÍTULO I – CONDICIONALISMOS GEOGRÁFICOS, MEIOS HUMANOS E MATERIAIS E NAUFRÁGIOS

1. Condicionalismos geográficos

A navegação à vela estava sujeita aos diversos factores da geografia física, condicionando fortemente as viagens marítimas, pelo que tornava-se fundamental compreender quais as melhores épocas para viajar e os trajectos com menos obstáculos a enfrentar, tentando-se preservar o bom estado dos navios, das mercadorias e a saúde das tripulações. Neste sub-capítulo abordaremos parte destes aspectos, abrindo já algumas luzes para os próximos, mostrando como uma viagem da carreira da Índia era bastante perigosa e frágil.

1.1. A viagem redonda: uma perspectiva geral

1.1.1. A viagem de ida

Se a viagem inaugural de Vasco da Gama (1497-1499) permitiu a descoberta[79] do caminho marítimo para a Ásia[80], contornando o Sul do continente africano, foi com Pedro Álvares Cabral (1500-1501) que teve início a carreira da Índia[81], ou seja, a deslocação anual feita entre Lisboa e os portos da Índia e que durou até 1863[82]. Esta longa ligação, primeira rota transoceânica da Idade Moderna, foi considerada a maior viagem marítima e a mais árdua do mundo,

[79] Sobre o termo e a ideia de "descobrimento", cfr. Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos portugueses*, vol. III, [Lisboa], Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1990, pp. 651-660; Vitorino Magalhães Godinho, "A ideia de descobrimento e os descobrimentos", in *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXX, Lisboa, 1990, pp. 627-642; Francisco Contente Domingues, "Descobrimento", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. I, pp. 333-337; Luís Filipe F. R. Thomaz, *O drama de Magalhães e a volta ao mundo sem querer. Seguido de um Museu dos Descobrimentos: porque não?*, 2.ª ed., Lisboa, Gradiva, 2019, pp. 103-122.

[80] Sobre a viagem, cf. *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia, 1497-1499*. Ed., estudo introd., índ. e glossário por Luís Fernando de Sá Fardilha e Maria de Lurdes Correia Fernandes, Porto, Câmara Municipal do Porto, 2016.

[81] Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, *Uma viagem redonda [...]*, p. 1; Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história da carreira da Índia. Documentos da nau S. Pantalião (1592)", in *Na rota da Índia [...]*, p. 115; Francisco Contente Domingues, "Horizontes mentais dos homens do mar no século XVI. A arte náutica portuguesa e a ciência moderna", in Maria da Graça A. Mateus Ventura (coord.), *Viagens e viajantes no Atlântico quinhentista*, Lisboa, Edições Colibri, 1996, p. 205; idem, *A carreira da Índia*, p. 9.

[82] Idem, "Naufrágio com terra à vista. Estudo introdutório", in *Combate e naufrágio da nau Conceição (1621). Tribulações no mar e em terra*, Ericeira, Mar de Letras, 2012, pp. 11-12. No entanto, não se pode deixar de referir que, nos últimos tempos, a maioria dos navios vindos para Lisboa partiu do porto de Macau (cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, pp. 38-39).

conforme indicou o padre jesuíta italiano Alessandro Valignano[83], após as dificuldades por que passou em 1574. No entanto, a torna-viagem dos galeões de Manila, fazendo uma rota transpacífica que, no seu todo, foi estabelecida em 1565, também era bastante difícil de executar[84], tendo chegado a ser referida, em finais do século XVII e por outro italiano, como "più terribile e lunga navigazione che sia al Mondo"[85]. Outro padre que, por volta de 1580, considerou a jornada para a Índia como a maior que se fazia no mundo, foi o português Fernando Oliveira[86].

Ainda que o humanista e comerciante italiano Filippo Sassetti, em Novembro de 1582, tenha tentado desvalorizar as dificuldades da viagem de Lisboa até à Índia, referindo que o percurso era menos perigoso do que ir de Barcelona a Génova[87], alegando dificuldades de navegação no Mediterrâneo e o perigo de possíveis encontros com corsários, trata-se de um registo largamente abusivo. Ignorando os perigos de uma viagem completa para a Índia e tentando contrapor o receio dos seus amigos face a tal empreendimento, Sassetti parece querer mostrar coragem de viajante e aventureiro, vindo, um ano depois, a perceber realmente o que significava viajar em mar aberto durante largo tempo e a ser posto à prova na carreira da Índia[88].

---

[83] "Este viage de Portugal para la India […] es sin nenguna contradicción la mayor y más ardua de quantas ay en lo [mundo] descubierto" (Alessandro Valignano, *Historia del principio y progresso de la Compañia de Jesús en las Indias Orientales (1542-64)*, Roma, Institutum Historicum S. I., 1944, pp. 9-11).

[84] C. R. Boxer, "The *carreira da Índia* [...]", pp. 33-34; idem, *O Império [...]*, p. 205; Juan Gil, "Las rutas del Pacífico", in *As rotas oceânicas (sécs. XV-XVII)*, Lisboa, Edições Colibri, 1999, pp. 97-105; José Malhão Pereira, "Ventos e correntes e Expansão Marítima", in *Memórias 2014*, vol. XLIV, Lisboa, Academia de Marinha, 2016, pp. 247-248.

[85] Francesco Gemelli Careri, *Giro del Mondo*, pt. V, Napoli, Nella Stamperia di Giuseppe Roselli, 1708, fl. 150.

[86] Fernando Oliveira, *O livro da fábrica das naus*, Lisboa, Academia de Marinha, 1991, p. 85.

[87] "Quanto al resto, io non mi affaticherò in persuadervi che sia meno pericoloso passare di qui in India che da Barzalona a Genova, perchè voi nol crederesti quanto sia per i pericoli di mare e di corsali" (Filippo Sassetti, *Lettere edite e inedite di Filippo Sassetti, racolte e anotate*, Firenze, Felice le Monnier, 1855, p. 222). Esta afirmação, pouco referida pela historiografia portuguesa, chegou a ser indicada com algumas imprecisões temporais e espaciais (cf. J. Lúcio de Azevedo, "Viagens de um florentino a Portugal e à Índia (século XVI)", in *Revista de História*, n.º 13, Lisboa, Livraria Clássica Editora, 1924, p. 114; Vitorino Magalhães Godinho, "Os portugueses e a «carreira da Índia» [...]", p. 350).

[88] A afirmação faz menos sentido pelo facto de ter sido escrita após uma má experiência de Sassetti numa nau desta carreira. A 6 de Abril de 1582, partindo para a Ásia a armada portuguesa, ia incorporada uma nau em que viajava Filippo Sassetti, a *São Filipe*. Depois de 5 meses de dificuldades no Atlântico, associadas ao regime de ventos e à pouca experiência do piloto, essa nau acabou por arribar a Lisboa. O humanista teve de esperar mais um ano na capital portuguesa para finalmente conseguir realizar a viagem rumo à Índia, mas essa mesma nau enfrentou vários problemas durante o trajecto, vindo Sassetti a compreender as dificuldades de tal derrota na sua verdadeira essência e as consequências de se viver a bordo durante 7 longos meses (cf. Filippo Sassetti, *Lettere di Filippo Sassetti sopra e suoi viaggi nelle Indie orientali dal 1578 al 1588*, Reggio, Dalla Stampería Torreggiani E. C.,1844, pp. 67-71; idem, *Lettere edite [...]*, pp. 212-215, 245-253, 256-262 e 266-272).

Enquanto que o embarque das cargas e pessoas que seguiam nesta carreira seria feito na área portuária da Ribeira das Naus, a partida definitiva dos navios acontecia em Belém – inicialmente chamado Restelo[89] –, com ou sem cerimónias religiosas, assim que o vento fosse propício[90]. No entanto, as calmarias e os ventos contrários podiam atrasar bastante o início das viagens, por vezes durante várias semanas, podendo mesmo levar a que se perdesse a monção e que a viagem fosse abortada. Em 1621, a armada da Índia esperou mais de um mês para poder largar do Tejo[91]. Por sua vez, em Março de 1632, 3 naus também não conseguiram sair da barra, esperando até Maio por tempo favorável, mas tal não veio a acontecer[92]. Por outro lado, não raras vezes foram os casos em que os navios partiram tardiamente e, devido às condicionastes da geografia física ou por qualquer outro motivo, foram obrigados a retornar a Lisboa.

A saída da barra do Tejo, dependendo do ciclo das marés e da orientação dos ventos predominantes (quadrantes Norte), era feita normalmente pela carreira da Alcáçova, o canal Sul[93], encerrando diversos problemas, tal como acontecia no Guadalquivir[94]. Por vezes, os navios eram obrigados a permanecer no Tejo mais alguns dias após a partida inicial, voltando a Belém, ancorando em Santa Catarina, rumando a Paço de Arcos[95] e talvez até mesmo a Oeiras, local que chegou a

---

[89] "Relação do piloto anónimo", in Jaime Cortesão, *A expedição de Pedro Álvares Cabral e o Descobrimento do Brasil*, [Lisboa], Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1994, p. 145. O ancoradouro do Restelo, posteriormente designado Belém, existia pelo menos desde 1295 (cf. José da Felicidade Alves, "Sítio de Belém", in Francisco Santana e Eduardo Sucena (dir.), *Dicionário da História de Lisboa*, Lisboa, Carlos Quintas & Associados, 1994, pp. 153-154).

[90] António da Silva Rego, "Viagens portuguesas à Índia em meados do século XVI", in *Anais da Academia Portuguesa da História*, sér. II, vol. 5, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1954, p. 109; Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 116.

[91] P^{e}. Jerónimo Lobo, *Itinerário e outros escritos inéditos*, [Lisboa], Livraria Civilização – Editora, 1971, p. 140.

[92] *Relações da carreira da Índia. Navios da carreira da Índia (1497-1653), códice anónimo da British Library. Governadores da Índia, pelo Pe. Manuel Xavier*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, pp. 81 e 164; *Memórias das armadas da Índia*. Org., introd. e notas de João C. Reis, Macau, Edições Mar-Oceano, 1990, p. 270.

[93] Augusto Salgado, *Portugal e o Atlântico. Organização militar e acções navais durante o período Filipino (1580-1640)*. Dissertação de Doutoramento em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2009, p. 205.

[94] Cf. José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico de las armadas de la carrera de Indias. Siglos XVI y XVII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997, pp. 268-271.

[95] O piloto Simão Castanho refere que a 22 de Março de 1609, após a partida de 5 naus da Índia de Lisboa, tiveram de ancorar em Paço de Arcos porque o vento abrandou e, entretanto, a maré começara a encher. Partiram no dia seguinte, pelas 10 horas da manhã e com pouco vento, pelo que só conseguiram sair da barra do Tejo já com o Sol posto (*Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino (1608-1612). Diários de navegação coligidos por D. António de Ataíde no século XVII*. Introd. e notas de Humberto Leitão, vol. I, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1957, p. 192). Em 1621, 10 galés francesas que vieram de Marselha para sitiar La Rochelle acabaram mesmo por ter de invernar em Paço de Arcos (P^{e}. Jerónimo Lobo, *op. cit.*, p. 164). Num outro caso, ocorrido em 1631, uma armada da Índia de 2 navios preparava-se para partir do Tejo a 18 de Abril, mas uma das naus, a *Rosário*, teve de largar âncora em Paço de Arcos, saindo apenas no dia seguinte. Ambos os

acolher a armada das ilhas[96] e que funcionava como ancoradouro e desembarcadouro pelo menos desde o século XV[97].

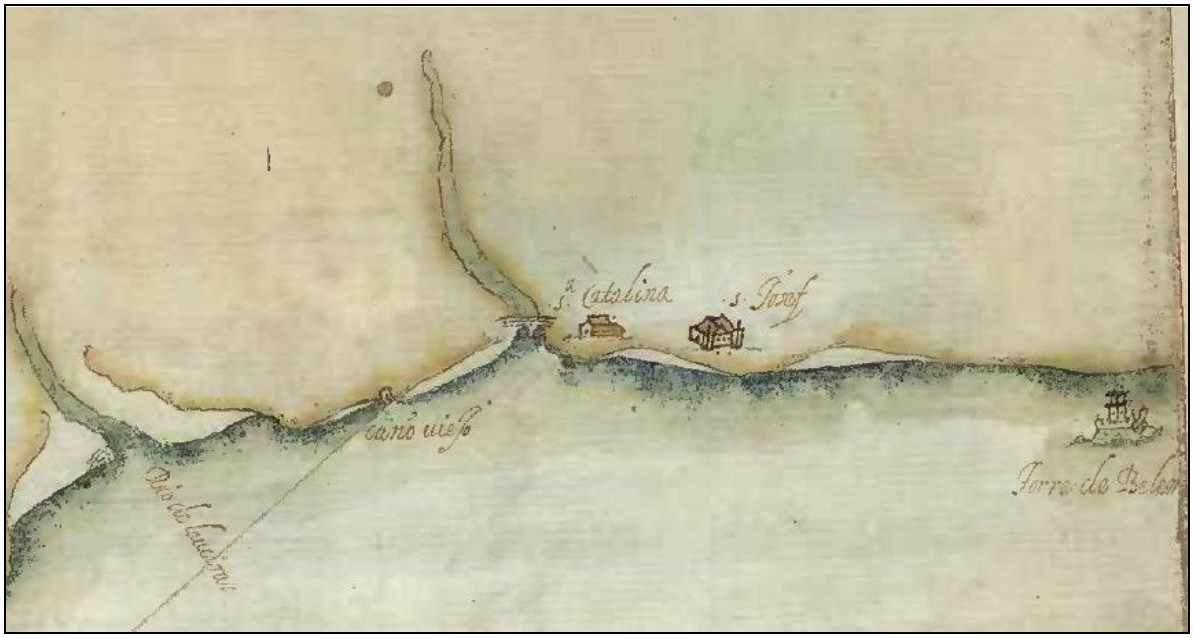

Fig. 1 – Área costeira que destaca o ancoradouro de Santa Catarina e a torre de Belém.
Fonte: Leonardo Turriano, *Dos discursos de Leonardo Turriano el primero sobre el fuerte de San Lourenço de Cabeça Ceca en la boca del Taxo el segundo sobre limpiar la barra del dicho rio y otras diferentes*, fl. 80 (c. 1607), 1622 (BNP).

Contudo, a seguir a Belém, era Santa Catarina, ou Santa Catarina de Ribamar, espaço correspondente ao fundeadouro de São José Ribamar, a Oeste da torre de Belém, que adquiria maior importância, tendo sido usado em diversas ocasiões como ancoradouro e local de partida para as naus da Índia e outros navios destinados a diferentes partes[98]. Bastante utilizado, este espaço foi testemunha de alguns acidentes e de situações complicadas que acabaram por não culminar em sinistro, tal como aconteceu em 1560, quando uma nau da Índia, fundeada com recurso a duas amarras, viu uma delas quebrar durante "um vento rijo travessão"[99].

navios acabariam por arribar a Lisboa, em Setembro, com muita gente morta (*Memórias das armadas [...]*, p. 270).

[96] *Colecção de São Lourenço*. Pref. e notas de Elaine Sanceau, t. I, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1973, pp. 257-258; *Chartularium Universitatis Portugalensis (1288-1537)*, vol. XIV *(1530-1532)*, Lisboa, Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2001, p. 357.

[97] Damião de Góis*, Crónica do Príncipe D. João*. Ed. crít. e coment. por Graça Almeida Rodrigues, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1977, cap. XCVII, p. 201. A 28 de Junho de 1517, uma armada liderada por Diogo Lopes de Sequeira largou de Oeiras rumo a Tavira, onde chegou três dias depois (*As gavetas da Torre do Tombo*, t. XI, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, pp. 78-79).

[98] Cf., *e.g.*, *Relações da carreira [...]*, p. 81; *Viagens do Reino [...]*, vol. III, p. 192; Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, *Estudo cartográfico [...]*, p. 156; Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história [...]", pp. 131 e 143.

[99] Henrique Dias, "Relação da viagem e naufrágio da nau S. Paulo [...]", in Bernardo Gomes de Brito (comp.), *História Trágico-Marítima*, vol. IV, Porto, Portucalense Editora, 1943, p. 43.

O acidente foi imputado aos muitos ratos presentes no navio, que teriam roído uma das amarras, acabando a nau por chegar a estar a 3,5 braças de profundidade, perto de encalhar. A sua salvação deveu-se à ajuda prestada por oficias régios e a gente dos outros navios da armada da Índia, vindos de Belém e que durante a noite foram levando âncoras e amarras nos seus batéis[100].

Nos casos em que as condições atmosféricas impediam a normal partida da barra do Tejo, algumas embarcações podiam ser mobilizadas para servir de reboque, auxiliando na saída ou levando os navios da Índia até aos referidos ancoradouros, ficando aí a aguardar por ventos favoráveis[101]. O maior perigo a evitar na largada da barra eram os cachopos, bancos de pedra e areia que se formam à entrada do Tejo e que conduziram a inúmeros naufrágios ao longo dos séculos. Além disso, não raras foram as vezes em que as condições oceânicas e metereológicas, bem como outros motivos, incluindo erros de pilotagem, levaram a acidentes entre navios durante a saída do Tejo, traduzindo-se em abalroamentos e até mesmo em consequentes naufrágios[102].

O tempo de duração da viagem até à Índia dependia de vários factores, oscilando, por norma, entre cinco a sete meses, mas quando os navios eram obrigados a invernar nalgum local de escala poderia durar ano e meio[103]. Inversamente, as viagens da Andaluzia para as Índias Ocidentais ou de Acapulco para Manila eram muito mais curtas e fáceis de realizar. Se no primeiro caso o trajecto era feito habitualmente num período entre dois a dois meses e meio[104], seguindo rotas dentro de latitudes mais ou menos constantes[105] e "sob condicionalismo extremamente propício, a ponto de ser o trecho apodado *golfo de las damas*"[106], no segundo, igualmente bastante beneficiado por ventos e correntes favoráveis, os navios costumavam demorar menos de três meses[107].

Neste sentido, e não esquecendo que a torna-viagem do galeão de Manila era bastante complicada, bem como que os mareantes que se deslocavam às

[100] Idem, *ibidem*, pp. 43-44.
[101] D. João de Castro, "Roteiro da viagem que Dom Jhoão de Castro fez a primeira vez que foi à Índia no anno de 1538", in *Obras completas de D. João de Castro*. Ed. crítica por Armando Cortesão e Luís de Albuquerque, vol. I, Coimbra, Academia Internacional da Cultura Portuguesa, 1968, p. 125.
[102] Em 1538, devido ao mau tempo, as naus que pretendiam rumar à Índia não conseguiram sair do Tejo. Uma delas sofreu uma brecha, enquanto que as restantes abalroaram-se umas contra as outras (cf. Vitorino Magalhães Godinho, "Os portugueses e a «carreira da Índia» [...]", p. 358).
[103] Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 116.
[104] José Antonio Caballero Juárez, *op. cit.*, pp. 238-239.
[105] Francisco Contente Domingues, "Horizontes mentais [...]", p. 208.
[106] Max Justo Guedes, "O condicionalismo físico do Atlântico e a expansão dos povos ibéricos", in *Stvdia*, n.º 47, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1989, p. 263.
[107] C. R. Boxer, "The *carreira da Índia* [...]", p. 34; idem, *O Império [...]*, p. 205.

Índias Ocidentais podiam ser surpreendidos pelos temíveis furacões das Caraíbas, as pessoas que iam embarcadas na carreira da Índia estavam sujeitas a condições adversas mais prolongadas do que as que navegavam nas suas congéneres castelhanas, destacando-se a sujeição ao rigor climático de diversas latitudes, passando por dois invernos e dois verões[108]. As fontes históricas são bem expressivas quanto à exposição a calores intensos e, pouco depois, a súbitas mudanças de temperatura que levavam a frios austrais e a nevões que podiam impedir os marinheiros de "marear as velas"[109] ou de exercer outras actividades fundamentais. Em Junho de 1505, segundo o testemunho de Afonso de Albuquerque, o frio que se fazia sentir algures pela costa Sul africana era tão intenso que levou a que nevasse nas naus. Face à exposição a tão baixas temperaturas, as pessoas embarcadas começaram rapidamente a ficar doentes, acrescendo que mal conseguiam pegar nos alimentos para fazerem a suas refeições:

> "[...] e foi ho frio tamanho que cando queriamos comer ficavamos todos convertidos em rocyns mancos, porque tynhamos boca e nom tynhamos mãos pera comermos com elas [...]"[110].

Num outro testemunho, João de Barros refere que, em 1511, um piloto cometeu graves erros de navegação no Atlântico, deixando-se descair muito para Sul, até à altura de 40º de latitude, como se fosse passar pela rota de fora, ficando numa área oceânica em que "eram tamanhos os frios que não podiam os navegantes marear as velas, e os dias tão pequenos que o jantar lhes ficava em lugar de ceia"[111]. Acresce, como já se percebeu, que este frio quase que gelava a boca e os dentes quando se tentava beber água, visto que esta estava sujeita a temperaturas muito baixas, além de que poderia levar a uma morte rápida das pessoas embarcadas, situação que chegou a acontecer em diversas ocasiões.

Mais problemas surgiam com as frequentes tempestades e outros fenómenos da natureza. Em 1583, durante um temporal, um navio ficou sem varanda, sendo

---

[108] "[…] ho imverno em que partymos de portugal ate ho cabo verde, e ho verão que logo ahy achamos ate a lynha [Equador], e da lynha pera vante, e o imverno do cabo boesperança, e o veram de melynde homde tornamos houtra vez a pasar a lynha ate a India" (cf. *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*. Dir. de Raymundo Antonio Bulhão Pato, t. II, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1898, pp. 336-339).

[109] João de Barros, *Ásia de João de Barros,* déc. II, liv. VII, [Lisboa], Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, cap. II, p. 315.

[110] *Cartas de Affonso […]*, t. II, p. 336.

[111] João de Barros, *op. cit.*, déc. II, liv. VII, p. 315.

que o forte vento também levou duas pessoas para o mar, que nunca mais apareceram[112]. Foi para evitar ao máximo as adversidades próprias das condicionantes geográficas, nomeadamente a sujeição a ventos e a tempestades, que as viagens foram pensadas para ser realizadas em determinadas épocas do ano.

Por norma, as armadas da Índia partiam de Lisboa entre o início de Março e meados de Abril, de modo a apanharem ventos favoráveis no Atlântico e, uma vez no Índico, aproveitarem a monção grande de Sudoeste[113]. Navegando com o vento alísio de Nordeste, os navios avistavam as ilhas de Porto Santo e Madeira, as Canárias e Cabo Verde, sendo que este arquipélago chegava a ser usado como escala. Daí para Sul havia que tentar evitar a Guiné, visto que uma das grandes condicionantes da navegação na vertente atlântica eram as calmarias que ocorriam ao largo daquela costa – tanto na ida como na volta –, caracterizada por um calor e humidade bastante elevados. As calmarias equatoriais chegavam a deter as naus entre quarenta a setenta dias sem se moverem um único grau, não havendo a mais leve brisa de vento[114].

---

[112] *Relações da carreira [...]*, p. 44.

[113] Para uma visão aprofundada dos condicionalismos físicos, das rotas, escalas e confronto de ideias, cf. Alessandro Valignano S. I., *op. cit.*, pp. 10-11; *Viagens do Reino [...]*, vol. I, pp. LXXII-LXXVI; Avelino Teixeira da Mota, "Ilha de Santiago e angra de Bezeguiche, escalas da carreira da Índia", sep. *Do Tempo e da História*, vol. II, Lisboa, 1968, pp. 143-149; Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, *Estudo cartográfico [...]*, pp. 7-8; Virgínia Rau, "Les escales de la «carreira da Índia» (XVI^{e}-XVII^{e} siècles)", sep. de *Les grandes escales (temps modernes)*, Bruxelles, Librairie Encyclopedique, 1972, pp. 7-28; Max Justo Guedes, "O condicionalismo físico do Atlântico e a navegação à vela", in *História Naval Brasileira*, vol. I, t. I, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1975, pp. 117-134; Luís de Albuquerque, "Escalas da carreira da Índia", sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXVI, 1978, pp. 3-10; Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, *Uma viagem redonda [...]*; Artur Teodoro de Matos, "As escalas do Atlântico [...]", pp. 157-183; Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, "A vida a bordo [...]", pp. 10-13; Max Justo Guedes, "O condicionalismo físico do Atlântico e a expansão [...]", pp. 262-280; C. R. Boxer, "The principal ports of call in the «carreira da Índia» (16th-18th centuries)", in *From Lisbon to Goa, 1500-1750. Studies in portuguese maritime enterprise*, [London], Variorum, 1990, pp. 29-65; Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos [...]*, vol. I, pp. 99-132; Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história [...]", pp. 116-122; Luís de Albuquerque, "Carreira da Índia", in Luís de Albuquerque (dir.), *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, [Lisboa], Caminho, 1994, p. 205; Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos pré-colombinos dos portugueses*, [Lisboa], Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997, pp. 57-85; Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia [...]*, 2005, pp. 55-62 e 97-184; José Manuel Malhão Pereira, *Estudos da história da náutica e das navegações de alto-mar*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2012, pp. 105-115 e 178-183; idem, "A roteirística portuguesa, 1500-1668", in *História da Marinha Portuguesa. Navios, marinheiros e arte de navegar, 1500-1668*, Lisboa, Academia de Marinha, 2012, pp. 443-497; idem, "Ventos e correntes [...]", pp. 213-265; Rui Landeiro Godinho, "Carreira da Índia", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. I, pp. 221-227.

[114] D. Luiz Fernandes de Vasconcelos, "Relação do naufrágio da nau Santa Maria da Barca", in *História Trágico-Marítima*, vol. III, p. 12; Diogo de Couto, *Da Ásia de Diogo de Couto*, déc. IV, pt. I, Lisboa, Na Officina Typografica, 1778, p. 62; Alessandro Valignano S. I., *op. cit.*, pp. 12-13; Frei Gaspar de S. Bernardino, *Itinerário da Índia por Terra até à Ilha de Chipre*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1953, p. 84.

Assim, a partir de Cabo Verde era norma que os pilotos inflectissem para Sudoeste, de modo a evitar a Guiné e a contornarem os alísios do Atlântico Sul, numa derrota em arco que levava os navios até próximo da costa brasileira, a Sul do cabo Santo Agostinho. A passagem deste acidente geográfico poderia levar a dificuldades, bem como a consequentes erros que poderiam dificultar o resto da viagem, sendo que, por vezes, os navios ficavam retidos na costa Norte do Brasil devido a ventos contrários[115]. Descaía-se depois para o rumo de Leste, a fim de se alcançar o cabo da Boa Esperança, inicialmente designado cabo das Tormentas. Caso este fosse dobrado na primeira quinzena de Julho, aconselhava-se que se seguisse a chamada "viagem por dentro", a qual habitualmente levava os navios a fazerem escala em Moçambique[116], se bem que, devido ao rápido adoecimento das pessoas que ali chegavam e à elevada mortalidade que tinha lugar, para muitos era uma paragem que, tanto na ida como no regresso, deveria ser evitada[117]. No entanto, se os navios dobrassem o referido cabo a partir de finais de Julho, chegava a ser indicado para se seguir a "rota por fora" da ilha de São Lourenço (Madagáscar[118]). Este trajecto, mal visto pela Coroa, era mais curto, mas pouco conhecido e bastante perigoso, temendo-se que os navios chocassem contra baixios, ilhas e restingas, podendo encalhar ou naufragar[119].

A chegada à Índia ocorria em finais de Agosto, por todo o mês de Setembro ou Outubro. No entanto, as condicionantes oceânicas adversas ou outros tipos de problemas podiam fazer com que se abortasse a viagem, que se regressasse de arribada[120] a Lisboa ou que se invernasse em Moçambique[121], no Brasil ou noutro

[115] Em 1511, por exemplo, um piloto cometeu dois erros bastante graves: não conseguiu passar a Sul do cabo de Santo Agostinho, indo assim na volta da Guiné para tentar outra derrota mais larga sobre o mesmo cabo; e deixou-se descair muito para Sul, até à altura de 40º de latitude, como se fosse passar pela rota de fora, ficando numa área oceânica com temperaturas muito baixas e dias curtos (cf. João de Barros, *op. cit*., déc. II, liv. VII, cap. II, p. 315).

[116] Sobre Moçambique e a carreira da Índia, cf. C. R. Boxer, "Moçambique island and the «carreira da India»", in *From Lisbon to Goa [...]*, pp. 95-132; Manuel Lobato, "A ilha de Moçambique: escala africana da carreira da Índia", in *Pavilhão de Portugal. Exposição Mundial de Lisboa de 1998. Catálogo oficial,* Lisboa, [s.n.], 1998, pp. 115-129.

[117] A. J. R. Russel-Wood, "Men under stress: the social environment of the carreira da Índia, 1550-1750", in *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa […]*, p. 26.

[118] Topónimo que, em 1502, já vinha referido no planisfério de Cantino.

[119] Cf. Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, *Estudo cartográfico [...]*, p. 8; Maria Emília Madeira Santos, "O carácter experimental da carreira da Índia. Um plano de João Pereira Dantas, com fortificação da África do Sul (1556)", sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXIV, 1969, pp. 17-18 e 22.

[120] A expressão "arribada", neste contexto, significava que os navios não tinham conseguido seguir o seu caminho, tendo de voltar ao porto de origem (cf. Maurício da Costa Campos, "Arribar", in *Vocabulário Marujo […]*, Rio de Janeiro, Na Officina de Silva Porto, e Companhia, 1823, p. 17). Em 1590, devido ao mau tempo que se foi prolongando, as naus da Índia só puderam partir de Lisboa a 8 de Maio. Todas as naus vieram a arribar, exceptuando a capitânia, em que ia o vice-rei, seguindo a sua viagem (cf. Pero Roiz Soares, *Memorial de [...]*. Leit. e rev. de M. Lopes de Almeida, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1953, cap. 90, p. 295).

local durante alguns meses. Estas situações podiam acontecer igualmente no regresso, levando os navios de volta aos portos da Índia ou a invernar nalgum local. Por outro lado, se houvesse a necessidade de enviar à Índia alguns navios fora da época normal de navegação, incluindo aqueles que arribavam pouco tempo após a sua partida, a largada de Lisboa deveria ocorrer em Setembro ou Outubro, ainda a tempo de se aproveitar, a partir de Moçambique, a pequena monção do Sudoeste[122]. Porém, o possível atraso na chegada a essa ilha poderia fazer com que os navios enfrentassem uma longa espera de vários meses até que os ventos da monção de Sudoeste voltassem a soprar novamente[123].

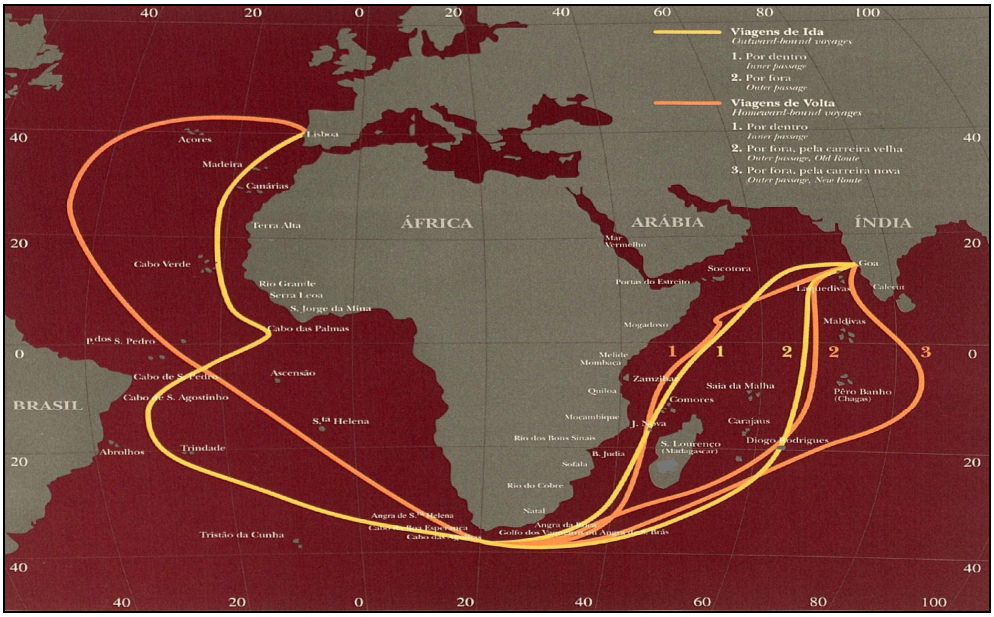

Fig. 2 – Rotas da carreira da Índia.
Fonte: Francisco Contente Domingues, *A carreira da Índia*, p. 26.

1.1.2. A torna-viagem

Se as informações disponíveis para a viagem de ida são abundantes, o mesmo não se pode dizer relativamente à torna-viagem[124], percurso considerado como o que mais se notabilizou por uma aura de decadência e de extrema dificuldade, em que os navios, vindo sobrecarregados, deslocavam-se em piores condições, demoravam mais tempo a fazer a viagem e viam-se a contas com

[121] Alessandro Valignano S. I., *op. cit.*, pp. 19-20.
[122] Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, *op. cit.*, p. 7.
[123] Idem, *ibidem*, p. 7.
[124] Fernando Castelo Branco, "O percurso Açores-Lisboa [...]", p. 752; Manuel Lobato, "A carreira da Índia e a variante de Malaca (1507-1641)", in *A carreira da Índia e as rotas dos estreitos [...]*, p. 361.

esforços redobrados, correndo maior perigo e sentindo superior necessidade de serem bem defendidos[125].

Aconselhava-se que o retorno a Portugal tivesse início em finais de Dezembro ou inícios de Janeiro, dois ou três meses após a chegada à Índia, com o objectivo de se aproveitar a monção de Inverno do Índico, caracterizada por ventos dominantes do quadrante Norte, chegando as naus a Lisboa em fins de Junho ou já em Julho. Desde cedo houve a preocupação de que os navios não partissem depois de Janeiro, como atesta o regimento que D. Manuel I deu, em 1505, a D. Francisco de Almeida, apontando o final deste mês como o período limite para tal[126]. Contudo, era frequente a demora no carregamento das naus ou a sua prolongada reparação, obrigando a dilatar a partida, o que geralmente tinha graves consequências no êxito da travessia, fazendo com que corressem maior perigo na vinda para o Reino e que chegassem a invernar com grande frequência[127].

Para os navios que partiam mais cedo era preferível a derrota pelo canal de Moçambique, enquanto que os retardatários deveriam seguir a rota por fora[128]. A área deste canal, juntamente com o cabo da Boa Esperança, representava o zénite das dificuldades naturais enfrentadas pelos navios que faziam a rota do Cabo[129]. Apesar de Moçambique ter sido um local de escala que chegava a ser desaconselhado, mormente devido ao perigo de entrada no porto local, à falta de abastecimentos e às doenças tropicais endémicas nessa região, a verdade é que, em diversas ocasiões, os navios eram forçados a usar aquele local e até a invernar, isto não esquecendo que as ilegalidades ali praticadas também eram um aliciante[130].

---

[125] BA, cód. 51-VIII-6, fls. 33v-34v, n.º 70; pub. por Maria Emília Madeira Santos, "O problema da segurança das rotas e a concorrência Luso-Holandesa antes de 1620", sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXII, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1985, p. 147; cf. a carta do p.e António de Quadros, Goa, 6/12/1569, *Documenta Indica*. Ed. Joseph Wicki S.I., vol. VIII, Romae, Apud Monumenta Historica Soc. Iesu, 1964, p. 130; José Gentil da Silva, "Alguns elementos para a história do comércio da Índia de Portugal existentes na Biblioteca Nacional de Madrid", in *Anais*, vol. V, t. II – *Estudos de história e geografia da Expansão Portuguesa*, 1950, pp. 53-54; Christiano Barcellos, "Construcções de naus em Lisboa e Goa para a carreira da Índia no começo do século XVII", in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 17.ª sér., n.º 1, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899, p. 22; Leonor Freire Costa, *op. cit*., pp. 139 e 383; Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia [...]*, 2000, p. 9; idem, *A carreira da Índia […]*, 2005, p. 164.

[126] *Cartas de Affonso […]*, t. II, p. 299.

[127] Cf. *e.g.*, *Archivo Portuguez-Oriental*, fasc. 3. Pub. por J. H. da Cunha Rivara, New Dehli, Asian Educational Services, 1992, pp. 67-69 e 110, docs. 23 e 33; Alfredo Botelho de Sousa, *Subsídios para a história [...]*, vol. I, pp. 47 e 50.

[128] Luís de Albuquerque, "Carreira da Índia", p. 205.

[129] Rui Landeiro Godinho, *op. cit*., p. 154.

[130] T. Bentley Duncan, "Navigation between Portugal and Asia […]", pp. 5-6; Rui Landeiro Godinho, *op. cit.,* pp. 152-153.

Ao passarem o cabo da Boa Esperança os navios podiam fazer uma breve escala para abastecimento na ilha de Santa Helena, que parecia já estar na rotina portuguesa em 1505[131], ou na ilha Ascensão, sendo que a aproximação à costa africana já era desaconselhada num regimento de 1507, isto no intuito de que fossem evitadas as temíveis calmarias da Guiné[132].

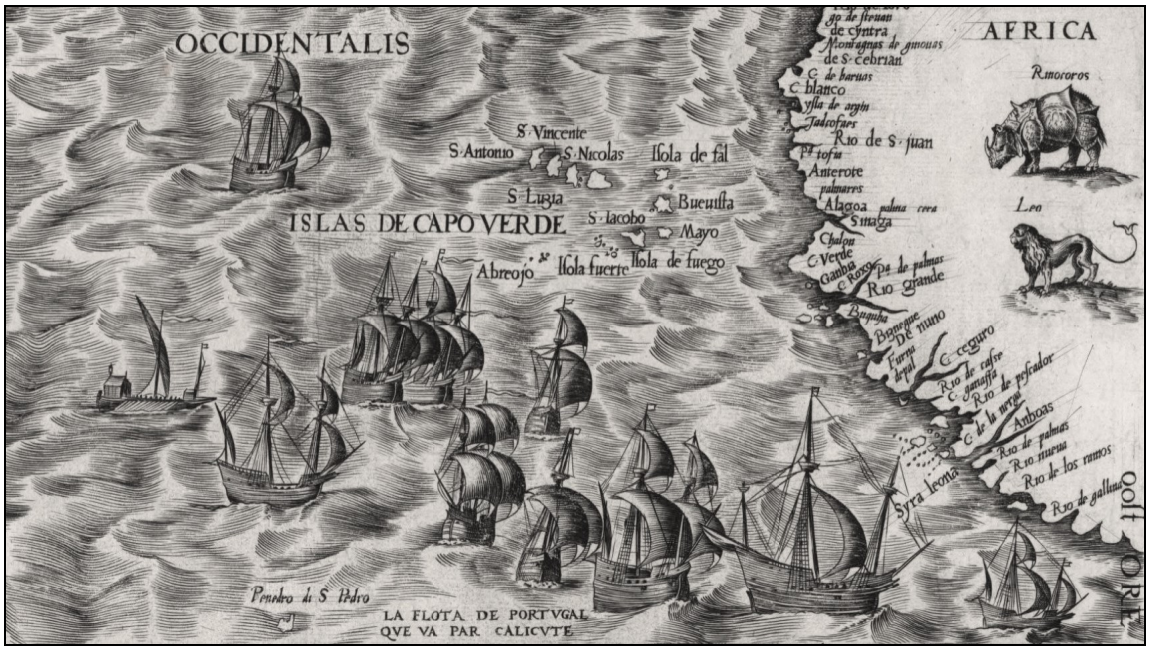

Fig. 3 – Tentativa de representação de uma armada da Índia ao largo da costa ocidental africana. Fonte: Diego Gutiérrez, Antuérpia, 1562 (LC).

Era a Norte das ilhas de Cabo Verde que os navios vindos da Ásia iniciavam uma derrota marítima na procura dos ventos variáveis que os levassem até aos Açores, arquipélago que desde cedo foi usado como escala de apoio às armadas que vinham da costa ocidental africana, e que ficou conhecida por "volta pelo largo"[133]. Todavia, podia acontecer que nem sequer aportassem naquele arquipélago e que apenas se dirigissem até àquela latitude para aproveitar os ventos de Oeste que os conduzissem directamente à costa portuguesa. Iniciava-se, pois, o trajecto final da carreira da Índia na torna-viagem, o movimento marítimo

[131] *Cartas de Affonso […]*, t. II, p. 307. Sobre esta ilha, cf. João Vidago, "Ilha de Santa Helena, ilha dos Amores. Escala da «carreira da Índia» (1502-1625)", in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, sér. 94, n. 7-9 e 10-12, Lisboa, 1976, pp. 153-175; Anthony Disney, "The portuguese and Saint Helena", in *Portos, escalas e ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do Congresso Internacional comemorativo do regresso de Vasco da Gama a Portugal. Ilhas Terceira e São Miguel (Açores), 11 a 18 de Abril de 1999*, vol. I, [Lisboa], Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001, pp. 215-238.

[132] *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas portuguesas […]*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, p. 183.

[133] Luís de Albuquerque, "Escalas da carreira da Índia", p. 7.

específico feito entre o mar daquele arquipélago e a cidade de Lisboa, sendo Cascais a escala final dos navios antes de rumarem à capital[134].

No total, uma viagem redonda desta carreira demorava – em condições normais – perto de 15 meses a realizar[135], se bem que tenham existido casos em que apenas a viagem de ida superou esse tempo. Pero Roiz Soares, por exemplo, refere que uma nau, partida de Lisboa em 1590, demorou 18 meses a alcançar a Índia devido às condicionantes oceânicas enfrentadas, chegando lá com poucos sobreviventes[136].

Em suma, perante esta dura realidade da navegação à vela nos séculos XVI-XVII e todos os condicionalismos da geografia física que foram sendo indicados, verificando-se igualmente outros perigos e debilidades em termos de tecnologia e de meios humanos, facilmente se verifica que a ligação marítima entre Portugal e a Índia era frágil e bastante perigosa[137].

1.2. Os condicionalismos físicos no Atlântico e a volta pelo largo

1.2.1. Ventos e correntes atlânticas

Não é possível compreender a história dos Descobrimentos geográficos e da Expansão Europeia sem o estudo e a integração dos agentes físicos atmosféricos e oceânicos que influíram e condicionaram as navegações[138]. Neste contexto, e seguindo alguns aspectos que já tivemos oportunidade indicar, importa destacar, ainda que de forma sucinta e individualizada, o sistema de ventos e as correntes atlânticas a que os mareantes estavam sujeitos.

---

[134] Sobre este assunto e as condicionantes geográficas que faziam de Cascais um porto fulcral no apoio a toda a navegação com destino a Lisboa, cf. Marco Oliveira Borges, *O porto de Cascais [...]*, pp. 61-81 e *passim*; idem, "Caracterização e funcionalidade de um porto atlântico em finais da Idade Média: o exemplo de Cascais", in Adelaide Millán da Costa, Amélia Aguiar Andrade e Catarina Tente (eds.), *O papel das pequenas cidades na construção da Europa medieval*, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais/Câmara Municipal de Castelo de Vide, 2017, pp. 287-315.

[135] Francisco Contente Domingues, *A carreira da Índia*, p. 9.

[136] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 90, p. 295.

[137] Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, pp. 10-11.

[138] "Certos traços da geografia física do planeta imprimiram direcção à história; e não podemos supor que neste capítulo dos descobrimentos sucedesse por outra forma" (Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos [...]*, vol. I, p. 129). Sobre a problematização do assunto, cf. idem, *ibidem*, vol. I, pp. 99-132; idem, *Os Descobrimentos pré-colombinos [...]*, pp. 57-85.

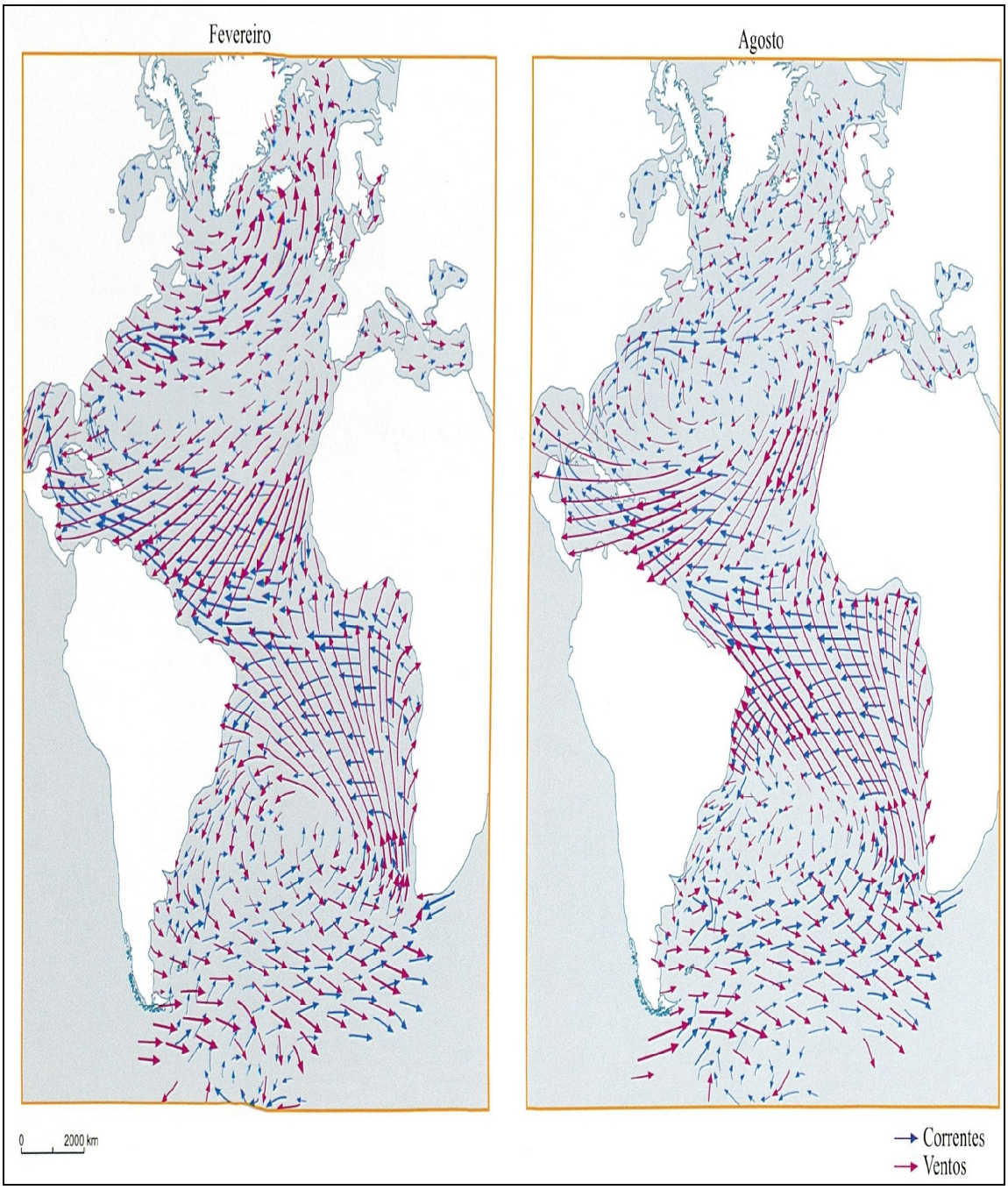

Fig. 4 – Mapa de ventos e correntes do oceano Atlântico.
Fonte: A. H. de Oliveira Marques e João José Alves Dias, *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar Português*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos, 2003, p. 145.

Os ventos podem ser divididos em quatro grupos: permanentes ou gerais, periódicos ou monções, locais e diários[139]. Relativamente ao Atlântico, são três os tipos de ventos passíveis de serem considerados gerais, ou seja, os alísios, os contra-alísios e os ventos de Oeste. No entanto, apenas os primeiros e os últimos

[139] Max Justo Guedes, "O condicionalismo físico do Atlântico e a expansão [...]", pp. 247-251.

interessam aos navegadores, visto que os contra-alísios, também conhecidos por ventos de retorno, actuam apenas nas camadas elevadas da atmosfera[140].

Os ventos alísios sopram de Nordeste e Sueste, sendo que se no hemisfério Norte predominam os primeiros, no hemisfério Sul actuam, sobretudo, os segundos. Conforme referiu Max Justo Guedes, os limites de acção destes ventos variam ao longo do ano, acompanhando a declinação solar. Por sua vez, os ventos gerais de Oeste cursam, de forma bastante regular, nos dois hemisférios. De uma forma genérica, ocorrem em latitudes superiores a 35º, ganhando maior intensidade no Inverno e sendo mais definidos no hemisfério Sul[141].

Quanto aos ventos periódicos ou monções, embora sem a regularidade ocorrida no oceano Índico, são característicos em algumas regiões. Na costa ocidental africana, acima do cabo Lopez, situado nas proximidades do golfo da Guiné, decorre a chamada monção de Sudoeste, predominante nos meses que abarcam o inverno astral (Junho, Julho e Agosto). Prossegue, embora com menos intensidade, até Novembro, sendo que tal regime, ainda que sem a mesma regularidade, é observável até perto de 10º ou 12º N[142]. Outra monção, a de Sueste, ocorre na costa Leste brasileira, entre o cabo Calcanhar e o cabo Frio[143], mais precisamente até aos Abrolhos. É característica dos meses de Junho, Julho e Agosto, enquanto que no restante período do ano prevalecem ventos de Leste e Nordeste, tendo este último maior intensidade em Dezembro e Janeiro, sendo a impropriamente chamada monção de Nordeste[144]. Outro espaço a ter em conta é a costa venezuelana, outrora chamada *Tierra Firme*, onde nos meses de Verão decorre a monção de Leste, soprando os ventos de Nordeste. Por sua vez, no Golfo do México, a partir de Dezembro, os ventos de Nordeste vão rondando para Leste e Sueste até Junho, altura em que, pelo Leste, começam a retornar àquele rumo. Há que referir, ainda, as nortadas de bom tempo, ocorridas na costa portuguesa entre Maio e Setembro, bem como a monção de Sul, característica das ilhas de Cabo Verde durante o mês de Agosto, "tornando-se Sueste e Leste a Oeste do arquipélago"[145].

---

[140] Idem, *ibidem*, p. 247.
[141] Idem, *ibidem*, pp. 248-249.
[142] Idem, *ibidem*, p. 250.
[143] Sobre a importância do cabo Frio para a navegação, cf. Lucy Maffei Hutter, "Cabo Frio: ponto de referência para a navegação no Atlântico Sul desde o século XVI", sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, Lisboa, Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1988, pp. 349-370.
[144] Max Justo Guedes, *op. cit.*, p. 250.
[145] Idem, *ibidem*, p. 250.

Relativamente aos ventos locais, a sua classificação engloba ventos que sopram, sem qualquer frequência regular, em certas regiões do globo. Para os homens do mar do Atlântico, importa ter em conta o sarmatão, vento quente e seco que sopra de Nordeste ou de Leste, entre Dezembro e Fevereiro, a partir da costa ocidental africana, bem como o pampero (conhecido no Brasil por minuano), soprando do rio da Prata até às proximidades de Santa Catarina, entre os 29º ou 30º S[146].

Por fim, temos os ventos diários, que poderiam ser agrupados entre os ventos periódicos, mas, pela sua importância para a navegação, importa referi-los separadamente. Desde longa data que os mareantes conhecem e tiram partido da alternância da direcção do vento, muito comum nas regiões tropicais, sendo esta uma consequência da acção diurna do Sol ao aquecer, de forma diferenciada, terras e mares. Esta alternância, no contexto da navegação à vela, é de vital importância para a entrada e saída de portos e para determinadas navegações costeiras. Assim, refira-se a brisa marítima (viração), que ganha forma algumas horas após o nascer do Sol, soprando até ao ocaso. Como o nome indica, circula no sentido do mar para terra, perpendicularmente à costa, influenciada pelos desvios consequentes do efeito de *Coriolis*. Finalmente, a terral, ou brisa da terra, sopra da terra para o mar. Tendo início poucas horas após o pôr-do-sol e cessando ao nascer do dia, ou um pouco depois, o seu alcance raramente ultrapassa as 10 milhas costeiras[147].

As correntes, por sua vez, podem ser classificadas em dois tipos, segundo a sua área de actuação: oceânicas e costeiras. As primeiras acompanham, com relativa fidelidade, os ventos gerais. Entre as que tiveram capital importância durante a Expansão Ibérica, Max Justo Guedes destaca 14:

1) Corrente das Canárias. Corre da altura da costa atlântica da Península Ibérica para as ilhas que nomeiam aquela corrente.
2) Corrente equatorial Norte. Iniciando a Oeste das ilhas de Cabo Verde e dirigindo-se para Sudoeste, Oeste e Noroeste, tem como limite Sul aproximado o paralelo de 10º N.
3) Contracorrente equatorial e corrente da Guiné. Considerada por alguns especialistas apenas uma única corrente, separa as duas

[146] Idem, *ibidem*, pp. 250-251.
[147] Idem, *ibidem*, p. 251.

grandes bacias atlânticas, entre os 10º N e os 3º N, mas ganhando a forma de cunha e estreitando-se de Leste para Oeste. Adquire a sua força máxima junto ao cabo das Palmas e sofre uma grande influência da monção do Sudoeste.

4) Corrente das Guianas. É a continuação, ao longo do litoral Norte da América do Sul, do ramo da corrente equatorial Sul que se dirige para ali.

5) Corrente das Antilhas. É a denominação da corrente equatorial Norte ao transitar por aquela região.

6) Corrente da Flórida. Nome pelo qual principia a corrente do Golfo, ao percorrer o estreito da Flórida.

7) Corrente do Golfo (*Gulf Stream*). É a corrente mais famosa que se origina do grande estancamento de águas no golfo do México, sendo engrossada pela corrente das Antilhas.

8) Corrente do Atlântico Norte. É o nome dado à continuação da corrente do Golfo no seu percurso ao longo das ilhas britânicas.

9) Corrente dos Açores. Ramo da corrente do Atlântico que se dirige àquelas ilhas.

10) Corrente equatorial Sul. Corre de Leste para Oeste, entre 2º ou 3º N e 10º S. Bifurca-se ao largo da costa brasileira, aproximadamente na longitude da ilha de Fernando de Noronha, em latitudes variáveis consoante a época do ano. Um dos seus ramos denomina-se corrente das Guianas e outro corrente do Brasil.

11) Corrente do Brasil. Direcciona-se rumo ao Sudoeste, sendo sensivelmente paralela à costa brasileira, estando afastada perto de 120 a 150 milhas.

12) Corrente das Malvinas. Corre de Sul para Norte, ao largo da costa argentina, sendo a bifurcação da corrente do cabo Horne.

13) Corrente de deriva Oeste. Cruza todo o Atlântico Sul, de Oeste para Leste, a Norte do paralelo dos 60º. Com a aproximação ao continente africano vai diminuindo de latitude.

14) Corrente de Benguela. É a bifurcação da corrente de deriva, correndo de Sul para Norte, ao largo da costa africana. Ao dirigir-se para Oeste, ganha a denominação de corrente equatorial Sul[148].

Finalmente, as correntes costeiras, devido à sua amplíssima variedade, não permitem um estudo detalhado. Contudo, o seu conhecimento era fundamental para a navegação[149].

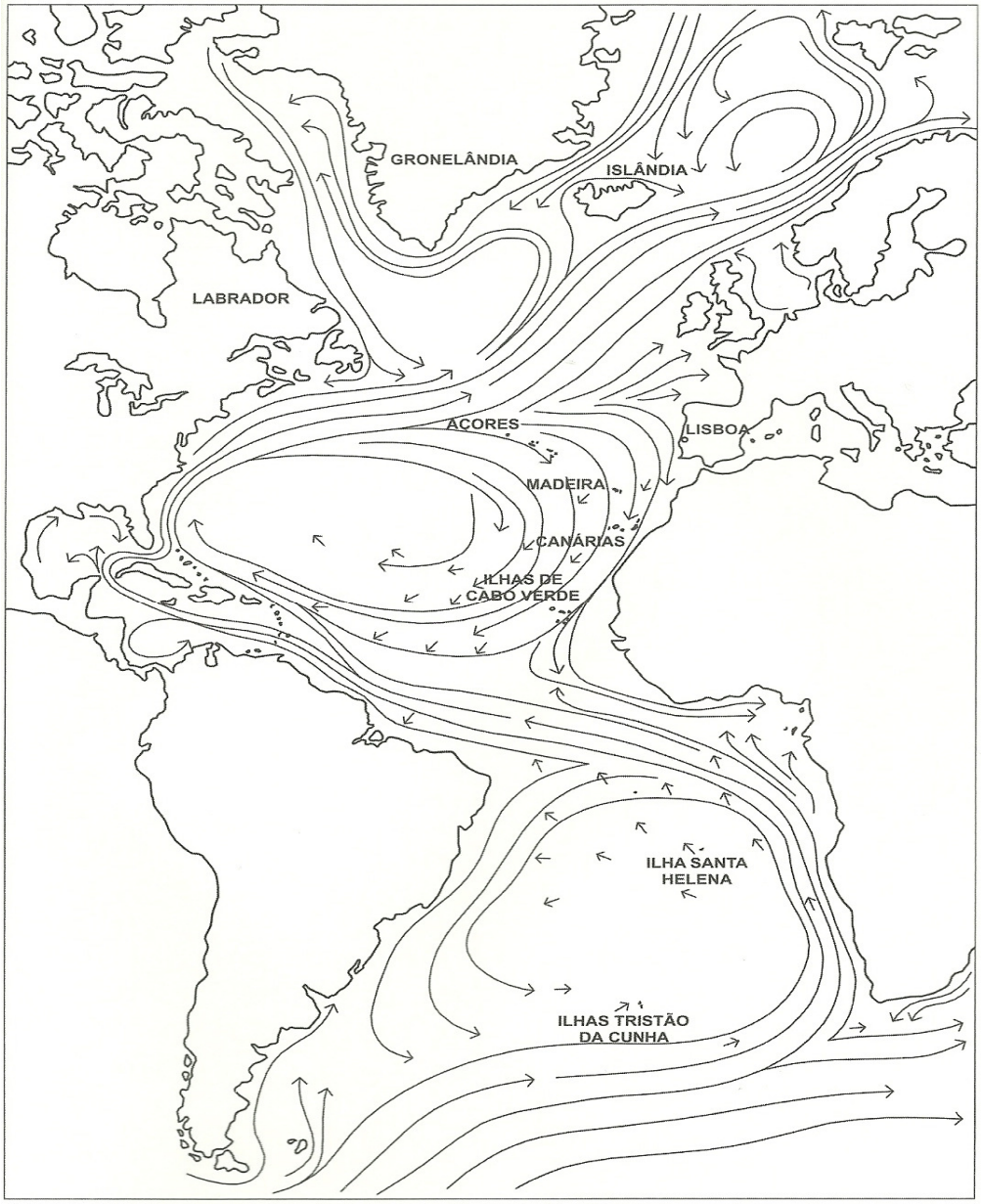

Fig. 5 – Sistema de ventos e correntes atlânticas (simplificado).
Fonte: Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, 3.ª ed., Lisboa, Dom Quixote, 2008.

[148] Idem, *ibidem*, pp. 253-254.
[149] Idem, *ibidem*, p. 255.

1.2.2. A teoria da volta pelo largo

Embora tenha sido Inácio da Costa Quintela quem primeiramente alertou que na volta para Portugal era indubitável que os pilotos não faziam navegação de "simples cabotagem"[150], dando a entender que precisavam de se afastar da costa ocidental africana para contornarem as condicionantes geográficas daquela área, foi Gago Coutinho quem pôs em evidência a maneira de navegar pelo largo[151], tendo teorizado esta questão em duas conferências: "Como se deverá figurar uma caravela?" e "A descoberta dos Açores". Nesta última, baseado nas memórias de Diogo Gomes de Sintra, que referia que a viagem de Gonçalo Velho à Terra Alta – região que Gago Coutinho suponha estar situada a sul do Bojador – havia sido em 1416[152], o marinheiro defendeu que nesse mesmo ano os navegadores portugueses tinham chegado a Sul daquele cabo[153]. Por conseguinte, ao perceberam as dificuldades a que estavam sujeitos para regressar ao Reino, face a ventos e correntes que ao longo da costa africana corriam para Sul e que dificultavam o retorno dos navios, os pilotos das caravelas do infante D. Henrique perceberam que tinham de se afastar da linha de costa para contornar essas condicionantes e tornar as viagens mais breves e menos trabalhosas, "seguindo no *bordo* do Noroeste, até que, esgotados os ventos contrários do Norte, e caídos na região dos ventos *variáveis*, *enchiam a latitude*, até atingiram, pelo astrolábio, no mar largo, a *altura* de Lisboa"[154].

A teoria de Gago Coutinho assentava, pois, no estudo dos agentes físicos atlânticos que podiam influir no êxito das navegações à vela, tendo ele próprio feito viagens experimentais em veleiros pelo Atlântico com os velhos regimentos usados pelos portugueses, evidenciando assim as dificuldades que os pilotos sentiram e que aprenderam a superar. Porém, o autor caiu num duplo equívoco que viria a ser mencionado por Damião Peres: antecipou em 10 anos a viagem de Gonçalo Velho e referiu que a Terra Alta ficava a Sul do cabo Bojador. Além disso, é preciso ter em

---

[150] Cf. Inácio da Costa Quintela, *op. cit.*, t. I, p. 127, n. 1.
[151] Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos pré-colombinos [...]*, p. 99; idem, *Os Descobrimentos [...]*, vol. I, pp. 130-132.
[152] Cf. Diogo Gomes de Sintra, *Descobrimento primeiro da Guiné*. Estudo prel., ed. crítica, trad. e notas de coment. de Aires A. Nascimento. Introd. histórica de Henrique Pinto Rema, Lisboa, Edições Colibri, 2002, p. 53.
[153] Gago Coutinho, "Açores. A volta do mar largo", in *A náutica dos Descobrimentos*. *Os Descobrimentos marítimos vistos por um navegador. Colectânea de artigos, conferências e trabalhos inéditos do Almirante Gago Coutinho*. Org. e pref. pelo comandante Moura Braz, vol. I, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1951, pp. 181-182.
[154] Idem, *ibidem*, p. 181.

conta que o uso de caravelas como navio de exploração oceânica surgiu numa fase posterior das navegações henriquinas[155]. Se Zurara testemunha a sua utilização nas viagens à costa ocidental africana apenas a partir de 1440, é possível que já fossem usadas nesse âmbito desde 1437[156].

Ainda que não tenha sido bem recebida por todos os autores que se dedicavam ao estudo da história das navegações portuguesas, nomeadamente por Quirino da Fonseca[157], a verdade é que a tese de Gago Coutinho foi sendo reformulada e fortalecida[158]. Assim, em 1955, o autor apresentou um novo estudo sistematizado onde modificava apenas o "sentido de transferir para perto de 1434 o início das viagens de retorno de África pelo alto-mar e de filiar a ideação dessa nova rota em eventuais tentativas postas em prática por pilotos portugueses no regresso da Madeira ou das Canárias"[159]. Com o tempo esta tese fortaleceu-se, recebeu a adesão e contributo de outros historiadores e veio a vingar na historiografia dos descobrimentos, marcando uma época em que os condicionalismos da geografia física cada vez mais ganhavam forma no processo histórico, complementando e, por vezes, contrariando a simples interpretação documental[160].

Resumindo, ao largarem da costa ocidental africana rumo a Lagos ou a Lisboa, a solução dos pilotos seria tentar contornar os ventos alísios de Nordeste que sopram todo o ano para Sul das Canárias, fazendo uma derrota indirecta, em arco pelo Noroeste[161], evitando a navegação por cabotagem no bordejo contra a vaga, onde os ventos e as correntes dominantes transformariam o regresso "num suplício, em que os navios tinham de fazer bordos alternados, demorando um tempo infindo para ganhar o mesmo caminho que para sul fora feito num

---

[155] Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 4.ª ed., Porto, Vertente, 1992, pp. 80-81 e 185.

[156] Gomes Eanes de Azurara, *Crónica do descobrimento e conquista da Guiné*. Introd., act. de texto e notas de Reis Brasil, [s.l.], Publicações Europa-América, [s.d.], cap. XI, p. 68; Francisco Contente Domingues, "A caravela como símbolo dos Descobrimentos: a construção historiográfica de um mito", in Hermenegildo Fernandes *et al.* (eds.), *Nação e identidades. Portugal, os portugueses e os outros*, Lisboa, Caleidoscópio, 2009, pp. 323-324.

[157] Cf. Quirino da Fonseca, *A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henriquinas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1934, pp. 221-222 e 615-616.

[158] Gago Coutinho, "Cabo Bojador. A volta do mar de Baga ou do Sargaço", in *op. cit.*, pp. 213-226.

[159] Damião Peres, *op cit.*, p. 185.

[160] "Se hoje em qualquer história do Atlântico, incluindo o descobrimento, é corrente começar por destacar a influência do condicionalismo dos agentes físicos no traçado das rotas marítimas, isso é sobretudo uma conquista da historiografia portuguesa, principalmente devida a Jaime Cortesão e Gago Coutinho" (A. Teixeira da Mota, "As rotas marítimas portuguesas no Atlântico de meados do século XV ao penúltimo quartel do século XVI", in *Do Tempo e da História*, vol. III, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, Centro de Estudos Históricos, 1970, pp. 16-17). A estas duas figuras da historiografia portuguesa Vitorino Magalhães Godinho acrescenta Duarte Leite, observando que os três foram os grandes autores que consideraram "o *processus* dos descobrimentos dos séculos XV e XVI no quadro das realidades físicas do atlântico" (cf. Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão [...]*, p. 223).

[161] Gago Coutinho, "Cabo Bojador [...]", p. 214.

instante"[162]. No decurso destas viagens largas, conhecidas por volta da Guiné e, mais tarde, volta da Mina e volta do Sargaço, Gago Coutinho referiu que os navios aproveitavam "os ventos variáveis para ganhar a latitude de Lisboa", vindo "em demanda da Serra de Sintra, embora o vento norte fresco reinasse na costa de Portugal"[163].

No entanto, essa opção de viajar pelo largo, longe da vista de terra durante vários dias, fazia com que diversos erros fossem sendo acumulados diariamente, pelo que os pilotos tiveram de desenvolver técnicas que permitissem reduzir incorrecções e alcançar os seus destinos com menores dificuldades. A solução esteve relacionada com a determinação de uma coordenada dos locais praticados, isto é, a latitude, com recurso a observações astronómicas. Isto permitiu melhorar o rigor da posição dos navios no mar, que era obtida através do método por rumo e estima, herdado dos navegadores mediterrânicos[164], que mareavam ordinariamente à vista de terra, "não tendo conta com as alturas"[165]. Recorde-se que esta técnica de navegação estava associada às cartas-portulano, estabelecendo a localização de um determinado ponto através de uma posição previamente definida, medindo a velocidade, o tempo de deslocação e a direcção para a qual os navios se deveriam dirigir. Assim, as linhas de rumo saídas de uma rosa-dos-ventos de uma carta determinavam as direcções fixas que podiam ser navegadas com uma certa facilidade[166]. Em todo o caso, e salientando que esta técnica mediterrânica não foi abandonada com a introdução da navegação astronómica, refira-se que, numa primeira fase da utilização desta metodologia, os pilotos não determinavam a latitude, sendo que a observação dos astros, nomeadamente da Estrela Polar, servia essencialmente para indicar o avanço dos navios para Norte e Sul. Desta forma, associava-se a altura da referida estrela a cada um dos locais de interesse para os pilotos[167]. Num momento não muito posterior, passou a ser calculada a latitude através da observação da Estrela Polar, da passagem meridiana do Sol ou

[162] Jorge Luís de Matos, "As Viagens de Colombo e a Náutica Portuguesa de Quinhentos", in *Congreso Interncaional Cristóbal Colón, 1506-2006. Historia y Leyenda*. Coordenação de Consuelo Varela, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006, p. 44.
[163] Gago Coutinho, "As caravelas", p. 157.
[164] António Costa Canas, *op. cit.*, pp. 24-30; idem, "Náutica astronómica", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, pp. 762-764.
[165] BNP, res-452-p; Simão de Oliveira, *Arte de navegar*, Lisboa, Por Pedro de Crasbeeck, 1606, fl. 146.
[166] Edward Collins, "Pilotos e pilotagem", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, p. 831.
[167] Diogo Gomes de Sintra, *op. cit.,* p. 85; Jorge Luís Matos, *op. cit.*, p. 45; António Costa Canas, "Náutica astronómica", p. 764; idem, "Latitude", in *op. cit.*, vol. II, pp. 629-630.

através de qualquer outro astro, ainda que a preferência fosse o astro-rei[168]. Com o decorrer do tempo, a utilização da Estrela Polar passou a ser cada vez mais uma solução de recurso, usada sobretudo quando as condições de visibilidade não permitiam a observação do Sol ao meio dia verdadeiro[169].

Com o avanço do reconhecimento da costa ocidental africana e a consequente exploração do golfo da Guiné, os navegadores portugueses encontraram outras dificuldades e obstáculos à navegação. Se no final do Inverno as calmarias detinham a marcha dos navios por toda aquela área, no Verão, os ventos de SO e as correntes da Guiné impediam o regresso[170]. Com efeito, para retornar ao Reino os pilotos tiveram de aumentar a amplitude e curvatura da volta da Guiné, que passou a denominar-se volta da Mina[171]. Isto verificou-se, sobretudo, a partir de 1471, quando o regresso daquele golfo passou a ser iniciado com uma primeira descida a Sul, para se vencer a corrente que corre de Oeste para Leste e marca as águas setentrionais do dito Golfo. A utilização de navios de pano redondo fazia com que o afastamento pelo largo fosse um pouco maior do que quando se navegava com caravelas latinas, embora não muito[172]. Contudo, esta viagem com recurso a uma volta mais larga passou a ter como escala o arquipélago de Cabo Verde – que, entretanto, se afirmava como escala obrigatória[173] – antes de se iniciar uma outra volta larga em demanda dos Açores.

1.2.3. A carreira da Índia e a volta pelo largo

Conforme já foi referido, a volta pelo largo e a passagem pelos Açores também viriam a ser aproveitadas pelos pilotos da carreira da Índia, até mesmo quando eram obrigados a arribar ao Reino após a sua partida de Lisboa. O regimento da nau *São Pantalião* (25 de Março de 1592) ordenava que, se antes de

---

[168] Idem, *ibidem*, p. 630.
[169] José Manuel Malhão Pereira, "Métodos e instrumentos de navegação", in *História da Marinha Portuguesa [...]*, p. 337.
[170] Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos [...]*, vol. I, p. 127.
[171] Damião Peres, *op cit.*, p. 187.
[172] António Gonçalves, "Navegação à bolina", in *Navegações Portuguesas*, Instituto Camões, 2002-2006. Disponível em http://cvc.instituto-camoes.pt/conhecer/bases-tematicas/navegacoes-portuguesas.html [consultado a 20/04/2011].
[173] Desde o século XV que a ilha de Santiago e a angra de Bezeguiche eram escaladas frequentemente nas viagens ao golfo da Guiné e ao Congo, tanto à ida como no regresso. A angra de Bezeguiche viria, posteriormente, a ter maior relevância que Santiago como escala da carreira da Índia. Porém, à medida que se tornou possível navegar todo o Atlântico até ao cabo da Boa Esperança, deixou de ser escalada, a não ser em casos excepcionais para conserto de navios (Avelino Teixeira da Mota, "Ilha de Santiago [...]", pp. 142 e 147-148).

chegar às Canárias apanhasse "algum vendaval tão rijo" em que não pudesse "pairar no mar nem detras da ilha da Madeira"[174] e fosse obrigada a retornar à costa portuguesa, deveria regressar a Lisboa. Não conseguindo entrar no porto da cidade, teria de se deslocar ao cabo de São Vicente e daí, ou de qualquer outro lugar, expedir informação ao rei para que este ordenasse o que seria feito doravante. Entretanto, se voltassem a estar reunidas as condições temporais para a continuação da viagem rumo à Ásia, ordenava-se que a nau seguisse o seu caminho sem que se viesse dar conta ao rei de eventuais contratempos[175].

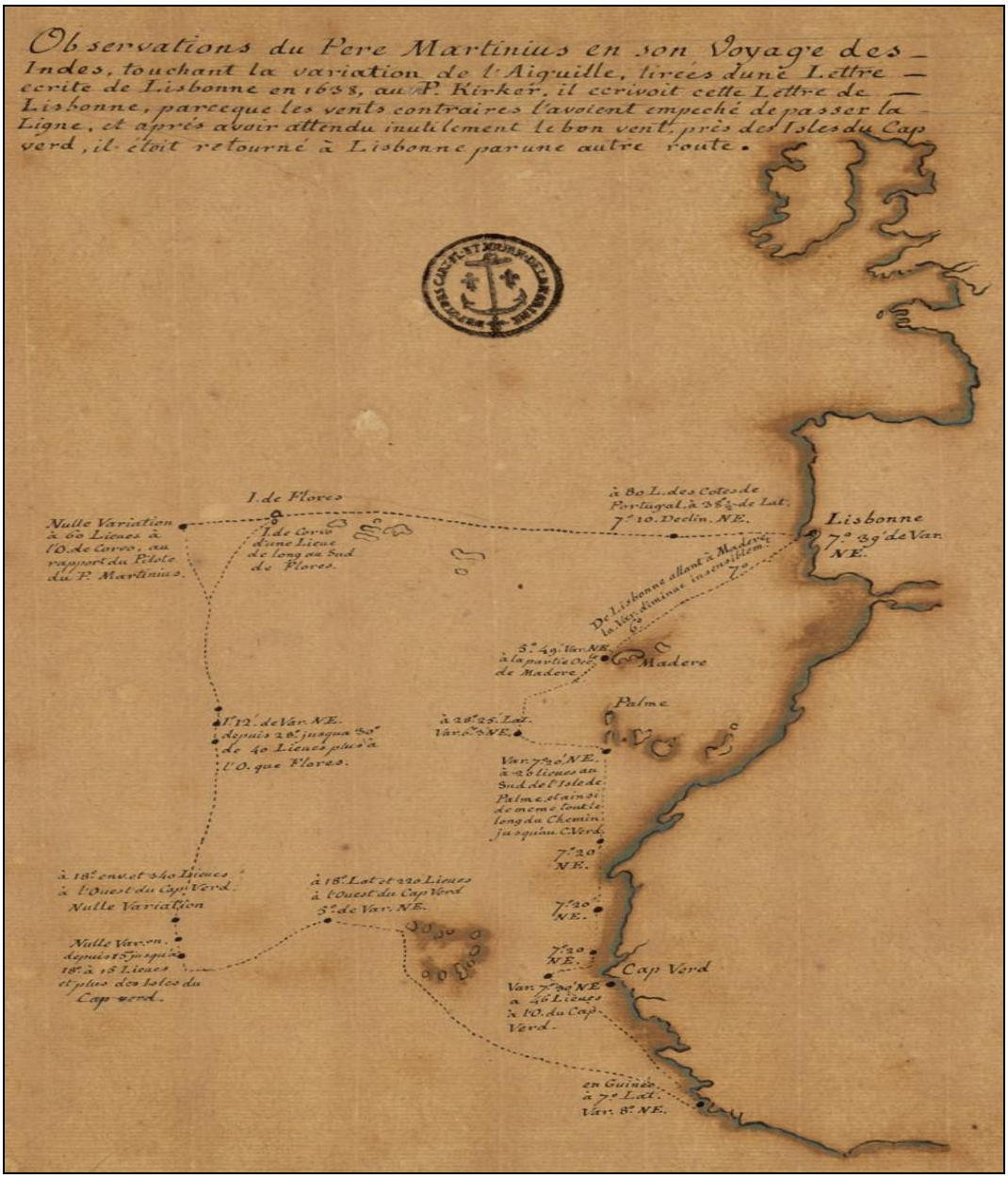

Fig. 6 – Mapa manuscrito elaborado no século XVIII, a partir das indicações contidas numa carta do p.e Martinius Martini (1638).
Fonte: Joseph Nicolas Delisle (BnF).

[174] Pub. por Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história [...]", p. 169.
[175] Pub. por idem, *ibidem*, p. 169.

Embora nesse documento não apareça nenhuma alusão aos Açores, o retorno ao Reino era feito com recurso à volta pelo largo, pelo que a rotina era que os navios fossem projectados até às latitudes daquele mar. São conhecidos vários exemplos de arribadas que também levaram as naus a passar por aquele arquipélago[176]. Em 1638, por exemplo, o p.e jesuíta Martinius Martini escreveu uma carta em que revelava essa experiência[177]. Tendo partido de Lisboa rumo à Ásia, o navio em que ia embarcado apanhou ventos contrários ao largo da costa ocidental africana e não conseguiu passar a linha equinocial. Acabou por ter de rumar ao arquipélago de Cabo Verde e, a partir daí, iniciou uma derrota inicial para Sudoeste e depois para Norte em busca da volta pelo largo, levando-o até aos Açores (fig. 6).

De facto, Cabo Verde, usado igualmente como escala na torna-viagem da carreira da Índia, nomeadamente a ilha de Santiago, algo que ainda acontecia em 1636[178], era um ponto de referência importante para se iniciar a volta pelo largo em demanda dos Açores, se bem que os navios ainda tivessem de se afastar bastante daquele arquipélago. Chegava a ser aconselhado que os pilotos se afastassem 130, 150 ou mais de 200 léguas para Oeste e um pouco para Sudoeste para iniciar aquilo a que também se chamou "volta do Sargaço"[179]. À chegada ao mar dos Açores, a grande referência geográfica era a ilha do Corvo, sendo como que uma baliza de enquadramento para todos os navios vindos das partes ultramarinas, rumando posteriormente a outras ilhas, nomeadamente à Terceira[180]. Porém, a própria acção dos ventos, pela altura do arquipélago açoriano, podia fazer com que não fosse possível a aportagem a uma das ilhas ou que isso fosse bastante arriscado. No Verão de 1546, por exemplo, os fortes ventos de Nordeste fizeram

[176] Sobre algumas arribadas no Atlântico para o período em estudo, cf. *Relações da carreira [...]*, pp. 35-36, 43, 45-46, 48, 55 e *passim*; José Manuel Malhão Pereira, "A derrota de Pedro Álvares Cabral no Atlântico e as viagens e roteiros da carreira da Índia. A muito provável arribada intencional de Cabral à costa brasileira", in *Estudos da História [...]*, vol. I, pp. 112-113. É possível que a nau portuguesa que naufragou na Namíbia, alegadamente de nome *Bom Jesus* e tendo o acidente ocorrido supostamente em 1533, tenha vindo de arribada ao não conseguir passar o cabo da Boa Esperança. É exequível que viesse em dificuldade e tivesse como objectivo fazer escala em Angola, acabando por não chegar àquele local. Sobre este navio, cf. Alexandre Monteiro, "Os diamantes eram outros…", in *Visão História*, n.º 37, 2016, pp. 40-41.

[177] B. Szcześniak, "A note on the studies of longitudes made by M. Martini, A. Kircher, and J. N. Delisle from the observations of travellers to the Far East", in *Imago Mundi*, vol. 15, 1960, pp. 89-93.

[178] Cf., e.g., *Relações da carreira [...]*, p. 86.

[179] "Roteiros da Índia de Vicente Rodrigues e Gaspar Manuel", in *Roteiros portuguezes da viagem de Lisboa à Índia nos séculos XVI e XVII*. Pub. por Gabriel Pereira, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898, pp. 31-32; *Roteiro da navegação e carreira da Índia, com seus caminhos, & derrotas, sinais, & aguageis & diferenças da agulha: tirado do que escreveu Vicente Rodrigues & Diogo Afonso, pilotos antigos*. Pref. por A. Fontoura da Costa, 2ª ed., Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1939, pp. 58-59; Fr. João dos Santos, *Etiópia Oriental e vária história de cousas notáveis do Oriente*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, p. 672.

[180] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 112, n.º 118.

com que 4 navios que vinham carregados com ouro da costa da Mina e da Malagueta andassem, durante c. 15 dias, no mar das "ilhas de baixo" sem poderem rumar a Angra[181]. No entanto, as dificuldades eram especialmente sentidas em Angra, base de apoio da carreira da Índia e cujo porto estava fortemente sujeito aos ventos de Norte e de Sul[182].

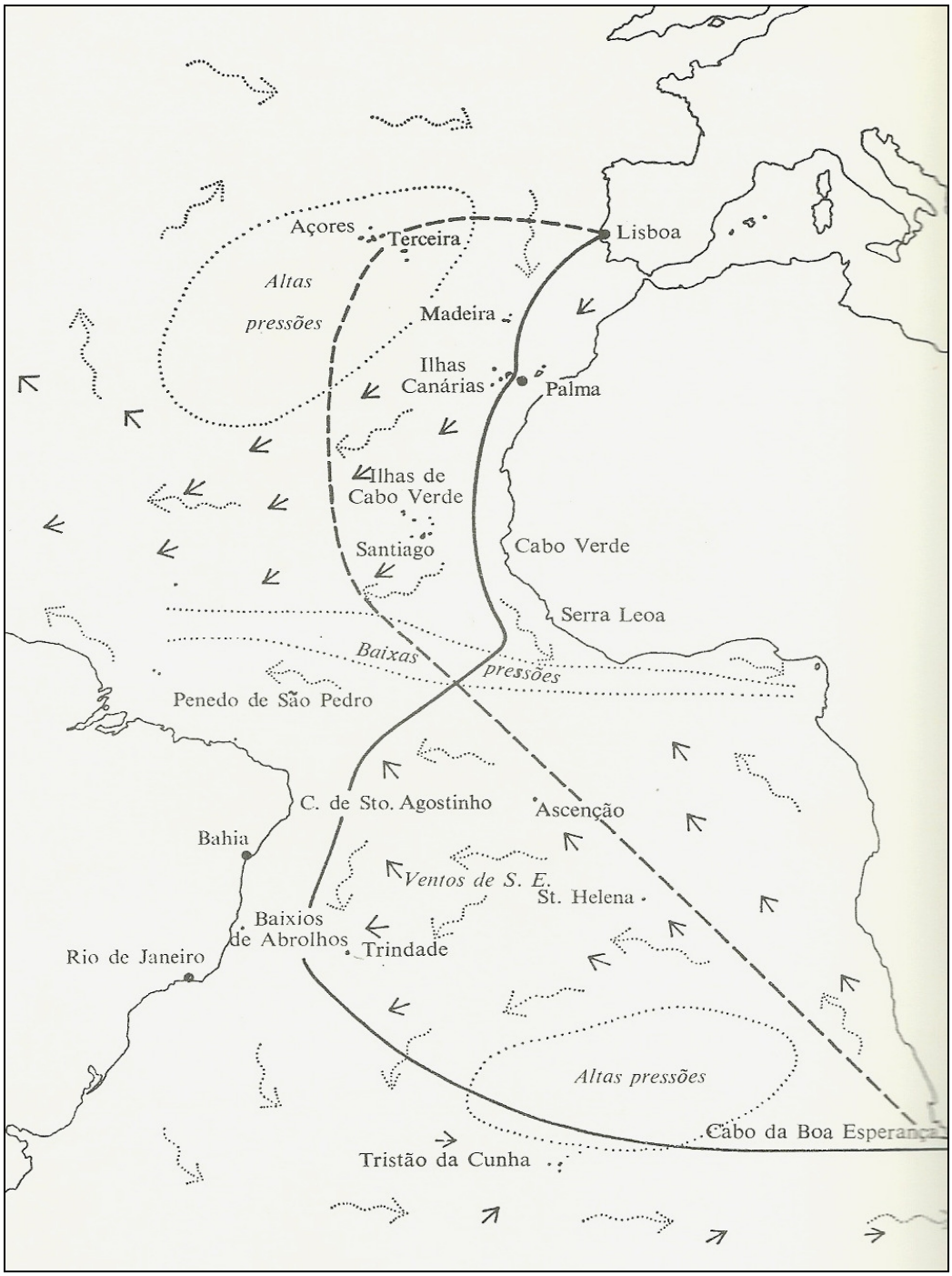

Fig. 7 – Trajecto atlântico da carreira da Índia (séculos XVI-XVIII).
Fonte: C. R. Boxer, *O Império [...]*.

[181] *Archivo dos Açores*, vol. III, Ponta Delgada, Typographia do Archivo dos Açores, 1881, pp. 445-446.
[182] Vide infra, vol. II, cap. I.

Por outro lado, em certos casos não era feita uma volta tão larga à procura daquele arquipélago, sendo que alguns navios da carreira da Índia acabavam por aparecer de forma misteriosa na costa portuguesa, sobretudo no Algarve, ficando associados a actos de descaminho e contrabando de mercadorias[183]. Seguindo uma volta menos larga, bastava que, quando fosse atingido o paralelo do porto pretendido – ou pelo menos da área usada para tais ilegalidades antes da chegada a Lisboa –, os pilotos tomassem a direcção para Leste, até encontrarem terra. Contudo, havia que fazer uma aproximação a terra um pouco mais a Norte do ponto de destino, pois havia sempre o risco de se falhar a costa portuguesa devido aos ventos dominantes.

Acrescente-se ainda que, em finais do século XVI e meados do seguinte, devido a possíveis encontros com corsários que pairavam nas imediações, chegou a ser desaconselhada a paragem nos Açores ou recomendado que os navios se abastecessem ao largo das ilhas[184].

1.3. Os perigos na aproximação à costa e a entrada na barra do rio Tejo

Uma outra etapa da carreira da Índia começava com a saída dos Açores, sendo que nalguns casos os navios nem sequer chegavam a aportar, abastecendo-se ao largo de Angra ou passando a algumas léguas de distância das ilhas rumo a Lisboa[185]. Contudo, este percurso tem sido bastante descurado pelos investigadores, exceptuando em raras ocasiões[186], se bem que não se tendo desenvolvido o assunto de forma aprofundada e nos seus múltiplos aspectos. Note-se que as atenções da historiografia se têm centrado quase exclusivamente na chegada dos navios a Lisboa e no consequente impacto económico da vinda das mercadorias asiáticas, bem como no papel do corso a partir da década de 1580, especialmente no mar dos Açores, ignorando-se diversas dificuldades, o espaço a percorrer até à capital e os seus diferentes contextos, bem como outros assuntos e aspectos de extrema importância.

[183] Vide infra, vol. I, cap. III.
[184] Vide infra, vol. II, cap. I.
[185] Cf. *e.g.*, "Roteiro da Índia de Aleixo da Mota", in *Roteiros portuguezes [...]*, pp. 166-167.
[186] Cf. Fernando Castelo Branco, *op. cit.*, pp. 751-765; Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, pp. 119-131 e 190-196.

1.3.1. Rotas de aproximação à costa portuguesa

Decerto que os primeiros pilotos da carreira da Índia já usariam os conhecimentos e hábitos adquiridos pelos mareantes que no século XV faziam o trajecto entre os Açores e Lisboa, devendo a aproximação à costa portuguesa seguir as mesmas posições de referência. Embora o relato de Diogo Gomes de Sintra seja a primeira fonte que revela a passagem de um navio português pelos Açores com recurso à volta pelo largo, ainda que a referência surja de forma indirecta, nada mais menciona quanto à derrota seguida para Portugal[187]. O diário de viagem de Cristóvão Colombo parece ser a fonte mais antiga que indica uma demanda intencional rumo àquele arquipélago e a única que revela e pormenoriza a largada em direcção à costa portuguesa, descrevendo todo o trajecto até se chegar ao Restelo[188]. Sabe-se que Colombo, em 1493, retornando da sua primeira viagem ao serviço dos *Reis Católicos*, partiu da ilha do Haiti embarcado na caravela *Niña* e em companhia da *Pinta* – a qual viria a apartar-se mais tarde, durante uma forte tempestade, vindo a ancorar em Baiona (Galiza) –, fazendo a volta das Antilhas até à latitude dos Açores, visando aproveitar os ventos favoráveis de Oeste que ajudariam a rumar à Península Ibérica. Ao avistarem a ilha de Santa Maria, alguns dos tripulantes da *Niña* pensaram que era a Madeira, enquanto que outros diziam ser "o rochedo de Sintra"[189], ou seja, o cabo da Roca. Depois de vários dias de incerteza em águas açorianas, onde veio a ter problemas com os locais daquela primeira ilha, Colombo largou de vez a 24 de Fevereiro. A 4 de Março, já de dia, e ainda sob um forte temporal que no dia anterior havia arrancado todas as velas da *Niña*, Colombo fez a aproximação à costa portuguesa já com o papa-figos[190] do grande mastro içado, reconhecendo finalmente o cabo da Roca, tendo sido

[187] "Depois avistámos uma ilha da Canária que se chama Palma e de seguida fomos à Ilha da Madeira. Querendo ir para Portugal com vento contrário fui para as Ilhas dos Açores (cf. Diogo Gomes de Sintra, *op. cit.,* p. 91).

[188] Cristóvão Colombo, *A descoberta da América. Diário de bordo da 1.ª vagem, 1492-1493*. Pref. de Luís de Albuquerque, Mem Martins, Publicações Europa América, [1990], pp. 167-186.

[189] Idem, *ibidem*, pp. 174-175.

[190] Sobre os diferentes tipos de papa-figos, cf. Humberto Leitão, "Papafigos", in *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*. Com a colab. do Comandante José Vicente Lopes, 2.ª ed., Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigações Cientificas do Ultramar, 1974, p. 392; António Marques Esparteiro, "Papa-figos", in *Dicionário Ilustrado de Marinha,* 2.ª ed., rev. e act. pelo Comandante J. Martins e Silva, Lisboa, Clássica Editora, 2001, p. 409. O papa-figos de correr, por exemplo, era uma vela de menor superfície que as usuais, sendo usada especialmente em casos de mau tempo.

obrigado a aportar de emergência em Cascais, onde esteve algumas horas abrigado e a reparar o navio antes de rumar ao Restelo[191].

Outra fonte a ter em conta para se compreender os locais de aproximação ao Reino é um regimento de capitão-mor da armada da costa dado a Duarte Pacheco Pereira, a 10 de Maio de 1509, em que D. Manuel I, no âmbito da tentativa de captura de Mondragón e dos seus parceiros, ordenou que o fidalgo rumasse ao cabo Finisterra[192]. Se a missão não fosse bem sucedida, a armada deveria navegar ao longo da costa galega, até Ferrol e arredores. Depois disso, Duarte Pacheco Pereira teria de correr o espaço marítimo até às Berlengas, ficando naquela paragem à espera das naus que vinham da Índia, de modo a que pudesse escoltá-las até Cascais[193]. Esta inclusão das Berlengas no percurso daquela armada, bem como a sua indicação como local de espera pelos navios vindos da Ásia, denuncia algo que já deveria ser corrente no âmbito deste tipo de armadas, bem como que a aproximação ao Reino seria feita pela altura daquelas ilhas.

Chegados a Julho de 1538, devido a notícias sobre a presença de corsários na costa portuguesa e ao facto de que estava para chegar uma nau da Índia, foi enviado um recado aos Açores para que se viesse para Portugal pela altura do cabo da Roca, alegando-se que as Berlengas eram a área onde mais costumavam andar ladrões[194]. Neste caso, pretendia-se que o cabo da Roca, parte extrema ocidental da serra de Sintra que se abate sobre o Atlântico e que corresponde ao ponto mais Ocidental do continente europeu[195], funcionasse apenas como alternativa à outra rota, ainda que este também fosse uma grande referência para os pilotos na aproximação à costa, servindo "de firme demarcação" aos que pretendiam encontrar a barra de Lisboa[196]. N'*O Livro de Marinharia de Manuel Álvares* (c. 1535-1545), sendo abordada a navegação das naus da Índia vindas dos Açores para a capital, a Roca era o ponto de referência:

---

[191] Cristóvão Colombo, *op. cit.*, p. 184; Marco Oliveira Borges, *O porto de Cascais [...]*, pp. 75-76.
[192] BNP, *AALB*, *AR*, pac. 58, liv. 1, fls. 493-494v; pub. por Andreia Martins de Carvalho e Pedro Pinto, *op. cit.*, pp. 298-299, doc. 15.
[193] BNP, *AALB*, *AR*, pac. 58, liv. 1, fls. 493-494v; pub. por idem, *ibidem*, pp. 298-299, doc. 15.
[194] *Archivo dos Açores*, vol. XII, pp. 411-412.
[195] Embora o geógrafo Estrabão tenha referido que o *Promontorium Sacrum* (cabo de São Vicente) era o ponto mais a ocidente da Europa e de toda a terra habitada (Orlando Ribeiro, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico. Esboço de relações geográficas*, 7.ª ed., rev. e amp., Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1998, p. 105 e n. 5).
[196] Fr. Joseph Pereira de Santanna, *Chronica dos carmelitas da antiga, e regular observancia nestes reynos de Portugal, Algarves e seus domínios*, t. II, Lisboa, Officina dos Herdeiros de Antonio Pedrozo Galram, 1751, p. 115.

> "Na Terceira noresteia a agulha um quarto de quarta, e quando fores leste-oeste com a Ilha de São Miguel ou Santa Maria, a agulha é fixa no norte; e dali vindo em demanda (do Cabo) da Roca, por altura de 39 graus, tem conta com a agulha, que quando te fizer de diferença de nordestear dois terços de quarta, sabe que estás com a barra de Lisboa; e olha por terra que logo a verás, este é o mais certo conhecimento que tens"[197].

Esta fonte termina as suas informações logo de seguida, dizendo que "aqui se acabou a viagem da Índia para Portugal"[198], mas a verdade é que ainda poderiam decorrer muitos problemas até que se chegasse à capital, nomeadamente durante a entrada na barra do Tejo.

Em Julho de 1544, havendo a notícia de que muitos navios armados tinham saído de França com destino à costa portuguesa e faltando ainda algumas naus da Índia chegarem a Lisboa, D. João III ordenou a António Pires do Canto que fosse no seu galeão com mais 4 caravelas e que, na paragem das Berlengas, esperasse pelas ditas naus[199]. António Pires do Canto já havia escoltado, dias antes, duas naus da Índia desde os Açores até ao Reino, tendo havido inclusive encontros com dois navios de ladrões[200], indo agora aguardar estrategicamente nas Berlengas.

As armadas das ilhas, tendo como missão proteger e escoltar os navios da Índia e de outras partes desde os Açores até Cascais ou Lisboa, tinham igualmente indicações para como proceder na aproximação à costa portuguesa e qual o caminho que deveriam fazer rumo àquele arquipélago, isto de modo a que, na sua derrota para as ilhas, estabelecessem contacto com esses navios. O regimento de 28 de Maio de 1572, dado por D. Sebastião a Pero Correia de Lacerda, capitão-mor da armada das ilhas, bem como o regimento de 21 de Fevereiro de 1575, concedido ao mesmo fidalgo, revelam a latitude pela qual as armadas desses anos deveriam partir para aos Açores, seguindo as orientações geográficas pelas quais as naus da Índia costumavam usar na sua derrota para Portugal:

> "[...] e como sairdes de mar em fora vos hireis às Berlengas, e por uos eis em quarenta graos, e dahi farei voso caminho ao loeste direito a Ilha Terceira e ireis sempre pelos quarenta graos em tal ordem que não passeis delles nem descayaes de trinta e nove porque

[197] Luís de Albuquerque, *O livro de marinharia de Manuel Álvares*. Introd. por Armando Cortesão, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1969, p. 83; Célia Marques Telles, *Coleção de roteiros portugueses da "carreira da Índia" no século XVI*. Tese de doutoramento em Letras (área de Filologia e Língua Portuguesa), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, vol. I, 1988, pp. 131-132.
[198] Idem, *ibidem*, p. 83.
[199] *Obras completas do Cardeal Saraiva*, t. VI, Lisboa, Imprensa Nacional, 1876, pp. 212-213.
[200] *Ibidem*, t. VI, pp. 212-213.

> por este dito caminho parece que deue de uir qualquer nao ou naos da India que forem passadas das Ilhas, pera cá [...]"[201].

Por sua vez, um regimento de capitão-mor da armada da costa de 24 de Junho de 1578, dado igualmente a Pero Correia de Lacerda, chegava a indicar, a certa altura, que os navios dessa armada, ao andarem no espaço costeiro reinol, não deveriam baixar da latitude das Berlengas, a menos que recebessem informações em contrário ou surgissem notícias da presença de corsários entre essas ilhas e o cabo Espichel[202]. Percebe-se bem esta ordem: a cada dia que passava aumentava a possibilidade de as naus da Índia aparecerem na costa portuguesa, sendo que as Berlengas continuavam como grande referência de aproximação ao Reino para os navios que vinham dos Açores.

Contudo, durante o século XVI ocorreram viagens em que, sob condicionamento dos agentes físicos, sobretudo por acção dos ventos dos quadrantes de Norte e Sul, os navios tiveram bastante dificuldade em atingir o seu destino final, acabando mesmo, nalguns casos, por falhar Lisboa[203] e rumar a sítios mais a Sul ou então ser constragidos a arribar à Galiza[204]. Outros motivos, nomeadamente as emboscadas de corsários e piratas, estrategicamente colocados nos pontos-chave da costa portuguesa, levavam a que as indicações fossem variando, podendo mesmo requerir que os navios fizessem a aproximação à costa pela altura de Viana do Castelo[205] e também viessem a procurar refúgio na Galiza. Foi neste sentido que acabaram por surgir roteiros, regimentos e intruções régias

[201] BGUC, cód. 3.074, fls. 63-72 e 79-87; pub. por Artur Teodoro de Matos*, A armada das ilhas e a armada da costa no século XVI (novos elementos para o seu estudo)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1990, pp. 16 e 31.

[202] BGUC, cód. 3.074, fls. 72-77; pub. por idem, *ibidem*, p. 54.

[203] A 1 de Setembro de 1554, uma nau vinda da Índia, tendo como capitão António Dias de Figueiró e já perto de Lisboa, foi levada por um temporal para Sul (ANTT, *Colecção S. Vicente*, liv. 1, fl. 381; pub. por Joaquim Veríssimo Serrão, *A embaixada em França de Brás de Alvide*, *(1548-1554)*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 1969, pp. 108-109).

[204] Partindo de Cochim a 17 de Janeiro de 1593, a nau *São Pantalião* chegou aos Açores a 3 de Agosto desse ano, acabando por receber ordens do rei, na ilha Terceira, para rumar a São Miguel. Acabaria por partir dali incorporada na armada das ilhas, mas junto à costa portuguesa surgiu uma tempestade que obrigou a arribar a Vigo, "donde sahirão e arribarão tres vezes". A nau chegou a Lisboa apenas a 27 de Fevereiro de 1594, contando-se 14 meses de viagem entre Cochim e Lisboa (cf. *Relações da carreira [...]*, p. 49; Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história [...]", pp. 132 e 206-207). A 7 de Fevereiro de 1606, a nau capitânia, voltando para o Reino e devido a um erro do piloto, varou na ilha de São Lourenço, onde ficou em seco 14 dias, saindo pouco depois "com perda de quasi toda a gente". Deslocou-se para Mombaça, onde invernou, e dali se deslocou a Goa, sendo que, por não poder fazer viagem, passou-se a outra, em que Brás Telles veio no ano seguinte para Lisboa, não sem antes aportar a Vigo devido a tormenta (*Relações da carreira […]*, p. 57).

[205] "[...] subirão à altura de 42. 42 1/2 e ir ver Viana até ao Porto per razão de se desviarem dos ladrões, e havendo paz seguirão sua viagem acostumada indo demandar as Berlengas ou a Roca e não descairão a menos altura porque a 50. 60 leguas da costa se chama o vento ao norte, nor-nordeste, nordeste que faz descair" ("Roteiros da Índia de Vicente Rodrigues e Gaspar Manuel", p. 68).

que vieram a diferenciar o modo de aproximação à costa nas diferentes épocas do ano e consoante a presença inimiga, apontando-se diferentes latitudes, visando evitar que os navios falhassem a capital e que tivessem encontros desagradáveis.

Os roteiros da Índia de Vicente Rodrigues (1591) e Gaspar Manuel (c. 1604) recomendavam que as armadas da Índia, ao sairem da Terceira entre Junho e Agosto, seguissem pelos 40º, por razão de se encontrarem ventos de Norte entre as 50 e 100 léguas a Oeste de terra que poderiam impedi-las de alcançar Lisboa:

> "Da ilha Terceira para Portugal é bom ir por 40 gr. sendo junho ou julho ou agosto porque então cursam os ventos nortes sempre, o bom governo e partindo a lesnordeste porque ainda que haja vento sul e sudueste com chuva não deixe de ir pela mesma altura porque tanto que sejais cincoenta cem leguas da costa ordinariamente se acha o vento norte e ás vezes nornordeste estando em 39 gr. não se pode tomar a barra de Lisboa estando cincoenta leguas até cem onde á Roca nordestea a agulha sete gráos pouco mais ou menos"[206].

Semelhante indicação, apenas com ligeiras diferenças, apresenta o roteiro de Gaspar Ferreira Reimão (1612), apoiado nas indicações de Vicente Rodrigues e Diogo Afonso:

> "Desta Ilha Terceira se deve governar logo a lesnordeste, até altura de 40 graus, sendo em Maio, Junho, Julho, e Agosto, porque ainda que vão nestes meses, com o vento Sul e sudoeste, tanto que sois 60 e 80 léguas da costa, achareis o vento Norte, por onde nunca se perde ir por esta altura; porque tanto que fordes 80 léguas da costa governareis então conforme ao vento, que vades ver as Berlengas para a Roca[207].

Porém, se saíssem dos Açores em Setembro ou Outubro, as armadas deviam seguir mais abaixo. O roteiro de navegação da Índia de Aleixo da Mota, redigido provavelmente algures no primeiro quartel do século XVII[208], fornece indicações precisas:

> "Indo demandar a barra de Lisboa do fim de setembro por diante é bom ir por 38º e meio para 39 e não passar d'elles para mais altura, os signaes d'esta costa são ver-se perto della corriola e sêva e

[206] *Ibidem*, p. 32.
[207] *Roteiro da navegação […]*, p. 59.
[208] Maria Manuel Torrão, "Aleixo da Mota", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. II, p. 765. Segundo os dados fornecidos por Frazão de Vasconcelos, "Apontamentos sobre Aleixo da Mota. Notável piloto e roteirista da carreira da Índia (séc. XVI-XVII)", in *Boletim Geral do Ultramar*, n.º 389, 1957, p. 119, o roteiro teria sido escrito em 1621.

> a agulha nordesteia à vista da Roca 8º e à vista de Sines e em altura de 38º nordesteia 7º e meio e sete e dois terços"[209].

Esta descida de latitude, aconselhada a partir de Setembro, tinha como objectivo evitar que os navios fossem projectados para Norte, pois durante o Inverno são mais frequentes os ventos de Sul, podendo levar os navios a arribar à Galiza:

> "E vindo das ilhas para a costa já tarde, como em Setembro e Outubro, é bom vir por menos altura, por respeito que entra já o inverno e andam os ventos pelo Sul. E se neste tempo vierdes por muita altura e carregar o Sul, obrigar-nos-á a arribar à Galiza. A Roca está em 39 graus, antes menos que mais; Cascais está em 38 e três quartos"[210].

De qualquer forma, existiram alguns casos em que as rotas efectuadas pelos pilotos fugiram bastante ao que atrás foi referido, sendo o exemplo de uma viagem da nau *São Pantaleão*. Tendo partido de Cochim na manhã de 6 de Janeiro de 1596, esta nau, já no Atlântico, aportou em Santa Helena, onde esteve entre 29 de Abril e 2 de Junho, esperando encontrar as outras naus da Índia – conforme impunha o regimento régio –, algo que não aconteceu[211]. Dali passou pela ilha de Ascensão, onde também não encontrou os navios, rumando posteriormente a Oeste da ilha das Flores. Embora a ideia fosse seguir para a costa portuguesa pelos 41º, dali a nau subiu bastante em latitude, por fora dos Açores, chegando a atingir o ponto máximo de 44° 1/3 N. Pilotada por Gaspar Ferreira Reimão, a partir do dia 4 de Agosto os rumos foram apontados para Sueste, na direcção da costa portuguesa, de modo a atingir o cabo da Roca (fig. 8), algo que ocorreu a 8 desse mês. Na área do cabo da Roca, ou já no cabo Sanchete (Raso), algumas barcas de pescadores vieram ao encontro da nau, referindo que 150 navios ingleses andavam no mar[212].

Muito embora J. R. Vaz Monteiro refira taxativamente que a nau aportou em Lisboa ainda no dia 8 de Agosto[213], a verdade é que o diário de bordo de Gaspar

[209] "Roteiro da Índia de Aleixo da Mota", p. 166.
[210] *Roteiro da navegação […]*, p. 59; Luís Serrão Pimentel, *Arte pratica de navegar e regimento de pilotos [...]*, Lisboa, Na Impressão de Antonio Craesbeeck de Melo, 1681, p. 382; Manoel Pimentel, *Arte practica de navegar, & roteiro das viagens, & costas maritimas do Brasil, Guine, Angola, Indias e ilhas orientaes, e occidentaes*, Lisboa, Na Officina de Bernardo da Costa de Carvalho, 1699, p. 222.
[211] J. R. Vaz Monteiro, "A viagem de regresso [...]", pp. 156-158.
[212] Idem, *ibidem*, pp. 159-160.
[213] Idem, *ibidem*, pp. 11 e 98.

Ferreira Reimão termina com as indicações após a chegada ao cabo da Roca, não se sabendo pormenores do restante trajecto da viagem.

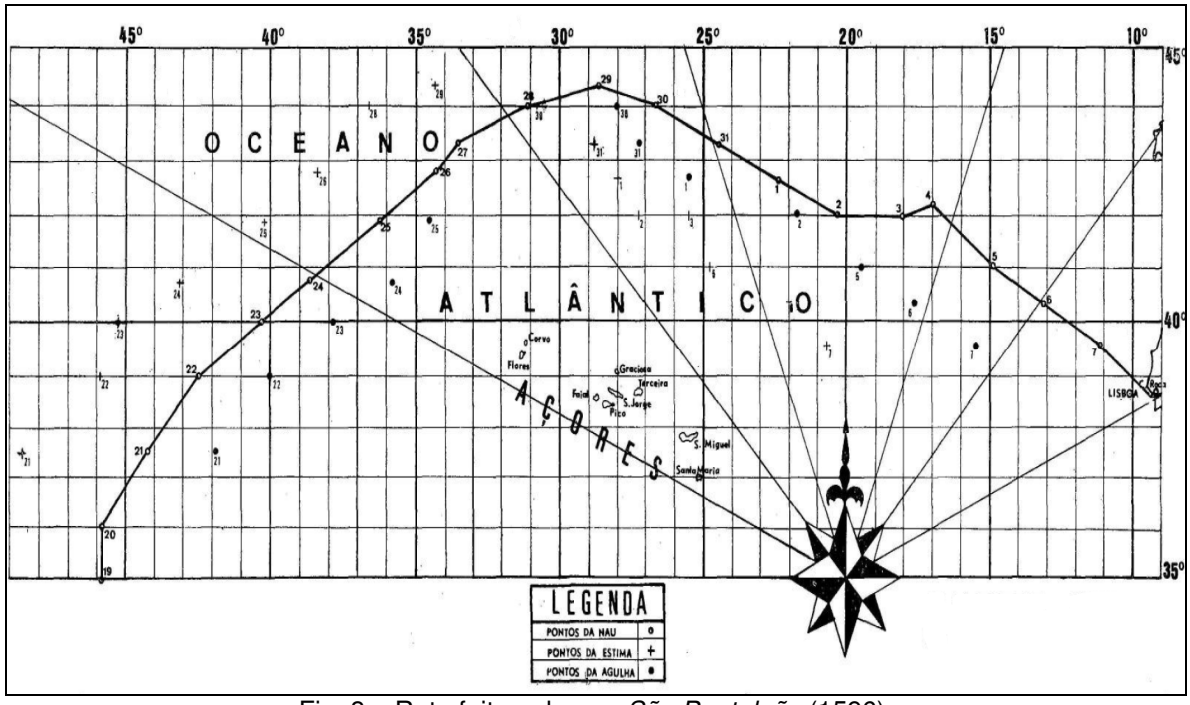

Fig. 8 – Rota feita pela nau *São Pantaleão* (1596).
Fonte: J. R. Vaz Monteiro, "A viagem de regresso da Índia da nau «São Pantaleão» no ano de 1596", sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXV, Coimbra, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1974, p. 104.

Algumas fontes atestam que, durante as viagens de regresso, o avistamento do cabo da Roca gerava alívio e euforia entre os embarcados: finalmente viam terra conhecida, estava próxima a chegada a Lisboa. Disso é exemplo o testemunho do pe. Jerónimo Lobo, em 1621, isto depois de a nau em que ia para a Índia, a *Conceição*, ter sido obrigada a arribar ao Reino:

> "[...] huma segunda-feira, 4 de Outubro nacendo o sol, vimos divizando loguo ser a roca de Cintra. O alvoroso com que todos receberão a nova foi maior do que se pode encarecer [...]"[214].

Contudo, não raras vezes esse contexto terá sido de pouca dura e até vivido de forma inversa, já que corsários e piratas também esperavam estrategicamente na costa de Sintra pelos navios vindos das partes ultramarinas, assim como pelos que se estavam a deslocar entre o Sul e o Norte da Europa[215].

Outro caso em que se evitou a passagem pelos Açores ocorreu em 1598, tendo envolvido a nau capitânia *Santa Maria do Castelo*, que, sendo pilotada

[214] P^e^. Jerónimo Lobo, *op. cit.*, p. 162.
[215] Vide infra, vol. I, cap. II.

igualmente por Gaspar Ferreira Reimão, partiu de Goa a 21 de Dezembro de 1597. Fez escala em Santa Helena, onde vieram ter, pouco mais de vinte dias depois, as outras naus da Índia, sendo que no decurso do trajecto para Portugal a *Santa Maria do Castelo* passou igualmente a Oeste dos Açores, subindo bastante em latitude, até aos 43º e ¾[216], acabando por descer no trajecto restante e fazer a aproximação à costa portuguesa pela altura de Vila do Conde (fig. 9). Dali rumou para Sul, passando ao largo de Buarcos ao amanhecer de 31 de Julho de 1598, atingindo as Berlengas igualmente ao amanhecer do dia seguinte e Cascais pelas 3 ou 4 horas da tarde do mesmo dia[217]. Aqui terminam as informações sobre a viagem, não sendo referido o restante trajecto até à capital, onde terá chegado no dia 2 de Agosto em companhia de 2 naus da Índia[218].

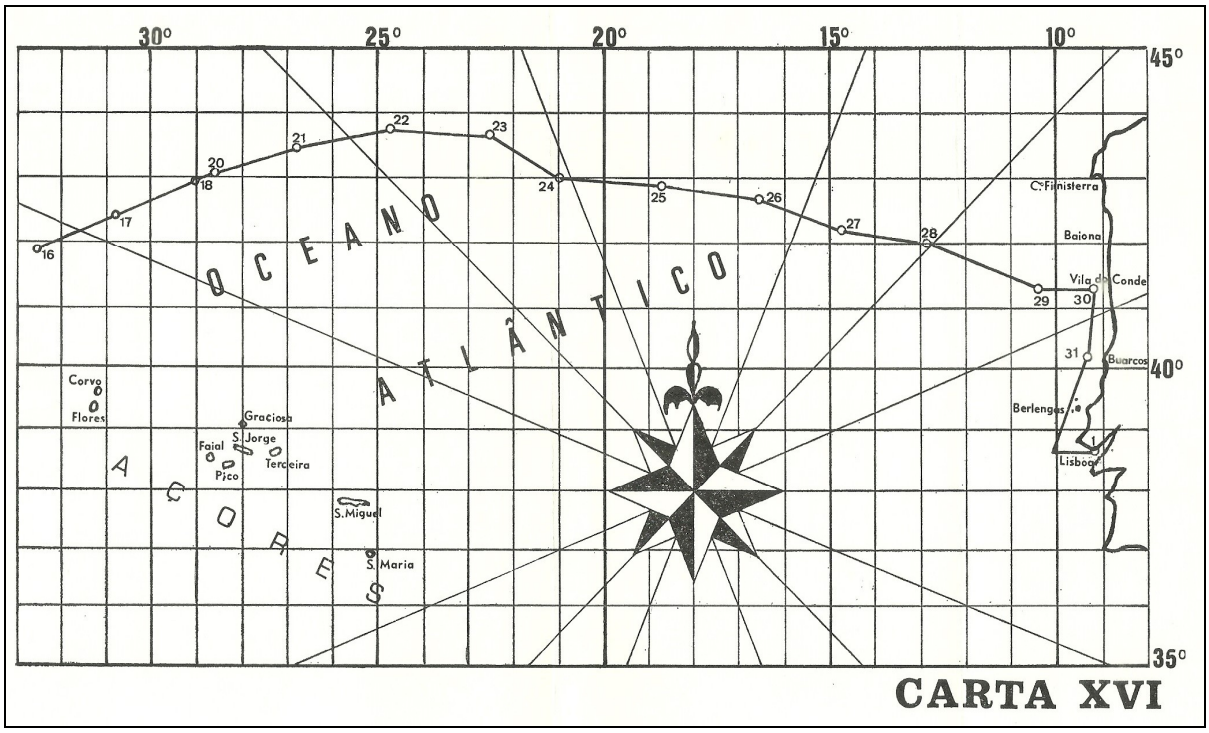

Fig. 9 – Rota feita pela nau *Santa Maria do Castelo* (1598).
Fonte: Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, *Uma viagem redonda [...]*, s/p.

Nesse mesmo ano de 1598, a 10 de Março, num documento endereçado ao vice-rei da Índia, Filipe II de Espanha[219] deu ordens secretas para o caminho que deveriam fazer as naus ao retornarem da Ásia em Dezembro desse ano ou Janeiro do seguinte. Assim, com base no que referia o rei, o vice-rei deveria escrever as

[216] *Diários da navegação da carreira da Índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*. Dir. de Quirino da Fonseca, Lisboa, Academia das Ciências da Lisboa, 1938, pp. 108-109 e 127; J. R. Vaz Monteiro, *Uma viagem redonda [...]*, pp. 399-400 e 427.
[217] *Ibidem,* pp. 129-130; J. R. Vaz Monteiro, pp. 18 e 430-432.
[218] Cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, p. 145.
[219] Nesta tese optámos por colocar a intitulação dos reis espanhóis conforme tinham em Espanha. Assim, em vez de surgir Filipe I de Portugal, surgirá Filipe II e assim sucessivamente.

instruções de retorno para o capitão-mor e capitães das naus da Índia, referindo que se deveria fazer escala em Santa Helena e esperar pelas naus que se atrasassem[220]. Isso deveria acontecer até finais de Maio e não apenas até dia 20, devido ao perigo de encontro com neerlandeses, dando-se o exemplo do que havia acontecido com a nau *Vencimento*[221], rompendo-se assim com o tempo de espera que antigamente era praticado. Porém, as ordens até eram baseadas no que já havia sido indicado e praticado em anos anteriores, se bem que convindo "agora mais que numqua que elas venhão com todo o apercebimento e resguardo como quem pode achar aly inimigos ou virem eles depois"[222]. Impunha-se a proibição de escalar nos Açores e de se avistar qualquer ilha, uma vez que as naus da Índia poderiam chegar lá antes da armada das ilhas e ficarem sujeitas aos inimigos. Assim, com aquele arquipélago à margem da rota, a aproximação à costa portuguesa deveria ser feita pelos 37º de latitude, de modo a alcançar o cabo de São Vicente, onde alguns navios armados fariam a escolta para Lisboa[223].

No entanto, esta última resolução não terá convencido totalmente o círculo próximo de Filipe II, pelo que, a 17 de Março, viriam a ser alteradas aquelas ordens. Com efeito, mantendo-se a proibição da escala nos Açores e as outras imposições, mudava-se apenas o modo de navegar para o Reino, sendo que as naus deveriam vir pela latitude de 41º para 42º, não sendo indicado qualquer apoio de navios armados junto à costa portuguesa[224].

Por carta de 23 de Março de 1618, pedia-se que as naus da Índia, na derrota de aproximação ao Reino, viessem entre os 41º e 42º, se bem que se chegassem já durante o Inverno deveriam navegar entre os 38º e 39º[225]. Dois anos depois, liderada por Luís Aranha de Vasconcelos, uma caravela de aviso foi enviada aos Açores com informações para que as naus da Índia e outros navios das partes ultramarinas soubessem qual a posição em que andava a armada de que era capitão general D. António de Ataíde: durante o mês de Agosto, andaria entre os 40º e 41º, a 40 léguas das Berlengas, enquanto que em Setembro pelos 39.5º e 40º, sendo que fora dessa época andaria pelos 39º[226]. Desta forma, e consoante as

[220] *Archivo Portuguez-Oriental*, fasc. 3, pp. 865-866.
[221] A *Nossa Senhora do Vencimento do Monte do Carmo* chegou a Lisboa no dia 27 de Agosto de 1597, juntamente com outras 2 naus (cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 144).
[222] *Archivo Portuguez-Oriental*, fasc. 3, p. 865.
[223] *Ibidem*, p. 866.
[224] *Ibidem*, pp. 872-873.
[225] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 16, n.º 97; pub. por Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, p. 217.
[226] *Archivo dos Açores*, vol. XII, p. 420.

épocas do ano, as naus da Índia deveriam seguir estas indicações para fazerem a aproximação à costa portuguesa e seguirem para Lisboa sob a protecção daquela armada.

Com base em ordens régias de 14 de Março de 1622, o vice-rei da Índia deu, a 2 de Janeiro do ano seguinte (Cochim), respectivamente, um regimento e um roteiro para o capitão e o piloto da nau *Santa Cruz* com indicações sobre a torna-viagem. No regimento para o capitão, Diogo Vaz Freire, é referido que, já no Atlântico, e se houvesse a necessidade extrema de se fazer aguada, esta teria de ser realizada "em huma das ilhas de Martim Vaz, ou Trindade"[227]. Posteriormente, a nau deveria demandar as ilhas do Corvo e Flores, onde estaria a armada do Reino que iria fazer a escolta para Lisboa. Em caso de encontro com inimigos, e não sendo possível escapar, deveria ser lançada ao mar a correspondência que vinha da Ásia para o rei[228]. Se o roteiro indica igualmente a possibilidade de se fazer aguada naquelas ilhas atlânticas, mas somente em caso extremo, as ordens são divergentes em relação à passagem pelos Açores. Não havendo qualquer referência à armada de protecção e à necessidade de se passar ao largo das ilhas do Corvo e Flores, o roteiro impunha que o piloto passase a 60 ou 70 léguas a Este daquele arquipélago e, pela latitude de 41,5º ou 42º, seguisse em direcção à costa portuguesa. Quando estivesse entre as 100 ou 80 léguas do Reino deveria descair para os 39º[229].

Sabendo dos diversos conflitos que surgiam em pleno mar, e havendo ordens algo diferentes quanto à passagem pelos Açores presentes nos dois documentos, este é um bom exemplo de como poderiam ocorrer divergências entre pilotos e capitães, podendo ser mais um elemento extra de discussão quanto ao caminho que deveria ser seguido[230]. Contudo, parecem não existir indicações da chegada desta nau a Lisboa, pelo que a historiografia crê que a mesma não terá chegado a partir[231]. Ainda assim, importa colocar a interrogação se estamos perante o caso de um navio que, de facto, havia partido, mas sobre o qual não subsistiu informação por ter afundado ou ter sido tomado algures durante a viagem, não

[227] *Documentos remetidos da Índia ou livro das monções*, t. IX, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1978, p. 229.
[228] *Ibidem*, t. IX, pp. 229-230.
[229] *Ibidem*, t. IX, p. 232.
[230] Sobre este assunto, vide infra, vol. I, cap. I.
[231] Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, 2000, p. 232, n. 8; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, pp. 162-163.

entrando assim nas quantificações historiográficas[232]. Seja como for, este caso deve ser tido em conta, pelo menos, para o conhecimento da derrota que se pretendia que viesse a ser realizada na torna-viagem.

Atente-se num outro exemplo. Em Abril de 1628, foram dadas instruções para que as naus viajassem em conserva até ao Reino e que viessem em direitura e de rota batida até à cidade de Lisboa, sem que rumassem a Santa Helena ou aos Açores, algo que nem sempre era ordenado[233]. Desta forma, teriam de vir providas de mantimentos, água e de tudo o que fosse necessário para uma viagem sem paragens. Quanto à aproximação ao Reino, indicava-se que, até 20 de Setembro, deveriam vir entre os 41º e 43º, sendo que daí em diante "por altura de trinta e oito graos e hum terço"[234]. Dois anos volvidos, aludia-se igualmente à viagem de rota batida, sem se fazer escala em Santa Helena, Angola, Brasil e Açores. Para que os capitães e oficiais não se desculpassem pela tomada de um porto, alegando a falta de água e mantimentos, ordenava-se que as naus fossem bem providas para a viagem. As indicações para a aproximação à costa eram as mesmas de dois anos antes[235]. Por sua vez, as instruções escritas em 1631 e 1634 foram semelhantes às de 1630[236], tal como aconteceu em 1635 e 1637, ainda que nestes dois últimos anos fosse referido que a navegação estava a ser feita com base nos roteiros de Vicente Roiz[237].

Quanto ao tempo de duração da viagem entre os Açores e a costa portuguesa, esse estava sempre dependente das condições meteorológicas e oceânicas, do estado dos navios e das suas características veleiras, bem como da existência de corsários na costa, factores que não permitiam manter um rumo constante. Se as caravelas e os caravelões de aviso faziam este trajecto mais rapidamente[238], as pesadas naus da Índia levavam mais uns dias até atingirem Lisboa. Vejamos alguns casos.

---

[232] Sobre o problema dos navios que não se sabe se chegaram a Portugal e que não têm sido tidos em conta nas apreciações historiográficas, vide infra, vol. I, cap. II.
[233] Cf. Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. I, pp. 50-54; Maria Emília Madeira Santos, "O problema da segurança [...]", pp. 121-159; Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, 2005, pp. 120-131.
[234] ANTT, *Livros das Monções*, liv. 25, fls. 1-1v; pub. por Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, p. 219.
[235] ANTT, *Livros das Monções*, liv. 27, fls. 299-299v; pub. por Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, pp. 224-225.
[236] ANTT, *Livros das Monções*, liv. 28, fl. 48, liv. 31, fls. 654-654v; pub. por Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, pp. 226-229.
[237] ANTT, *Livros das Monções*, liv. 32, fls. 79-80, liv. 39, fls. 110-111; pub. por Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, pp. 230-231 e 234-236.
[238] Vide infra, vol. II, cap. II.

Para 1589, Jan Huygen van Linschoten refere que a armada da Índia demorou 11 dias entre os Açores e o rio Tejo[239]. Em Agosto de 1600, 5 naus da Índia, aquando da aproximação aos Açores, fizeram a sua viagem por fora da ilha do Corvo, até atingirem a altura de 42.º, seguindo, a 9 desse mês, rumo à costa portuguesa. Fizeram a aproximação nas Berlengas, chegando a Cascais às 2 horas da manhã do dia 22. Viriam a partir para Lisboa apenas no dia 24, ancorando em frente ao paço do rei[240]. Três anos depois, largando da ilha Terceira a 3 de Junho, a nau capitânia *São Jacinto* chegou a Cascais no dia 15 do mesmo mês, partindo para Lisboa somente no dia 18 e a reboque de 2 galés[241]. É provável que tenha chegado à cidade nesse mesmo dia. Por fim, em 1621, a nau *Conceição* demorou 7 dias entre a ilha Terceira e as Berlengas, tendo sido atacada por argelinos pouco depois[242].

Sumariando, desde finais do século XV que o cabo da Roca era um ponto importante para a navegação vinda dos Açores, ainda que isso devesse ser um costume adquirido em décadas anteriores. Ao longo do século XVI continuou a sê-lo, se bem que as Berlengas tenham alcançado maior importância, algo que se manteve pelo menos até finais da década de 1570. No entanto, a presença de corsários naquela área também chegou a fazer com que o cabo da Roca fosse o destino alternativo escolhido para a aproximação à costa, isto quando não se pedia que os navios rumassem muito a Norte da Berlengas, chegando a ser indicado que deveriam procurar refugio na Galiza. Estas últimas situações, conforme foi visto, surgem documentadas para fases mais tardias. Em todo o caso, uma coisa são as ordens e indicações contidas na documentação, outra é aquela que, no mar e tendo em conta as diferentes condicionantes da navegação à vela, vinha realmente a acontecer. Assim, a interpretação literal dos documentos pode revelar-se bastante enganadora, visto que a vida no mar era imprevisível e nem sempre os pilotos podiam seguir as ordens régias ou o conteúdo dos roteiros, sendo necessário fugir a certas generalizações.

---

[239] Jan Huygen van Linschoten, *Itinerário, viagem ou navegação para as Índias Orientais ou portuguesas*. Ed. prep. por Arie Pos e Rui Manuel Loureiro, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1997, p. 336.

[240] Cf. fr. João dos Santos, *op. cit.*, p. 672. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 146, dão a chegada destas 5 naus a Lisboa no dia 23 de Agosto.

[241] Cf. "Roteiros da Índia de Vicente Rodrigues e Gaspar Manuel", p. 89.

[242] João Carvalho Mascarenhas, "Memorável relação da perda da nau *Conceição* que os Turcos queimaram à vista da barra de Lisboa […]", in *Combate e naufrágio da nau Conceição [...]*, p. 55.

A latitude pela qual os navios deveriam seguir para o Reino desde o mar dos Açores variou entre os 37º e os 43º, ainda que se tenha chegado a atingir os 44º. No entanto, as ordens também dependiam da presença das armadas de protecção, sendo que vimos que em 1509, por exemplo, chegou a ser ordenado a Duarte Pacheco Pereira que rumasse às Berlengas a fim de aguardar pelas naus da Índia.

Um aspecto a destacar é que durante a Monarquia Hispânica, pelos menos desde a década de 1590, já estavam definidas as latitudes pelas quais se deveria vir para o Reino tendo em conta as diferentes épocas do ano, a fim de se evitar que os navios falhassem o seu grande objectivo: a chegada a Lisboa. Saindo da Terceira entre Junho e Agosto, as armadas deveriam seguir pelos 40º, isto por se encontrarem ventos de Norte entre as 50 e 100 léguas a Oeste de terra; se saíssem dos Açores em Setembro ou Outubro, as armadas deviam seguir pelos 38º e meio para 39º.

Em finais do século, com a proibição das escalas, nomeadamente em Santa Helena e nos Açores, e a imposição de uma rota batida, tudo isto devido aos ataques ingleses e neerlandeses nesse locais[243], começou a ser ordenado que se passasse ao largo das ilhas do Corvo e Flores e, por latitudes entre os 41º e 43º, os navios seguissem em direcção à costa portuguesa. Estas disposições, embora nem sempre fossem cumpridas e tivessem ganho posteriores variações, ainda estavam, de certo modo, a ser utilizadas em finais da década de 1630.

Por fim, ao largarem dos Açores, e sem encontrarem problemas de maior pelo caminho, as naus podiam demorar c. 12-13 dias para chegarem a Cascais, levando mais algum tempo para aportar em Lisboa. No entanto, como ficou expresso, diversos factores podiam influir no decurso das navegações, podendo tornar as viagens mais rápidas ou morosas. Linschoten, conforme já foi indicado, chegou a referir que, em 1589, a armada da Índia demorou 11 dias desde os Açores até ao Tejo.

1.3.2. Perigos na costa

Na chegada à costa portuguesa aumentava o perigo para a navegação, ora devido aos ventos, ao nevoeiro e à má visibilidade, à possibilidade de embate com rochedos e ao encontro com corsários, os quais usavam locais estratégicos para

[243] Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. I, pp. 50-51; Maria Emília Madeira Santos, "O problema da segurança [...]", pp. 121-123, 132, 134-136; Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, pp. 120 e 127.

emboscar os navios[244]. Estes perigos, muitas vezes, eram agravados por uma prática de navegação deficiente, pelo desconhecimento da geografia costeira por parte dos pilotos e pelo próprio estado dos navios. Em geral, vindo debilitados e demasiado carregados com mercadorias, mais difícil era de proceder a manobras e mais fácil que fossem alcançados por corsários.

Entre estes perigos enunciados, saliente-se a possibilidade de contacto com rochedos e bancos de areia, algo a que os navios estavam sujeitos desde que se iniciava a pilotagem junto à costa. A viagem nocturna seria, evidentemente, a mais perigosa, sendo de destacar a área costeira que vai das Berlengas até à barra do Tejo. Situada apenas duas léguas a Oeste de Peniche, refira-se o espaço marítimo da Berlenga, sendo que a Poente "desta ilha ha quantidade de pedras que saem ao mar mais de hum quarto de legua, a que se dará resguardo, & da banda do Norte tem hum farilhão alto"[245], constituindo verdadeiros perigos para os navios que navegassem naquela área. Relativamente a Peniche, estando situada numa costa que quase podia ser considerada uma ilha e de fundo baixo, havia o perigo iminente de encalhe e naufrágio. Manuel Pimentel, cosmógrafo-mor do Reino, referiu que muitos navios estrangeiros vindos do Norte, com neblina, encalhavam "em terra, parecendolhe Peniche ser a Berlenga"[246].

Para o caso de Sintra, constantemente mergulhada numa bruma[247], é preciso destacar alguns rochedos que se revelaram fatais para a navegação. Situada c. 900 m a Noroeste do cabo da Roca, a Pedra da Arca ou Baixa do Broeiro, estando submersa mas à flor da água, representa um perigo escondido, uma verdadeira armadilha[248]. As Mesas, por sua vez, pedras emersas mas a pouca profundidade, situadas 200 m a Sul-Sudoeste do focinho do cabo, constituem perigo aos navios que navegam muito perto da costa, sobretudo durante a noite[249]. Para além destes rochedos, entre a Baixa do Broeiro e as Mesas existem várias pedras "tanto mais perigosas porque são frequentes os nevoeiros junto à costa nos meses de Verão", perigosidade que aumenta ainda com os ventos e o mar agitado típico daquela área[250].

---

[244] Vide infra, vol. I, cap. II.
[245] Manoel Pimentel, *op. cit.*, p. 427.
[246] Idem, *ibidem*, p. 427.
[247] Al-Himyari, *Kitab ar-Rawd al-Mi'tar*. Trad. por Mª Pilar Maestro González, Valencia, Anubar, 1963, p. 233.
[248] Cf. Paulo Alexandre Monteiro, "Canhões na Roca. Análise preliminar de um conjunto submerso de peças de artilharia", in *Al-Madan*, sér. II, t. 15, 2007, pp. 158-160.
[249] Idem, *ibidem*, p. 158.
[250] Idem, *ibidem*, pp. 158-160.

Fig. 10 – Vista para o cabo da Roca, enseada de Assentiz e imediações.
Fotografia: Marco Oliveira Borges.

Se a geografia costeira de Sintra proporcionava abrigos a corsários e a piratas estrangeiros que preparavam emboscadas, o conhecimento da costa e das particularidades da navegação nesta área também eram bastante úteis a embarcações portuguesas que fugiam destes salteadores de mares. A Baixa do Broeiro, ao que parece, chegou a ser usada como espaço de protecção para navios de menor porte que fugiam a piratas muçulmanos[251]. Seguindo as informações de Manoel Pimentel, esses navios de menor tonelagem juntavam-se mais a uma baixa das proximidades do cabo da Roca do que ao próprio cabo, subentendendo-se que os de maior porte não ousariam chegar àquele local, ou se chegassem e não soubessem que ali estava um rochedo teriam uma má surpresa e que poderia ser fatal. Assim, liderados por mareantes conhecedores da geografia local, aqueles navios poderiam usar a presença dos rochedos à flor da água como armadilha para se defenderem da agressão de navios maiores. O embate contra a Baixa do Broeiro levaria a um naufrágio quase certo, sabendo-se de um navio naufragado neste sítio e de canhões submersos[252].

No decurso do seu trajecto rumo a Lisboa, apanhar ventos do quadrante Sul significava um risco extra e possível acidente marítimo. Essa situação seria agravada caso os navios viessem a navegar entre a área costeira imediatamente a Sudeste do cabo da Roca e a entrada da barra do Tejo, podendo atirar as naus

[251] Manoel Pimentel, *op. cit.*, p. 427; idem, *Arte de navegar em que se ensinam as regras práticas [...]*, Lisboa, Na Officina Real Deslandesiana, 1712, pp. 501-502.
[252] Vide infra, vol. I, cap. I.

contra a costa, causando um naufrágio ou encalhe. Foi o que aconteceu em 1606, quando duas naus da carreira da Índia tiveram acidentes: a *Salvação* encalhou em Cascais, enquanto que a *Nossa Senhora dos Mártires* foi ao fundo em São Julião da Barra[253].

1.3.3. O problema da entrada na barra do rio Tejo

O último e grande obstáculo que surgia aos navios da carreira da Índia era, precisamente, a sempre difícil e perigosa entrada na barra do rio Tejo, estando condicionada por diversos factores da geografia física que levavam a que a sua demanda nem sempre fosse possível efectuar em segurança e de forma directa. Isto fazia com que as armadas fossem obrigadas a aguardar em Cascais pelas condições ideais para se rumar a Lisboa, tornando aquele espaço uma escala final de todos os navios que rumavam à capital[254]. Este último aspecto é bem conhecido para finais da Idade Média, e para quem está familiarizado com a história marítima local e a navegação no Tejo, mas, de certo modo, tem escapado a visões mais gerais.

Os factores que mais constrangiam a navegação no trecho costeiro de aproximação à barra e a passagem da vertente oceânica para a fluvial, no decorrer das viagens rumo a Lisboa, estavam relacionados com os ventos, com as marés, com a força das correntes, com a batimetria e morfologia irregular do leito do rio, muito influenciadas pelos cachopos que se formam à entrada do Tejo[255]. De facto, a entrada na barra trazia inúmeros perigos, exigindo dos pilotos e "dos mareantes um vasto conhecimento e domínio dos ciclos das marés, do movimento das correntes e do regime dos ventos, assim como do funcionamento hidrológico e das características topográficas da barra, pois os riscos de naufragar eram elevados"[256]. A isto deve ser acrescentado que as hipóteses de se naufragar cresciam, claramente, em situações de borrasca, com o cansaço e doença das tripulações,

---

[253] *Relações da carreira […]*, p. 57.

[254] Marco Oliveira Borges, *O porto de Cascais [....]*. Igualmente sobre o assunto, vide infra, vol. II, cap. I.

[255] Sobre o tema, cf. Joaquim Manuel Ferreira Boiça, "Zarpar e arribar a Lisboa na época da navegação moderna", in *Nossa Senhora dos Mártires. A última viagem*. *Expo'98 Lisboa, Pavilhão de Portugal*, Lisboa, Verbo, 1998, pp. 25-27 e segs.; Rafael Moreira, "As máquinas fantásticas de Leonardo Turriano: a tecnologia do Renascimento na barra do Tejo", in *Nossa Senhora dos Mártires [...]*, pp. 51-59; Jorge Freire, *À vista da costa [...]*, *passim*; José Bettencourt *et. al*., "Entrar e sair de Lisboa na Época Moderna: uma perspectiva a partir da arqueologia marítima", in João Carlos Senna Martinez *et al*. (coords.), *Meios, vias e trajectos. Entrar e sair de Lisboa*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 2018, pp. 137-138.

[256] António Fialho e Jorge Freire, *Cascais na rota dos naufrágios [...]*, pp. 3-4.

fustigadas por longas viagens, bem como nos casos em que os navios vinham sobrecarregados e em mau estado, situações que, de uma forma geral, marcaram bastante o quotidiano da carreira da Índia.

Testemunha de inúmeros naufrágios ao longo dos séculos, é devido ao movimento das marés que a entrada da barra de Lisboa se mantém desimpedida, permitindo a sua navegabilidade. Com a força das águas oceânicas, durante a enchente e a vazante, neste último caso sendo acompanhada pelas que o rio transporta, ocorrem correntes fortíssimas que geram um duplo fenómeno: a drenagem dos canais de navegação e a distribuição das areias e outros depósitos para as margens ou para as áreas profundas do leito do rio[257]. Desde cedo que os mareantes se familiarizaram com estes aspectos, aprendendo a franquear a barra e a temê-la, conduzindo as embarcações pelos canais navegáveis que se abrem entre duas formações pétreas e arenosas, isto é, os referidos cachopos[258].

A entrada no Tejo fazia-se por três canais ou carreiras distintas (figs. 13-15 e 18-21). Aproximadamente a Sudoeste da ponta de São Julião, existe um baixio de pedra, o cachopo Norte, formando com a costa deste quadrante um canal de navegação estreito e pouco profundo: a carreira de São Gião ou barra pequena[259]. Outro baixio, de maiores dimensões, o cachopo Sul ou do Alpeidão, ganha forma ao longo da barra, delimitando, juntamente com o cachopo Norte, um canal grande e profundo, conhecido por carreira da Alcáçova[260] ou barra grande. Era o canal preferencial para se sair do Tejo, aproveitando-se o período em que a maré vazava[261], se bem que, por vezes, a saída fosse bastante demorada e necessitasse do auxílio do reboque feito por galés ou outras embarcações[262]. Um bom testemunho disso é a descrição de D. João de Castro, relativo ao momento em que a armada da Índia de 1538 se preparava para largar do Tejo:

> "Sabbado, seis dias do mes dabril de 1538, nos fizemos a vella de Bethlem; o vento era de todo calma, mas aiudandonos a maré e alguns bateis que nos hião reuocando, fomos surgir antre Sao Giao e Sancta Catherina; e logo depois do meio dia começou a ventar o

[257] Joaquim Manuel Ferreira Boiça, *op. cit.*, pp. 25-26.
[258] Idem, *ibidem*, pp. 25-26.
[259] Idem, *ibidem*, p. 26.
[260] A designação "Alcáçova" surge por desse local se ter como ponto de referência de máxima distância o castelo de São Jorge, visível em linha recta (Rafael Moreira, *op. cit.*, p. 55; idem, "Leonardo Turriano en Portugal", in Alicia Cámara, Rafael Moreira y Marino Viganò, *Leonardo Turriano, ingeniero del rey* [Madrid], Fundación Juanelo Turriano, 2010, p. 144).
[261] Manuel de Figueiredo, *Hydrographia, exame de pilotos [...]*, Lisboa, Impresso por Vicente Alvarez, 1614, fl. 66; Luís Serrão Pimentel, *op. cit.*, p. 418.
[262] Vide infra, vol. II, cap. I.

> vento noroeste, e cada vez hia refrescando e fazendose mais largo; duas oras ante sol posto tirou a capitania hum tiro e se fez a vella, e todos fizemos o mesmo; quando nos ouuemos fora da carreira dalcaçova era noite de todo; e a este tempo ouuimos tres tiros, mas não vimos nem soubemos ao presente de que naao se tirarão"[263].

Apesar de ser o canal do Tejo mais largo e o mais apropriado para a saída da barra, a carreira da Alcáçova tinha os seus perigos, não estando isenta de ser palco de um acidente, como aconteceu, por exemplo, em 1610, com a nau *Nossa Senhora do Livramento*, que, indo para a Índia e sendo capitaneada por Manuel Teles de Távora, perdeu-se na Cabeça Seca[264].

Por fim, entre o cachopo Sul e a Trafaria abre-se mais um canal, embora estreito e de reduzida profundidade, não sendo navegado por navios de grande porte. Por vezes referido como canal do Torrão, ou do Barreiro, por ali circulavam, e ainda circulam, pequenas embarcações[265].

Neste contexto, apenas dois canais de entrada da barra do Tejo estavam disponíveis a navios de grande porte, como era o caso dos que faziam a carreira da Índia. Nas indicações do cosmógrafo-mor Manuel Pimentel, era mencionado que, com vento favorável, os navios podiam entrar pela carreira da Alcáçova seguindo certas marcas da paisagem natural e cultural marítima, mas que também se poderia vir a bordejar[266]. No entanto, salientava que esta última prática teria de ser feita com bordos pequenos. Opostamente, pela carreira de São Gião, Manuel Pimentel referia que apenas era viável entrar "com bom vento e maré"[267], não se devendo bordejar. Sendo um espaço mais estreito, acabava por não ser possível bordejar na carreira de São Gião[268], algo que a ser tentado levaria certamente a um acidente. Assim, a entrada nesta carreira deveria ser realizada com vento de Norte e Noroeste[269].

Olhemos mais pormenorizadamente a necessidade de vento favorável e a influência das marés e das correntes. Levantando âncora do fundeadouro de Cascais, do espaço em frente ao Mosteiro de Santo António do Estoril ou da área

---

[263] D. João de Castro, *op. cit.*, p. 125.
[264] *Relações da carreira [...]*, pp. 63 e 150; *Memórias das armadas [...]*, p. 265; Luís de Figueiredo Falcão, *Livro em que se contém toda a fazenda e real património dos reinos de Portugal, Índia e ilhas adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1859, p. 189.
[265] Joaquim Manuel Ferreira Boiça, *op. cit.*, p. 26.
[266] Manoel Pimentel, *op. cit.*, pp. 428-429.
[267] "E pelas mesmas marcas, que aqui vão apontadas, se pode bordejar, e sair por Alcaceva fora sendo vento de bordejar. Mas pela barra de S. Gião se ha de entender que se não pode entrar senão com bom vento, e maré" (idem, *ibidem*, p. 429).
[268] António Lopes da Costa Almeida, *Roteiro Geral dos Mares, Costas, Ilhas, e Baixos Reconhecidos no Globo. Extrahido das Descripções, e Diários dos Mais Celebres e Acreditados Navegadores, e Hydrografos*, pt. I, Lisboa, Na Typografia da Academia, 1835, p. 25.
[269] Frazão de Vasconcelos, *Subsídios para a história [...]*, p. 89.

próxima do forte de Santo António[270], tornava-se indispensável acautelar o tempo de percurso pelos pontos mais críticos da barra, sendo que a entrada pela carreira de São Gião deveria ser feita em "meya agoa chea"[271], portanto, a caminhar para a preia-mar, aproveitando-se a força máxima das correntes junto à fortaleza de São Julião da Barra, área onde as águas do Tejo e do Atlântico se encontram, sendo o principal ponto a vencer[272]. Ao mesmo tempo, havia que evitar o estofo da maré: "o tempo de paragem entre a enchente e a vazante, fugindo-se ao fluxo desta e à acalmia de ventos que, durante esse curto período, habitualmente se regista"[273]. Para atestar ainda mais a complexidade da navegação nesta área, refira-se que as correntes do Tejo não se movimentam uniformemente no tempo e no espaço. É que num mesmo trecho costeiro, enquanto em certas áreas é o fluxo de início de vazante que prevalece, noutras é a fase terminal de enchente que ainda se faz sentir. Neste sentido, esta variação, nomeadamente durante as marés vivas, tinha que ser devidamente prevenida, pelo que era necessário saber com relativa precisão os ciclos exactos das marés, mormente quando se navegava pela carreira de São Gião[274].

Por seu turno, na grande época da navegação à vela, o sucesso das deslocações também estava fortemente dependente dos ventos, que, como vimos, não raras vezes eram impeditivos de deixar prosseguir as viagens. Porém, para o caso do Tejo, que dados históricos concretos dispomos sobre esse assunto associados à entrada na barra? Em Julho de 1572, a nau que trazia D. Luís de Ataíde, ex-vice-rei da Índia, esteve retida em Cascais durante 17 dias seguidos, não tendo podido entrar no Tejo. Os "grandes ventos nortes que foi cousa nunca vista"[275], foram adiando a continuação da viagem e a chegada a Lisboa. Tendo chegado ao porto cascalense no dia 3, somente a 20 de Julho é que a nau conseguiu entrar no rio, "a boca da noute", mas acabou por ter de ancorar em

[270] Vide infra, vol. II, cap. I.
[271] Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, p. 88.
[272] Joaquim Boiça, *Farol Museu de Santa Marta*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2008, p. 17.
[273] Idem, "Zarpar e arribar a Lisboa [...]", pp. 30-31.
[274] Idem, *ibidem*, p. 31.
[275] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 24, p. 64. Embora o autor indique que D. Luís de Ataíde chegou a "Cascais com as mais naos com que vinha", não eram os outros navios da Índia, pois só um chegou em Julho, podendo ser embarcações vindas de outras partes ultramarinas (cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 130). Igualmente em 1572, mas já em Setembro, uma violenta tempestade açoitou Lisboa, provocando a quebra das amarras de vários dos 32 navios de uma frota estacionada na capital, atirando uns contra os outros (Lívio da Costa Guedes, *Aspectos do Reino do Algarve nos séculos XVI e XVII. A «Descripção» de Alexandre Massaii (1621)*. Pref. de Carlos Bessa, sep. do *Arquivo Histórico Militar*, n.º 57 e 58, Lisboa, Arquivo Histórico Militar, 1988, p. 44).

Almada. O desembarque de D. Luís de Ataíde acabaria por ter lugar apenas na manhã seguinte.

Num outro caso, ocorrido em 1595 e devido às condições meteorológicas adversas que se faziam sentir, perto de 18 navios da armada do Mar Oceano, liderada por D. João Forjaz Pereira, 5.º conde da Feira, só conseguiram entrar no Tejo após cinco tentativas e alguns dias depois das outras unidades dessa força naval terem entrado[276].

Mesmo quando o vento permitia que os navios se deslocassem nas melhores condições para a barra do Tejo, a súbita mudança de direcção poderia trazer sérios problemas à navegação. Em Outubro de 1621, quando retornou de arribada a Lisboa, a nau *Conceição* teve essa experiência, ficando registado o acontecimento através do p[e]. Jerónimo Lobo:

> "Nesta paragem nos vimos en grande perigo, porque de repente indo nós entrando com as vellas tensas se mudou o vento fresco com que hiamos entrando e pondo-se por proa de tal sorte pegou as vellas aos mastros que não foi posivel amaina-las com a presa que convinha, indo-nos encostando a Cabeça Secca [Bugio] donde estavamos yá tam perto que com huma pedra lhe podiamos chegar; e como o lugar era tão apertado entre os cachopos e a Cabeça Seca, era o receo e bulha igual ao perigo, mas lançadas as vellas abaixo e botado no fundo huma ancora aseguramos então a nao do perigo mas não do resseo que podiamos ter de noite na qual se o vento refrescase por ser a vezinhansa da Cabesa Seca tanta e a carreira d'Alcaseva tinha estreitado sincoenta braças com a area que despois que nos partimos, en rezão da invernada que loguo se seguio saidos que fomos e durarão largo tempo, deceo com as agoas do monte, era o perigo manifesto de ir a nao cacea pera os baxos refrescando o vento de noite; e pera o evitar puzerão duas ancoras a pique em rezão de qualquer successo que a nao tivesse de noite, mas foy Deos Nosso Senhor servido que a passamos sem sobresalto algum de tempo"[277].

Todavia, não foi só a mudança do vento que tornou mais perigosa a presença da nau naquele sítio. Conforme refere o trecho, e para além de se estar na vizinhança da Cabeça Seca, a carreira da Alcáçova tinha estreitado 50 braças durante o último Inverno, pelo que havia o receio de que, durante a noite, mesmo com a nau presa ao fundo do rio com a ajuda de três âncoras, o vento pudesse deslocá-la e ocorresse algum acidente contra aquele banco de areia e pedras. Estando-se perante uma área de baixos movediços, sendo que durante temporais o

[276] Augusto Salgado, *op. cit.*, p. 121.
[277] P[e]. Jerónimo Lobo, *op. cit.*, pp. 163-164.

mais certo é que ocorressem alterações bastante significativas na sua disposição, podendo tornar obsoletas as "conhecenças" ou balizas visuais usadas como referência e os enfiamentos para se entrar no Tejo, havia que recorrer a sondagens recorrentes para que se pudessem captar mudanças a fim de prevenir acidentes[278].

Já foi indicado que existiam dois canais principais de navegação no Tejo e aduzidos alguns exemplos que atestam as dificuldades de entrada/saída da barra. Em todo o caso, qual seria o canal que, dentro do período em estudo, estaria a ser usado para se entrar no Tejo? Seriam ambos aconselhados ou havia algum tipo de preferência? O que dizem as fontes históricas e as fontes cartográficas? O que poderá vir a dizer a arqueologia subaquática?

Muito embora tenha chegado a ser indicado não existirem dados sobre o processo de entrada no estuário do Tejo, se bem que se tenha reconhecido a importância dos pilotos da barra durante o século XVII[279], a verdade é que para a década de 1530 já surgem dados pormenorizados. Com base no regimento do guarda-mor das naus da Índia e armadas de 1534, que adiante será analisado mais detalhadamente, por essa altura a entrada das naus vindas do Índico era feita pela carreira de São Gião. Com efeito, este processo requeria a ajuda dos pilotos de Cascais e do referido guarda-mor, cabendo a este balizar a entrada no Tejo com o auxílio de 2 caravelas daqueles pilotos, fundeadas em sítios estratégicos, indicando posteriormente, através do seu próprio batel, disposto junto a São Gião, o enfiamento correcto para as naus seguirem:

> "Pera que has ditas naos emtrem mais seguramente ho dito guoarda mor mamdar por huma caravela [...] a pomta de quemtallarrana [Ponta de Rana] amcorada he outra a pomta do cachopo outrosj emcorada he em cada huma dellas estara hum pilloto dos de cascais que bem sajbão as pomtas homde se am de emcorar as quais estarão asy emcoradas ate as naos serem da pomta de são Jyhão pera demtro he ho dito guoarda mor estara no seu batell no mejo da barra a pomta de são Jyão com huma bamdeira pera as naos vyrem direitas a elle he como a nao derradeira emtrar se vira com elas"[280].

Portanto, o dispositivo de apoio começava bem fora da barra, colocando-se uma caravela fundeada na Ponta de Rana, imediatamente a Oeste da praia de

[278] Vide infra, vol. II, cap. I.
[279] Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia […]*, p. 191.
[280] BNP, *Secção Reservados*, *Regimentos he ordens de Sua Magestade tocantes ao Officio de Guarda mor das naos da India he armadas*, Ms. 206, n.º 336; pub. por Bruno Gonçalves Neves, "A carga e a descarga das naus da Índia", in *Actas do Colóquio Jornadas do Mar 2004 – O Mar: um oceano de oportunidades*, Almada, Escola Naval, 2004, p. 540.

Carcavelos, bem como outra algures na área do cachopo Norte, fazendo assim com que se pudesse demandar o Tejo pela área mais segura à navegação, contando-se ainda com o apoio do batel do guarda-mor, a fazer de baliza para que as naus da Índia seguissem o enfiamento certo até estarem para lá de São Gião.

Fig. 11 – Área costeira entre a Ponta de Rana, a Oeste, e a barra do Tejo, a Este.
Fonte: Francisco Maria Pereira da Silva, *Plano hydrographico da barra do porto de Lisboa*, [1879?] (BNP).

Fig. 12 – Vista da fortaleza de São Julião da Barra para a praia de Carcavelos e Ponta de Rana, esta última indicada com a seta.
Fotografia: Marco Oliveira Borges

Numa carta de um atlas de 1586 (fig. 13), da autoria do cartógrafo e piloto neerlandês Lucas Janszoon Waghenaer[281], que percorreu atenciosamente a costa portuguesa, aparece o topónimo "Craecke diep" na área da carreira da Alcáçova, significando "fundo das carracas". As carracas eram navios de grande porte, sendo uma designação dada geralmente às naus portuguesas, sobretudo por autores estrangeiros[282]. Mas qual a razão para esta denominação figurar no canal Sul da barra do Tejo, excluindo-se o étimo "Alcáçova"? Seria este, por essa altura, o canal preferencial para a entrada/saída de navios de maior dimensão? Porque razão o autor usou esse nome quando em outras fontes – históricas e cartográficas – o local surge indicado como carreira da Alcáçova? Estava-se perante uma mera substituição do étimo, dando-se conta do local preferencial para os navios entrarem/saírem, ou a perigosidade face a naufrágios, e possíveis acidentes ali ocorridos, também havia levado a que fosse incluída? Estas questões ganham ainda mais interesse visto que Lucas Jansz Waghenaer, contrariamente ao canal Sul, e baseado nas suas observações directas, mas também em fontes portuguesas, registou o nome da entrada Norte próximo daquele que vem em outras fontes, surgindo como "Gielis diep", ou seja, "fundo de Gião".

Fig. 13 – Pormenor dos cachopos da barra do Tejo.
Lucas Jansz Waghenaer, *Speculum nauticum super navigatione maris Occidentalis [...]*, 1586 (BNP).

Posteriormente, outros autores viriam a reproduzir semelhante topónimo em especímenes cartográficos, pelo menos até finais de Seiscentos. Assim, um mapa

[281] Sobre esta figura, cf. H. Gabriel Mendes, "Lucas Janszoon. Waghenaer e o conhecimento náutico das costas de Portugal no séc. XVI", sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXIV, Coimbra, Imprensa de Coimbra, Limitada, 1969.
[282] "Na Espanha se chamão naos as que na Italia chamão carracas, e na Alemanha urcas" (Fernando Oliveira, *op. cit.*, p. 76).

de finais do século XVII, por exemplo, também grafa o topónimo "fondo das carracas" na mesma área, se bem que não fazendo qualquer alusão à carreira de São Gião, ainda que a mesma seja visível (fig. 14).

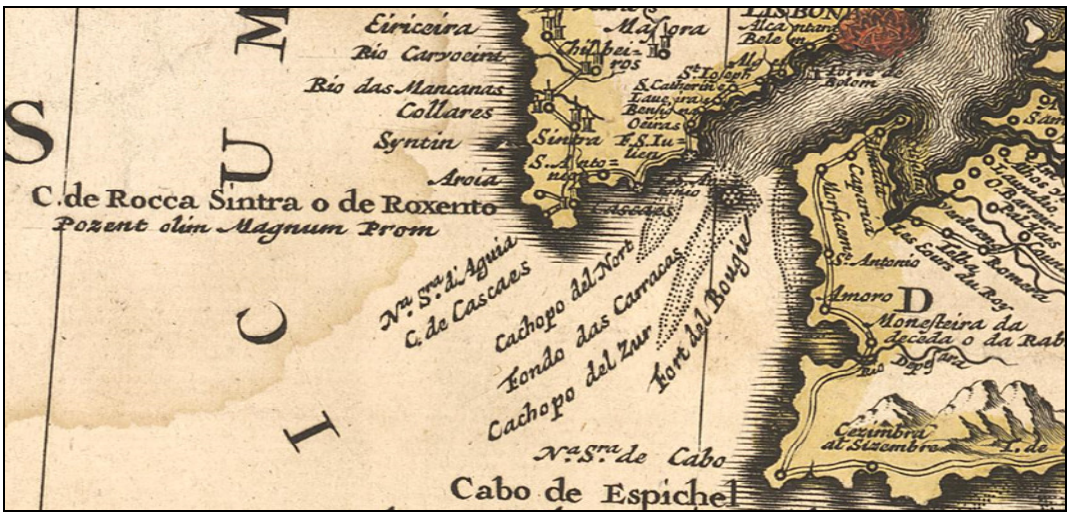

Fig. 14 – Costa entre o cabo Espichel e a Ericeira, destacando a entrada da barra do Tejo.
Fonte: François Halma, *Nova Portugalliae tabula, juxta recuntiores hispaniae et portugalliae*, 1700 (LC).

No *Livro de Marinharia. O Manuscrito de Praga*, apontado como sendo de c. 1568, é referido o modo de aproximação à barra para se entrar pela carreira de São Gião:

> "ir ao longo da costa dando-lhe honra e vai ao longo de São Gião e de fora dá honra [a Rana] e traz metida nossa […] por Santa Marta pera ires salvo da Rana e dá honra a São Gião por amor do agulhão que está só aguado à ponta de dentro de São Gião"[283].

Um documento de 1605, que mostraria de forma detalhada a forma como os pilotos da barra deveriam auxiliar os navios da carreira da Índia a entrar pela carreira de São Gião, mas que parece estar perdido, foi elaborado por António de Pina, guarda-mor do porto de Cascais[284].

Por sua vez, uma planta da barra de Lisboa da autoria de Leonardo Turriano, de c. 1607, mostra igualmente que os enfiamentos náuticos que se deveriam seguir para entrar pela carreira de São Gião estavam dependentes das estruturas e do conhecimento geográfico da costa de Cascais, mormente do farol da Guia e da

[283] *Livro de Marinharia. O Manuscrito de Praga*. Ed. de Artur Teodoro de Matos e João Manuel Teles e Cunha, [s.l.], EPAL – CEPCEP, 2009, p. 255.
[284] Vide infra, vol. II, cap. I.

marca de Santa Marta (fig. 15), situada no local que mais tarde viria a ser conhecido por Ponta do Salmodo.

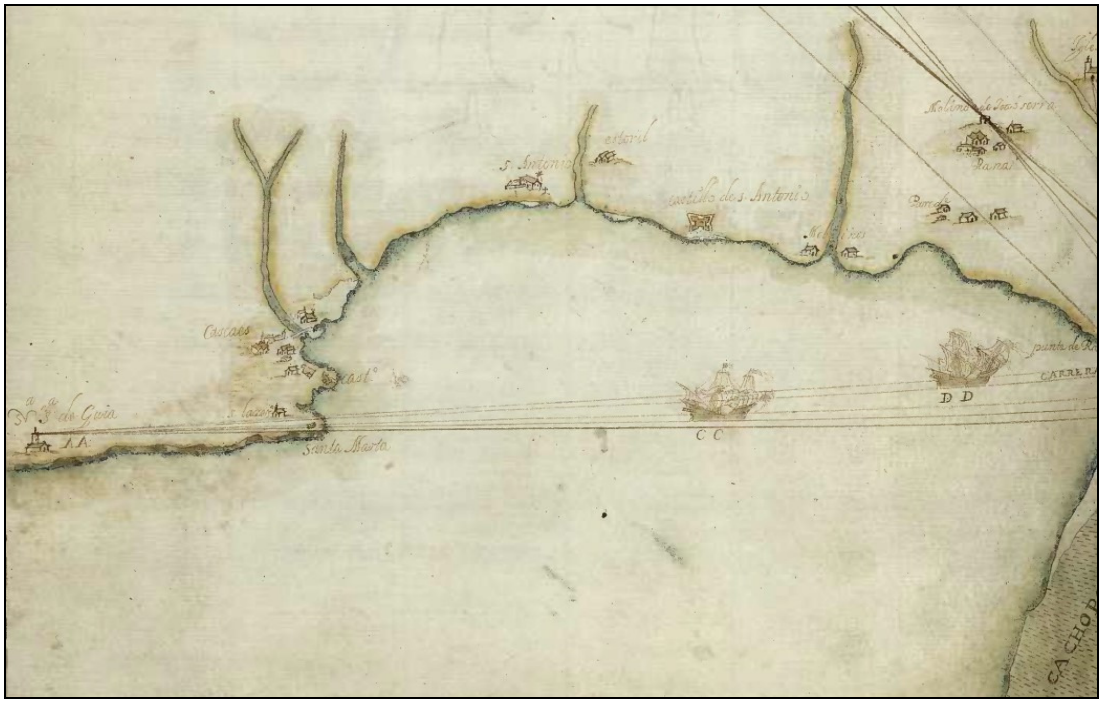

Fig. 15 – Enfiamentos para a entrada na barra do Tejo pela carreira de São Gião. Fonte: Leonardo Turriano, *Dos discursos de Leonardo Turriano el primero sobre el fuerte de San Lourenço de Cabeça Ceca en la boca del Taxo el segundo sobre limpiar la barra del dicho rio y otras diferentes*, fl. 80 (c. 1607), 1622 (BNP).

A entrada pela carreira de São Gião era bastante problemática, sendo que tudo havia piorado a partir de finais do século XVI, com a acumulação de areia, acabando por se ligar o processo de assoreamento daquela área da barra às obras de fortificação que se realizaram em 1582, na fortaleza de São Julião da Barra, com a edificação dos baluartes de São Filipe e São Pedro, tendo sido necessário entulhar uma furna rochosa por onde corria a maré[285]. Acresce que, a partir de 1590, começaram a ser lançadas grandes quantidades de pedra solta no areal da Cabeça Seca, para se construir a fortaleza de São Lourenço, situação que veio alterar ainda mais as dinâmicas de entrada do estuário do Tejo. Paralelamente, com o aumento das dimensões e calado dos navios da carreira da Índia, tudo se complicou para a navegação. Neste sentido, a partir da década de 1590 começou a ser efectuado um seguimento mais regular das variações morfológicas do leito do

[285] Rafael Moreira, "As máquinas fantásticas [...]", p. 51; idem, "Leonardo Turriano en Portugal", p. 145.

rio, através de sondagens, de modo a conhecer as mudanças e a tentar evitar acidentes[286].

Contudo, estavam para muito breve dois acidentes que viriam a fazer soar o alarme. A 3 de Outubro de 1594, a armada do Consulado, vinda dos Açores e estando sob liderança de D. João Forjaz Pereira, aportou em Cascais, onde esperava receber ordens dos governadores do Reino. Porém, no dia seguinte, conforme indica D. Juan de Silva, "les cargou [...] viento de manera que con protestos delos pilotos determino Don Juan Pereyra de meterse dentro dela barra"[287]. Acontece que um dos galeões, comandado por Fernão de Mesquita de Forjaz, "diziendo quele falso el viento, dio fondo junto delos cachopos donde poco despues toco y se hizo pedazos y del se salvou poca gente, porque la mayor parte se ahogo"[288]. Outro dos galeões desta armada, supostamente o *São Barnabé*, também embateu nos cachopos quando se preparava para entrar na barra, acabando por perder o leme. Esta situação fez com que muitas pessoas, testemunhando o acidente anterior e igualmente com receio de ver naufragar o navio em que vinham, se atirassem à água, acabando por morrer afogadas[289]. Melhor sorte que o anterior, este último acabou por encalhar na praia de Belém, sendo que no final do ano seguinte, depois de recuperado e apetrechado, já estava a navegar.

Fig. 16 – Vista da praia de Carcavelos para a entrada da barra do Tejo.
Fotografia: Marco Oliveira Borges

[286] Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, pp. 82-90; Rafael Moreira, *op. cit.*, pp. 51-58.
[287] MNM, ms 391, fl. 343. Agradecemos ao comandante Augusto Salgado a cedência da digitalização deste documento.
[288] Idem, *ibidem*.
[289] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 92, pp. 304-305; Augusto Salgado, *op. cit.*, pp. 118-119 e 246.

O receio de acidentes à entrada do Tejo era cada vez maior, mesmo entre os experientes pilotos da barra. Em Setembro de 1597, e apesar das divergências de pensamento, a realidade é que as diversas sondagens efectuadas mostraram que os movimentos de areias tinham voltado a assorear a carreira de São Gião, de tal modo que ao piloto da barra Gaspar Martins, secundado por outros pilotos, era atribuído o seguinte pensamento:

> "[...] se não atrevia a meter Nao da India por esta carreira, por ser baixa, e não ter fundo bastante, e por ser estreita e não se poder ancorar nella e assi mais por ser torta, e não poderem rebocar as Gales as Naos [...]"[290].

Gaspar Martins acrescentava que na área da Ponta de Rana existia uma pedra que se destacava, sendo que duas naus já haviam tocado na dita, inferindo-se que tivesse sido recentemente, pelo que convinha "guardarensse della, como fizerão sempre quando a carreira era mais larga, porque sempre esteve no mesmo lugar; e por ser agora a carreira mais estreita fica mais perigosa"[291]. Seria esta referência às 2 naus, na verdade, uma alusão aos 2 galeões acidentados em 1594? Se assim for, o que nos parece uma hipótese verosímil – pelo menos em relação a um dos casos –, ao apanhar vento desfavorável, o primeiro galeão terá ancorado para evitar um acidente, mas, entretanto, terá embatido na tal pedra – se é que se tratava mesmo de uma pedra/rocha – ou já em parte do cachopo, acabando por se desfazer pouco depois algures entre a Ponta de Rana e a praia de Carcavelos, para onde também se estendia o cachopo Norte.

Fig. 17 – Vista para a Ponta de Rana.
Fotografia: Marco Oliveira Borges

[290] Pub. por Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, p. 89.
[291] Pub. por idem, *ibidem*, p. 89.

Neste seguimento, Carcavelos deverá ter sido palco da grande tragédia daquele ano, levando à morte de muitas pessoas por afogamento. Os trabalhos de arqueologia subaquática naquela área poderão, num futuro próximo, vir a trazer algumas luzes sobre o assunto.

As constantes alterações dos fundos, mormente o assoreamento de algumas áreas, e o estreitamento da barra, agravaram-se durante os primeiros anos do século XVII. Por esta altura, Luís Mendes de Vasconcelos também reconhecia os perigos para se entrar e sair do Tejo:

> "[...] entrar pela barra dentro é impossível, porque a entrada por respeito dos cachopos e Torre de S. Gião, não é muito fácil, e a saída é muito dificultosa, porque só com certos ventos se pode sair; e nenhum capitão será tão imprudente que se meta com a Armada onde não tenha segura a retirada, quando lhe não suceda o seu intento como desenhava"[292].

O problema foi mais grave no canal Norte, até porque era mais estreito e só podia ser demandado com os navios tendo vento pela popa, excluindo-se o bordejo. Talvez por isso mesmo é que no roteiro de Aleixo da Mota atrás indicado, e que, como foi salientado, será de algures do primeiro quartel do século XVII, seja dada preferência à entrada pela carreira da Alcáçova, mas sempre com o auxílio dos pilotos de Cascais:

> "[....] antes que chegue a vêr a terra requeira ao mestre que lhe faça todas as ancoras lestes e as talingue nas amarras fazendo-se lestes conforme ao tempo que trouxer, e que antes commetta a entrada da barra pela carreira d'Alcaseva que pela de são Gião, e que sobre isto faça os regimentos necessarios e que não venha velejada mais que com o traquete e que se houver de surgir o mande tomar primeiro que surja, e que se não meta em mandar a nau tanto que os pilotos chegarem a ella, até estar certa defronte do forte e casa da India e com isto dou fim a este roteiro"[293].

O próprio testemunho do p^{e}. Jerónimo Lobo, sobre a nau *Conceição*, mostra que se estava a seguir pela carreira da Alcáçova. A mudança repentina da direcção do vento fez com que o navio, navegando entre o cachopo Norte e o Sul, se aproximasse bastante do Bugio e que estivesse em risco de encalhar ou naufragar[294].

---

[292] Luís Mendes de Vasconcelos, *Do Sítio de Lisboa. Diálogos*. Org. e notas de José da Felicidade Alves, Lisboa, Livros Horizonte, 1990, p. 150.
[293] "Roteiro da Índia de Aleixo da Mota", p. 167.
[294] P^{e}. Jerónimo Lobo, *op. cit.*, pp. 163-164.

Fig. 18 – Canais de navegação da barra do Tejo antes das obras de fortificação. Note-se como são indicadas 300 braças a separar a fortaleza de São Julião do cachopo Norte.
Fonte: Leonardo Turriano, *Dos discursos de […]*, fl. 81v (BNP).

Fig. 19 – Aspecto da barra do Tejo em 1604, com a carreira de São Gião a aparecer mais estreita. São indicadas 170 braças de comprimento entre a fortaleza e o cachopo Norte.
Fonte: Leonardo Turriano, *Dos discursos de […]*, fl. 81v (BNP).

Fig. 20 – Aspecto da entrada da barra do Tejo, c. 1607. Note-se como a carreira de São Gião surge bastante mais estreita e uma nau entra na barra pela carreira da Alcáçova.
Fonte: Leonardo Turriano, *Dos discursos de […]*, fl. 80 (BNP).

Recorrendo ao naufrágio da nau *Nossa Senhora dos Mártires*, em 1606, junto à fortaleza de São Julião da Barra, tudo aponta para que também tenha entrado no Tejo pela carreira da Alcáçova. Sob forte temporal de Sul, a 14 ou a 15 de Setembro daquele ano, a nau perdeu as amarras em Cascais, não tendo tido outra alternativa senão tentar entrar no Tejo com maré vazia. Uma vez que pela carreira de São Gião só era aconselhado entrar com vento de feição, ou seja, de Norte, e com maré, seria suicidário qualquer nau de grande porte demandar aquele canal nas condições vividas pela *Nossa Senhora dos Mártires*[295]. De qualquer forma, naquelas circunstâncias, a entrada a Sul não deixava de ser bastante perigosa. Apanhar um momento de vazante com temporal de Sul é o que de pior existe para se entrar no Tejo, sendo que o efeito cumulativo dos dois elementos desfavoráveis traduzia-se no agravamento da ondulação e no aumento da sua irregularidade. Mas entre o provável suicídio, com a entrada a Norte, e a hipótese arriscadíssima de seguir pela carreira da Alcáçova, o mais provável é que tenha sido tentada esta última[296].

Assim, tendo muito verosimilmente entrado pelo canal Sul, seguindo um trajecto Sudeste-Noroeste, a nau viria a perder o leme e a desgovernar-se, devido à violenta acção conjugada entre a corrente de vazante e o mar de Sul, sendo de crer que se tenha rompido no extremo Leste da penedia de São Julião da Barra, mais

[295] Francisco Alves *et al*., "Arqueologia de um naufrágio", in *Nossa Senhora dos Mártires*, p. 184.
[296] Idem, *ibidem*, p. 185.

concretamente no esporão conhecido por Ponta da Laje. Neste contexto, a maré, o mar e o vento tê-la-ão continuado a arrastar rapidamente contra a fortaleza. Contudo, antes de se despedaçar contra os rochedos, a cerca de 100 metros deles, a nau terá dado de quilha no fundo rochoso, perdendo uma importante parte do fundo da carena do casco, o que terá levado a romper a quilha em vários pontos, caindo à agua nesse preciso local uma parte substancial da sua carga e dos aprestos, mormente algumas peças de artilharia[297]. Face às condições oceânicas e atmosféricas do momento do acidente, a parte mais substancial dos destroços ter-se-á espalhado pela praia de Carcavelos, imediatamente a Oeste da fortaleza de São Julião da Barra. No entanto, com o virar da maré, os destroços que ainda estariam a flutuar, nomeadamente a pimenta, ter-se-ão espalhado a montante[298].

Se olharmos para o caso do encalhe e naufrágio da nau *São Francisco Xavier*, ocorrido em Outubro de 1625, junto ao cachopo Sul, temos mais um testemunho que aponta para que a entrada que estava a ser tentada por essa altura era a carreira da Alcáçova[299]. Curiosamente, Aleixo da Mota, piloto desta nau e a quem foi imputada a culpa pela sua perda[300], sugeria, no tal roteiro da navegação da Índia, a entrada de navios pela carreira da Alcáçova.

Sintetizando, até inícios do século XVII as fontes históricas mostram que o canal de navegação usado para as naus da Índia entrarem no Tejo era a carreira de São Gião, vindo indicada pelo menos desde 1534, isto numa altura em que se estaria a reorganizar a forma como deveria ser feita a entrada na barra[301]. Muito embora seja o canal mais estreito e menos profundo, era por São Gião que circulavam os navios de maior calado, sendo esse facto devido, sobretudo, a uma melhor conjugação dos factores naturais nessa área, dos ventos e da força da maré[302].

Tudo indica que a entrada pela carreira da Alcáçova tenha sido mais procurada a partir de inícios de Seiscentos, certamente devido a um maior assoreamento da carreira de São Gião, sendo que os casos das naus *Nossa Senhora dos Mártires* e *São Francisco Xavier* ajudam a fortalecer essa posição. Contudo, a escolha do canal de entrada também estaria condicionada pelos

[297] Idem, *ibidem*, p. 185.
[298] Idem, *ibidem*, pp. 185-186.
[299] Vide infra, vol. I, cap. I.
[300] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 117, n.º 164; BA, cód. 51-VIII-22, fl. 87v-88, n.º 180.
[301] Vide infra, pt. II, cap. I.
[302] Joaquim Boiça, *Farol Museu [...]*, pp. 16-17.

factores climatéricos e oceânicos. Se uma nau chegasse a Cascais já em Setembro, Outubro e Novembro, como aconteceu com estas duas, arriscava-se a apanhar temporais de Sul, o que fazia com que a entrada a Norte tivesse de ser evitada. Não obstante, é de crer que, em condições normais e sem tempo de Sul, a preferência dos pilotos da barra permanecesse pela entrada a Norte, se bem que houvessem discordâncias quanto ao assunto. Devido ao seu estado de assoreamento, vimos que, em 1597, Gaspar Martins chegou a referir que não se atreveria a meter uma nau da Índia pela carreira de São Gião[303].

Quanto ao sugestivo topónimo "fundo das carracas", e pese embora o que acima foi dito, é possível que na década de 1580 a carreira da Alcáçova já tivesse algum movimento de entrada, dependendo das condições de mar e da própria preferência dos pilotos, até porque para além dos navios da carreira da Índia muitos outros, portugueses e estrangeiros, se deslocavam para Lisboa, ainda que para estes casos os dados documentais conhecidos sejam muito pouco ou nada esclarecedores quanto à forma de se entrar no Tejo. É também no início da década de 1580, mais precisamente em 1582, como veremos mais adiante, que se construíram os baluartes de São Filipe e São Pedro, na ponta da fortaleza de São Julião da Barra, começando o assoreamento a manifestar-se mais activamente naquela área.

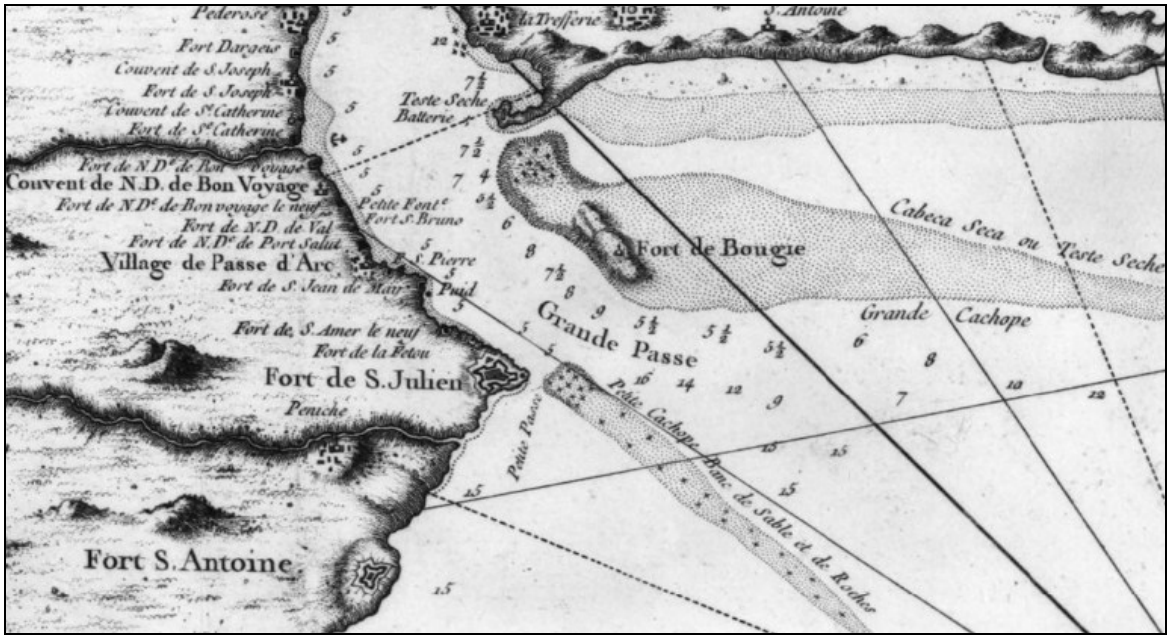

Fig. 21 – Pormenor da entrada da barra do Tejo.
Fonte: M. Bellin, *Plan du port de Lisbonne et des costes voisines*, [Paris], 1756 (BnF).

[303] Sobre este caso e dados complementares, vide infra, vol. II, cap. I.

Apesar das dúvidas, o canal Sul também foi palco de diversos dos naufrágios que surgem documentados para a barra do Tejo, havendo várias alusões a acidentes nos cachopos e, mais concretamente, na Cabeça Seca. Daí que se espere que a arqueologia subaquática venha a fornecer dados sobre este e outros assuntos relacionados, até porque estão em curso trabalhos naquela área, estando alguns inclusivamente ligados com os prováveis vestígios da nau *São Francisco Xavier*.

Se os agentes físicos eram os principais condicionadores da navegação rumo a Lisboa, os surtos de peste que frequentemente afectavam a capital também impediam ou limitavam a viagem para aquele centro urbano. Isso fazia igualmente com que os navios tivessem de aguardar em Cascais ou que se deslocassem para outros portos em vez de seguirem para Lisboa. A 24 de Julho de 1527, por exemplo, ao chegaram a Cascais, 3 naus da Índia e outros navios vindos das partes ultramarinas foram informados de que Lisboa estava com um surto de peste, havendo ordens para que algumas pessoas que se deveriam encontrar em breve com o rei não saíssem na cidade:

> "Quis Nosso Senhor que a 24 dias de Julho, que era véspera de São Tiago, entrámos pela barra de Lisboa, e antes de a ela chegarmos, de Cascais saiu a nós uma caravela com recado del-Rei, Nosso Senhor, dizendo que mandava Sua Alteza que os que vínhamos na embaixada do preste João não saíssemos em Lisboa, por estar impedida de peste. E na dita caravela vinha um criado del-Rei, que nos havia de dar embarcação até Santarém, e fazer despesa até Coimbra, onde Sua Alteza estava"[304].

Contudo, por essa mesma altura, os navios foram autorizados a aportar em Lisboa, vindo a ancorar em frente ao baluarte do paço real, iniciando-se o desembarque de mercadorias e a entrada dos passageiros da embaixada para barcas que os levariam até Santarém[305]. Num outro caso, ocorrido em Abril de 1570, aquando da chegada de uma nau da Índia a Cascais, mais uma vez foi prestada a informação de que Lisboa estava afectada pela peste[306]. Esse facto levou a que a nau ficasse ancorada naquele porto, enquanto Diogo de Couto foi destacado para, segundo ordenava o regimento ali apresentado, se deslocar até Almeirim ao encontro de D. Sebastião e informar o monarca sobre as novidades da Índia.

[304] Cf. Francisco Álvares, *Verdadeira informação das terras do Preste João das Índias*. Introd. e notas de Neves Águas, Mem Martins, Europa-América, 1989, p. 277.
[305] Idem, *ibidem*, p. 277.
[306] Diogo de Couto, *Da Ásia de […]*, déc. VIII, cap. XXVIII, p. 232.

Depois de se deslocar àquele local, onde esperou dois dias pelo rei, os físicos concluíram que a cidade estava livre do "mal grande que teve", pelo que o rei deu ordem para que os navios que estavam em Cascais rumassem a Lisboa[307].

Por outro lado, havia casos em que eram os navios oriundos de determinado Reino que podiam trazer o perigo e ficar impossibilitados de rumar a Lisboa. Vejamos um exemplo. Em Janeiro de 1514, D. Manuel I foi informado sobre um surto de peste que grassava em Inglaterra, estando a matar muitas pessoas, pelo que proibiu que os navios oriundos daquele Reino pudessem aportar entre Cascais e Lisboa. Ao mesmo tempo, dava ordens para que, na capital, fosse reforçada a guarda e a vigia[308].

2. Navios, tripulações e passageiros

De seguida serão analisadas questões relacionadas com os navios da carreira da Índia e a situação das tripulações e passageiros. Procura-se compreender aspectos e factores que podiam determinar o êxito ou o insucesso das navegações, quais as condições em que chegavam os navios e as tripulações ao espaço em estudo, bem como de que modo essas condições, após vários meses de viagem, podiam ou não afectar o restante trajecto a percorrer até Lisboa.

2.1. Os navios para a rota do Cabo

2.1.1. Navios, tonelagem e características arquitectónicas

As armadas da Índia eram formadas essencialmente por naus, mas também por galeões e fragatas – estas últimas entre finais do século XVII e o seguinte –, sendo que caravelas redondas, urcas e outros navios foram igualmente utilizados, se bem que de forma mais esporádica[309]. No entanto, a palavra nau poderia ser aplicada num sentido lato a qualquer tipo de navio grande, caso dos galeões. Por

[307] Idem, *ibidem,* déc. VIII, cap. XXVIII, p. 232.
[308] AML, *Provimento da Saúde*, *Livro I do Provimento da Saúde*, fl. 45, doc. 37.
[309] Sobre os navios que circularam pela rota do Cabo, cf., *e.g.*, Leonor Freire Costa, *Naus e galeões na ribeira de Lisboa [...]*, *passim*; Francisco Contente Domingues, *Os navios do mar Oceano [...]*, *passim*; Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia […]*, pp. 48-49; Filipe Vieira de Castro, "Navios de vela", in Francisco Contente Domingues (coord.), *História da Marinha Portuguesa [...]*, pp. 59-70; Rui Landeiro Godinho, "Carreira da Índia", p. 221; Patrícia Carvalho, *Os estaleiros na Índia [...]*, pp. 103-114 e *passim*; José Virgílio Pissarra, *Portugal e o desenvolvimento das marinhas oceânicas. O galeão português. 1518-1550*. Tese de Doutoramento em História dos Descobrimentos e da Expansão, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2016, *passim*; Francisco Contente Domingues, *Caravelas, naus e galeões (séculos XV e XVI)*. Pref. de Filipe Vieira de Castro, Vila do Conde, Caleidoscópio, 2018.

outro lado, e embora do ponto de vista arquitectónico e funcional existissem diferenças entre naus e galeões, destinando-se os últimos mais para fins militares e as primeiras para servirem como navios de carga, a verdade é que ambos estavam preparados para a guerra e para transportar mercadorias, sabendo-se que alguns navios que começaram a sua actividade enquanto galeões foram transformados em naus e vice-versa[310].

Ainda que estivessem adaptadas à guerra, importa salientar que as naus da carreira da Índia eram lentas, pesadas e ofereciam grandes dificuldades na execução das manobras, constituindo um grande embaraço para a navegação, pelo que também ficavam mais expostas a ataques inimigos. Devido a não possuírem qualquer capacidade de efectuarem manobras de emergência, os capitães tendiam a fazer com que as naus em que iam mantivessem uma distância relativamente às outras da mesma armada, de modo a evitar abalroamentos, procedimento que facilitava os desgarramentos nocturnos[311].

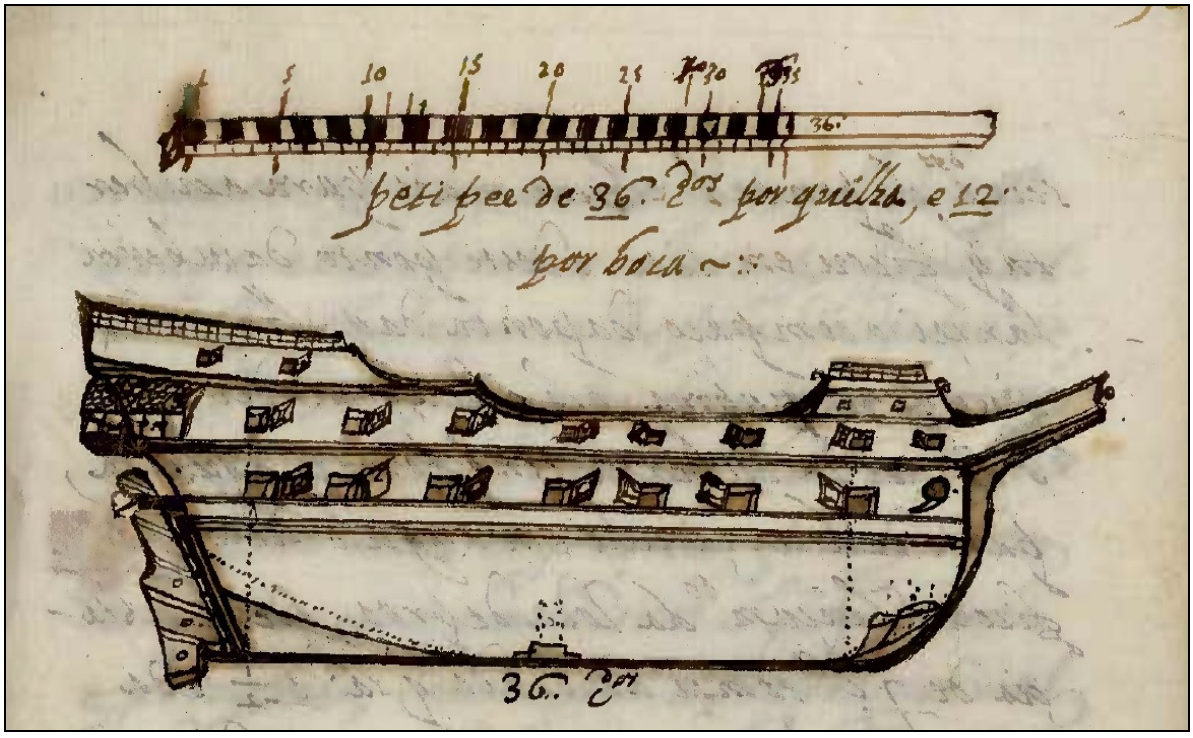

Fig. 22 – Casco de um galeão do século XVII.
Fonte: Marcos Cerveira de Aguilar, *Aduertençias de nauegantes*, fl. 91, [1640-1641], (BNP).

[310] Cf. C. R. Boxer, "The *carreira da Índia* […]", p. 34; Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história [...]", pp. 122-123; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, pp. 43-45.
[311] José Virgílio Pissarra, *op. cit.*, p. 345.

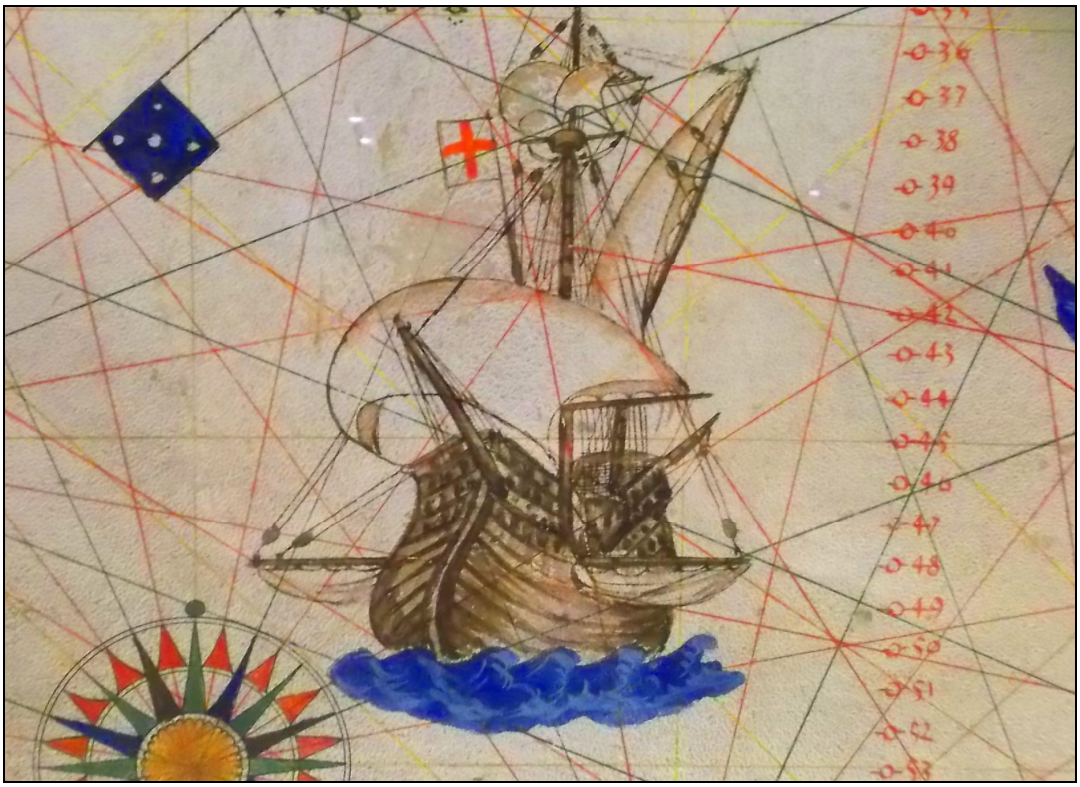

Fig. 23 – Nau numa carta náutica anónima do Atlântico Sul e Oceano Índico (1510).
Fonte: [Jorge Reinel?] (MM).

Estas naus estavam dotadas de três mastros com gurupés, armando uma vela redonda no gurupés (cevadeira), duas velas redondas no mastro do traquete (papa-figos e gávea), bem como duas velas redondas no mastro grande (papa-figos e gávea) e uma vela latina no mastro da mezena, usada geralmente em manobras para aliviar o leme[312]. Numa obra terminada em 1575 e que fora dedicada a Filipe II, o mareante e cartógrafo castelhano Juan Escalante de Mendoza, ao comparar as naus dos diferentes reinos europeus, afirmava o seguinte sobre as portuguesas:

> "Los portugueses, sus muy fuertes, grandes y poderosas naos, aunque pocas, para navegar hasta su remota India Oriental e llevar en ellas mucha gente y cosas necesarias, y ser en la costa de ella poderosos y bastantes contra sus enemigos, con que contienden en aquellos mares y tierras, y despues desde allá para acá traer grandes cargas de especerías y de otras preciosas mercaderías, como vemos que lo hacen"[313].

Um pouco mais adiante, tendo em conta a qualidade dos materiais e as técnicas com que eram construídas as naus na Biscaia e suas comarcas, outrora

[312] Filipe Vieira de Castro, "Nau", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, p. 757.
[313] Juan Escalante de Mendoza, "Itinerario de navegacion de los mares y tierras occidentales", in Cesáreo Fernandes Duro (ed.), *A la madera. Livro quinto de las disquisiciones náuticas*, Madrid, Imprenta, Estereotipya y Galvanoplastia de Aribau y C.ª, 1880, p. 450.

tida como a região onde se construíam as melhores naus, acrescentava, porém, que as mais fortes eram fabricadas na capital portuguesa:

> "[...] aunque las naos y galeones que en Lisbona se labran para sus navegaciones y armadas son en todo mas fuertes que otras ningunas, como para sus efectos se requieren"[314].

As tonelagens mais adequadas às naus da carreira da Índia foram um tema de discussão praticamente desde o seu estabelecimento, tendo sofrido diversas alterações com o decorrer das décadas, havendo certas perspectivas historiográficas antagónicas sobre o assunto. Se na viagem inaugural de Vasco da Gama as naus teriam uma média de 100 toneladas, na expedição de Pedro Álvares Cabral a capacidade aumentou para 200 a 300, enquanto que em 1503 já se usavam naus de 500 e 700 toneladas[315], ainda que de forma excepcional. Aliás, na primeira década de funcionamento da carreira da Índia, os próprios navios de 400 toneladas teriam um carácter excepcional, enquanto que na posterior, com base em dados para 1518, a maioria das naus passou a ter entre 500 a 700 toneladas[316].

Uma nau de 700 ou 800 toneladas, como era o caso da *Santa Catarina do Monte Sinai*, construída em Cochim, poderia transportar um peso de 9.450 quintais de especiarias, mas, em 1518, só regressou com c. 8.117 quintais[317]. Melhor dizendo, este último valor é uma estimativa feita com base no total de mercadorias declaradas (40.585 quintais) que vieram em cinco navios nesse ano, mas parte da carga poderá ter sido omitida. Note-se que o descaminho e o contrabando eram realidades que desde o início terão estado presentes na carreira da Índia, pelo que, para que tais actividades ilegais fossem bem sucedidas, havia que fazer assentamentos de menor valor[318]. É muito provável que na armada de torna-viagem desse ano também tenha acontecido isso, sendo que Vitorino Magalhães Godinho crê que, durante o primeiro terço do século XVI, fosse hábito que só se declarassem

[314] Cesáreo Fernandes Duro, *op. cit.*, liv. 5, p. 451.
[315] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos [...]*, vol. III, p. 50; idem, "Os portugueses e a «carreira da Índia» [...]", p. 342; Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia […]*, p. 49; idem, "Carreira da Índia", p. 221; José Manuel Garcia, *Pedro Álvares Cabral [...]*, pp. 127 e 129-131.
[316] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 83.
[317] Quirino da Fonseca, *Os portugueses no mar. Memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal*. Pref. de Henrique Lopes de Mendonça, 2ª ed., Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 1989, pp. 257-258; Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos [...]*, vol. III, p. 52; Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 83.
[318] Vide infra, vol. I, cap. III; vol. II, cap. III.

entre 6.000 a 8.000 quintais de especiarias e drogas, isto quando a carga total de cada nau andaria entre os 7.000 e 10.000[319].

Fig. 24 – Alegada representação da nau *Santa Catarina do Monte Sinai* numa gravura de c. 1540. Fonte: Autor desconhecido (NMM).

Nesse mesmo ano de 1518 já circulavam pela rota do Cabo naus com 1.000 toneladas. Em todo o caso, enormes dimensões como esta eram ocasionais, sendo aceite por alguns investigadores que a média terá andado, no século XVI, à volta das 400 a 600 toneladas, e, no seguinte, entre as 800 a 1.000 toneladas[320].

Já com um gigantismo considerável nas décadas de 1510-1520, procurava-se maximizar os lucros de cada armada aumentando o porte dos navios. Mas os

[319] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos [...]*, vol. III, p. 53; idem, "Os portugueses e a «carreira da Índia» [...]", p. 344.
[320] Idem, *Os Descobrimentos [...]*, vol. III, p. 53; Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia […]*, p. 49; idem, "Carreira da Índia", p. 221.

inconvenientes que tal escolha acarretava foram devidamente indicados pelos responsáveis da administração da fazenda, para quem esse intuito não deveria passar pelo aumento do rendimento bruto por cada viagem, mas sim pela maior rapidez do capital[321]. Em 1523, António Fonseca, escrivão da fazenda do Estado da Índia, escrevia a D. João III apontando os inconvenientes de se enviarem à Ásia naus que passassem dos 300 e 400 tonéis. Se era verdade que, ao serem grandes, poderiam transportar mais carga e pessoas, por outro lado, apresentavam dificuldades de manobra e demoravam mais tempo a fazer a viagem. Assim, o ideal seria que não ultrapassassem aquela tonelagem, solução que faria das naus mais «marinheiras»[322], tornando menos provável as invernadas em Moçambique e as viagens mais curtas. Para além da redução das despesas na construção e equipagem dos navios que isso proporcionaria, a maior rapidez das deslocações e a consequente rotação do capital investido permitiria maximizar os lucros[323].

Teria a tonelagem das naus da Índia diminuído nos anos seguintes? Dez anos depois, por carta de 10 de Fevereiro, D. João III referia que iam partir 7 naus para a Índia, sendo que 4 eram "mais pequenas"[324] que outras construídas em anos anteriores, devendo estar dentro da tonelagem aconselhada por António Fonseca.

Face a estes dados, o decréscimo da entrada de especiarias na Casa da Índia, isto para as décadas de 1520 e 1530, não pode ser explicado apenas com a recuperação das rotas levantinas e dos dois mercados concorrentes, mas também com as tendências registadas nas armadas da carreira da Índia. Ou seja, essa menor chegada de mercadorias também estaria relacionada com a dimensão dos navios que asseguravam o seu transporte, visto que a diminuição de tonelagem não foi compensada com uma multiplicação das unidades incorporadas em cada armada. De 1510 a 1520 teriam entrado 40.000 quintais de especiarias na Casa da Índia, enquanto que entre 1520 e 1530 apenas 19.000 quintais[325].

Na década de 1550 começaram a circular com maior regularidade navios de 900 a 1.000 toneladas, ainda que o interesse por embarcações de maior porte já devesse ter começado em meados da década anterior. No entanto, pensa-se que na década de 1550 a média em cada armada orçaria entre as 750 toneladas[326]. A

[321] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 140.
[322] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 30, n.º 36; apud Leonor Freire Costa, *op. cit.*, pp. 139 e 383.
[323] Idem, *ibidem*, pp. 139 e 383.
[324] J. D. M. Ford, *Letters of John III, king of Portugal, 1521-1557*, Cambridge, Harvard University Press, 1931, pp. 94-95, n.º 56.
[325] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 143.
[326] Idem, *ibidem*, p. 144.

opção por navios de maiores dimensões viria a ter as suas consequências na navegação e insucesso de algumas viagens, abrindo-se a época das trágicas expedições em que as naus de enormes dimensões e sobrecarregadas debatiam-se indefesas contra as vagas do cabo da Boa Esperança[327].

Diferentes visões foram esgrimindo argumentos quanto à tonelagem dos navios, até que, em 1570, D. Sebastião decidiu que as naus que seriam construídas para a rota do Cabo, por conta da fazenda régia ou de privados, tanto em Portugal como na Índia, teriam de ter um mínimo de 300 toneladas e um máximo de 450, bem como apenas 3 cobertas (pavimentos)[328]. Em todo o caso, o gigantismo dos navios era a solução que, para alguns, melhor se adequava às características da viagem e ao regime comercial que vigorou na carreira da Índia[329]. Eram os grandes interesses económicos que estavam em jogo e que dominavam as pretensões. A lei de 1570 tentou travar esta tendência dos armadores pelos navios de grande porte, de modo a remediar os maus sucessos das duas décadas anteriores[330].

Fig. 25 – Aspecto do Tejo numa carta do atlas da Península Ibérica de Pedro Teixeira (1634). Repare-se, a Norte de Lisboa, o chamado "rio de Sacavém".
Fonte: Felipe Pereda e Fernando Marias (eds.), *El Atlas del Rey Planeta. La «descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos» de Pedro Teixeira (1634)*, San Sebastián, Editorial Nerea, 2002.

[327] Idem, *ibidem*, p. 144.
[328] Christiano Barcellos, *op. cit.*, pp. 18, 58-59 e 61.
[329] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 83.
[330] Idem, *ibidem*, p. 145.

No entanto, uma redução tão drástica da tonelagem não teve grande impacto, sendo que, por volta de 1580, o padre Fernando Oliveira referia que as naus da Índia eram de 1.000 tonéis para baixo, acrescentando que para navegarem pelo mundo todo bastavam navios entre 500 e 800 tonéis[331]. Ainda assim, no ano seguinte, num relatório sobre a navegação da carreira da Índia, D. Álvaro de Bazán (1526-1588)[332], marquês de Santa Cruz, constatou que a média dos navios da armada desse ano era de 600 toneladas portuguesas (mais do que 1.200 castelhanas). Essa grande tonelagem, segundo o fidalgo, estava a trazer graves inconvenientes: dificultava a entrada nos portos da Índia e os carregamentos, tendendo a atrasar o tempo de partida, além de que era um risco para a navegação, trazendo mais perigos e tornando as viagens mais demoradas[333]. Neste sentido, para inverter aquela tendência, Bazán propunha que a tonelagem fosse reduzida para metade, com os navios a serem construídos na Biscaia, argumentando que ali custavam muito menos e duravam mais tempo. Com esta mudança o comércio das especiarias seria mais rentável, o que seria importante para fomentar o desenvolvimento das actividades privadas na rota do Cabo[334]. Bazán também propunha que as naus da Índia, gastando muitas amarras em tempos tormentosos, tivessem como base o rio de Sacavém (fig. 25), duas léguas a Norte de Lisboa. Alegava-se que o mar não entrava naquela área com força, pelo que, uma vez reduzida a tonelagem, ali ficariam mais seguras, além de que se fariam menos despesas com a aparelhagem para a manutenção dos navios.

Não obstante o pensamento do marquês de Santa Cruz, destacando-se a ideia da redução da tonelagem, viria a acontecer precisamente o contrário. A própria Coroa não respeitava as suas leis e, em 1588, estavam em construção galeões de 700 a 900 toneladas, ficando então referido que o limite máximo seria de 600, algo que veio a ser novamente desprezado[335].

Entrando na década de 1590, ou até mesmo já no século seguinte, alguns autores referem que começaram a ser construídas naus gigantescas que variavam entre 1.500 e 2.000 toneladas[336]. Esses dados são apoiados em fontes estrangeiras coevas, como os franceses Francisco Pyrard de Laval e Jean Mocquet, referindo-se

[331] Fernando Oliveira, *O livro da fábrica [...]*, p. 85.
[332] Sobre este fidalgo, cf. Agustín R. Rodríguez González, *Álvaro de Bazán. Capitán general del Mar Oceano*, Madrid, Editorial EDAF, 2017.
[333] José Gentil da Silva, *op. cit.*, pp. 53-54.
[334] Idem, *ibidem*, pp. 54-55.
[335] Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia […]*, p. 49.
[336] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos [...]*, vol. III, pp. 50-51 e 53; idem "Os portugueses [...]", pp. 342-343; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 48.

que aqueles navios, ao atingirem tais tonelagens, tornaram-se nos maiores do mundo[337]. Charles Boxer chegou mesmo a indicar que, no último quartel do século XVI, já se construíam naus com tonelagem superior a 2.000 toneladas em Goa, Lisboa e no Porto[338]. Contudo, Francisco Contente Domingues alertou para a suspeita de um exagero sistemático na avaliação dos portes reais destes navios, referindo que "naus de 2000 tonéis no início do século XVII [...] não se encontram senão em descrições de viajantes ou relatos de pessoas alheias ao meio"[339]. Até mesmo as naus *Madre de Deus* e *São Valentim*, tomadas por corsários ingleses, em 1594 e 1602, respectivamente, não tinham os 1.600 tonéis que lhe foram atribuídos pelos ingleses, pois eram navios de 3 cobertas e cuja real capacidade andaria entre 500-600 tonéis[340]. Mesmo que nestes casos se possa alegar uma diferença entre as unidades de medida que eram praticadas em Portugal e Inglaterra, assim como a valoração das presas para aumentar os créditos dos vencedores, há um "aumento notório das tonelagens em relação à realidade"[341].

Seja como for, não há dúvida de que em finais do século XVI reiniciou-se a tendência para o aumento da tonelagem das embarcações que faziam a rota do Cabo, estando esse facto relacionado com o arrendamento do comércio da pimenta e do apresto das armadas a particulares, sendo que o objectivo principal era a maximização dos lucros[342]. Com o decorrer do século XVII, referem Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, reconhecendo-se os malefícios que o excesso de carga das naus acarretava, assim como devido ao próprio declínio do trato das especiarias entre Lisboa e a Ásia, a tendência voltou a ser para reduzir a capacidade das naus, voltando a média a baixar para as 400-500 toneladas[343].

Por seu turno, o número de cobertas das naus também foi oscilando, entre 3 e 4, sendo motivo de polémica e de decisões contraditórias que se prolongaram para lá do primeiro quartel do século XVII[344]. Apesar de D. Sebastião ter decretado

---

[337] Francisco Pyrard de Laval, *Viagem de Francisco Pyrard de Laval contendo a noticia de sua navegação às Indias Orientais [...]*. Versão port. correcta e anot. por Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara. Ed. rev. e act. por A. de Magalhães Basto, vol. II, [Porto], Livraria Civilização Editora, 1944, pp. 137 e 203; Jean Mocquet, *Voyage à Mozambique & Goa. La relation de* Jean Mocquet *(1607 – 1610)*, 2.ª ed., rev. e corrig., pref. de Dejanirah Couto, texto fixado e anotado por Xavier de Castro, Paris, Editions Chandeigne, 1996, p. 51.
[338] C. R. Boxer, *O Império [...]*, p. 207
[339] Francisco Contente Domingues, *Os navios do Mar Oceano [...]*, p. 251.
[340] Idem, *ibidem*, p. 251.
[341] Idem, *ibidem*, p. 251.
[342] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, pp. 46 e 152.
[343] Idem, *ibidem*, p. 46.
[344] Christiano Barcellos, *op. cit.*, pp. 44-69 e *passim*; Frazão de Vasconcellos, "A fábrica das naus da carreira da Índia no século XVII", sep. dos *Anais do Clube Militar Naval*, t. LIX, n.º 9-10, Lisboa, Imprensa da Armada, 1928, pp. 3-14; Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, pp. 123 e 139-140.

que as naus para a carreira da Índia teriam de ser de 3 cobertas, nos tempos seguintes voltaram a ser construídos navios de 4 cobertas[345]. No entanto, desde 1605 que Manuel Gomes Galego, contratador dos mantimentos das armadas e construtor naval, aconselhava que as naus fossem de 3 cobertas, por ser uma solução mais útil do que as de 4[346], dando a subentender que até aí estavam a ser usadas com maior frequência estas últimas. Chegados a Setembro de 1619, num relatório elaborado por João Pereira Corte-Real, almirante e fidalgo da casa real que viajou por diversas ocasiões para a Ásia, era defendida a construção de naus com 4 cobertas. Argumentava-se que as naus com tal número de pavimentos levavam mais gente, traziam mais carga e, em situações de guerra, ficavam senhoras dos castelos das outras naus e muito mais defensáveis[347].

Em 1621, estando cada vez mais acesa a polémica sobre o número de cobertas que os navios deveriam ter, o monarca ordenou que uma junta desse o seu parecer. A 22 de Janeiro de 1622, influenciado por um novo relatório de João Pereira Corte-Real, que revelava uma inversão de pensamento, Filipe III determinou que as naus fossem apenas de 3 cobertas. A experiência havia mostrado que esta solução era a mais conveniente, pelo «que haveria mais naus para viagens e para occasiões de guerra na India e no reino, e menos perdas e mais sucessos que pela maior parte procedem da grandeza das naus»[348]. Por carta de 9 de Janeiro de 1623, o conde da Vidigueira, vice-rei da Índia, tendo sido consultado sobre o assunto, indicava que convinha que as naus fossem de menor porte, visto que as suas grandes dimensões estavam a trazer diversos problemas, não podendo defender-se convenientemente dos inimigos e meter-se dentro das barras de Goa e Cochim, situação que fazia com que estivessem sujeitas a ser atacadas. Assim sendo, a opção mais correcta era por navios de 3 cobertas[349]. A 18 de Maio de 1623, voltavam a ser indicadas as naus de 3 cobertas, ratificando-se assim as indicações de Janeiro de 1622[350].

Em todo o caso, face à polémica e divergências instaladas, o rei ordenou que os conselheiros de Estado e da Fazenda dessem o seu parecer, havendo uma forte

[345] Christiano Barcellos, *op. cit.*, pp. 59-60.
[346] Frazão de Vasconcellos, "A fábrica das naus […]", pp. 7-14.
[347] Christiano Barcellos, *op. cit.*, pp. 24 e 28-29.
[348] Apud idem, *ibidem*, pp. 18, 29 e 59-60.
[349] Idem, *ibidem*, p. 45.
[350] Idem, *ibidem*, pp. 18 e 60.

inclinação para a construção de navios de 4 cobertas[351]. Opostamente, Manuel Gomes Galego, em finais de Setembro de 1623, posicionava-se a favor das naus de 3 cobertas[352]. Os defensores desta perspectiva argumentavam, por exemplo, que por onde uma nau de 4 cobertas não podia passar, uma de 3 passaria, que as de 3 bolinavam melhor e governavam mais depressa, que o sistema de comunicação a bordo era mais rápido, que os materiais usados para o funcionamento das naus eram mais leves e que estas ficavam menos sujeitas a ser destruídas em encontros com inimigos[353]. Talvez por tudo isto é que, naquele mês de Setembro, a mando do rei, estavam em construção duas naus da Índia de 3 cobertas na Ribeira das Naus, havendo vistorias para que tudo decorresse dentro da normalidade arquitectónica no contexto de navios com aquele número de pavimentos[354]. Entre opiniões divergentes e contestações quanto às características arquitectónicas que deveriam ter, as naus em foco destinavam-se a partir para a Índia no ano seguinte, ficando resolvido, a 29 de Setembro de 1623, que doravante seriam de 3 cobertas[355].

Dois anos volvidos reconheciam-se novamente os inconvenientes associados às naus de 4 cobertas, que não poderiam receber toda a carga sob protecção da artilharia das fortalezas, por requerem meios aquáticos com maior profundidade[356]. Porém, a forte oposição manteve-se, pelo que, a 1 de Janeiro de 1626, João Pereira Corte-Real voltava a indicar os incómodos das naus de 4 cobertas[357]. No final desse mês, ainda antes de se terminar o processo de carregamento das naus de torna-viagem, alegou-se que a *São Bartolomeu*, que estava como capitânia e que tinha 3 cobertas, não poderia receber mais carga no sítio onde estava, visto que apenas tinha 4 braças de profundidade, necessitando de muito mais fundo. Estando em desvantagem relativamente à nau *Santa Helena*, igualmente de 3 cobertas mas sendo considerada como estando melhor construída, tendo as medidas mais adaptadas às necessidades da carga e da navegação e metendo pouca água, sugeriu-se que se terminassem os trabalhos de carga da *São Bartolomeu* numa área mais distante e mais profunda, mas ainda sob influência do

[351] Idem, *ibidem*, pp. 46-47; Frazão de Vasconcellos, *op. cit.*, p. 5; Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, pp. 139-140.
[352] Frazão de Vasconcellos, *op. cit.*, pp. 7-14.
[353] Idem, *ibidem*, p. 60.
[354] Idem, *ibidem*, pp. 48-52. Estas naus de 3 cobertas também chegaram a ser chamadas de navetas (idem, *ibidem*, p. 56).
[355] Idem, *ibidem*, pp. 48-52.
[356] Idem, *ibidem*, p. 52.
[357] Idem, *ibidem*, pp. 53-56.

poder de fogo do forte de Santa Catarina da Aguada[358]. Note-se que, quanto maior fossem as naus e mais problemas levantassem, sobretudo metendo muita água, mais para fora dessa área fortificada teriam de estar, ficando distantes da protecção da artilharia e sujeitas a possíveis ataques inimigos. Além disso, alegava-se que a carga era mais trabalhosa, isto porque os navios, estando mais afastados da barra de Goa, ficavam mais sujeitos ao vento de Noroeste e à braveza do mar, tendo-se perdido anteriormente duas naus em tais condições: a *Nossa Senhora dos Remédios* e a *Boa Nova* (1616)[359].

Os anos seguintes trouxeram novas juntas para se discutir os prós e contras das naus de 3 e 4 cobertas, não havendo um consenso[360]. Outros acontecimentos também iam mostrando o antagonismo reinante. Em Março de 1626, D. Manuel Pereira Coutinho, que ia do Tejo como capitão-mor da armada da Índia, queixava-se de que a sua nau, a *São Gonçalo*, tendo 3 cobertas, era muito inferior às de 4, pelo que isso fazia com que os gasalhados fossem bem mais pequenos. Além disso, o capitão-mor havia alegado que a nau não tinha toldas e que levava duas peças de artilharia na sua câmara, ocupando a maior parte do espaço[361]. Chegados a 1629, numa viagem sob responsabilidade da Companhia do Comércio da Índia e contrariamente ao que sucedera em anos anteriores, seguiram para a Índia naus de 3 cobertas[362].

No fundo, estava-se perante uma tentativa de uniformização dos pavimentos das naus, que, por questões de segurança, deveriam ser apenas de 3 cobertas, proposta que tinha forte oposição, não só dos comerciantes, de capitães e de fidalgos, mas também de alguma da gente do mar, sendo colocados frente a frente os aspectos técnicos, militares e comerciais[363]. A facção que defendia a utilização de navios de três cobertas parece ter ganho alguma superioridade, mas isso deveria ser realizável apenas com uma quilha máxima de 18 rumos, conforme sugeria Manuel Gomes Galego, pois se fossem mais compridas deixavam de ter vantagem em relação às naus de 4 cobertas[364]. No entanto, o grupo dissidente conseguiu incrementar a capacidade de carga desses meios navais, aumentando o

[358] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 14, n.º 25 e 41; idem, *ibidem*, cx. 15, n.º 176. Na presente tese indicamos as cotas actuais da documentação presente no AHU.
[359] Idem, *ibidem*.
[360] Frazão de Vasconcellos, *op. cit.*, pp. 57-69.
[361] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 14, n.º 70 e 72.
[362] Artur Teodoro de Matos, "A viagem do conde de Linhares à Índia em 1629: instruções e relato", in *Na rota da Índia [...]*, pp. 261 e 271.
[363] Christiano Barcellos, *op. cit.*, pp. 44-69 e *passim*; Augusto Salgado, *op. cit.*, p. 199.
[364] Frazão de Vasconcellos, *op. cit.*, pp. 8-10; Augusto Salgado, *op. cit.*, p. 199.

pontal, que passou dos 3 a 4 metros para entre 5 e 6. Esta alteração, que em nada contribui para melhorar as capacidades de combate dos navios, acabou por servir para aumentar a sua capacidade de carga, visto que era aí que eram transportadas as especiarias[365].

2.1.2. Duração, degradação e problemas estruturais

O tempo útil de vida de um navio variava de caso para caso. Na segunda metade do século XVI, naus que fizessem mais de três viagens redondas eram uma raridade[366]. Linschoten, que na década de 1580 teve experiência na carreira da Índia, referiu que, por diversos motivos, apenas dois dos cinco navios que anualmente eram despachados para a Ásia acabavam por conseguir retornar a Lisboa[367]. Anos mais tarde, segundo Pyrard de Laval, que viajou para a Índia em 1601, algumas naus faziam duas ou três viagens, mas a maioria apenas conseguia completar uma[368]. Ainda assim, destacando-se pela sua longevidade, é de referir a nau *Chagas*, construída em Cochim, em 1561, a mando do vice-rei, D. Constantino. Igualmente conhecida por *Constantina*, fez nove ou dez viagens redondas em 24 anos de vida, tendo levado cinco vice-reis, se bem que tenha chegado a arribar algumas vezes[369]. Outra nau com grande actividade, igualmente construída no estaleiro de Cochim, em 1537, foi a *São Pedro*, terminando actividade em 1559, em Lisboa[370].

Se é verdade que construir e equipar um navio era um investimento bastante avultado, este poderia vir a ser largamente compensado com os lucros da vinda dos produtos asiáticos e, ainda mais, se fosse possível efectuar várias viagens redondas, se bem que o retorno do cabedal investido pudesse demorar entre 3 a 4 anos. No entanto, a vida no mar era imprevisível e não se podia garantir o sucesso das deslocações, sendo vários os motivos que poderiam levar a que não fossem completadas. Acresce que o aumento generalizado dos custos para construir e equipar os navios não foi compensado com alterações relevantes nas técnicas de

[365] O aumento do pontal fazia com que o calado dos galeões ficasse igual à das naus de 4 cobertas, o que tinha consequência na desvantagem de os navios terem de carregar as mercadorias fora da área de protecção das peças de artilharia das fortalezas (idem, *ibidem*, p. 199).
[366] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, pp. 189-191.
[367] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 336.
[368] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 138.
[369] Cf. Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. VII, pt. II, liv. IX, cap. XVII, fl. 433-434; Duarte Gomes Solis, "Sucesso de las naues y armadas desde el año de 560 en que vino la naue Llagas [...]", in Frazão de Vasconcellos, *Armadas da carreira da Índia de 1560 a 1590*, Lisboa, [s.n.], 1938, p. 10.
[370] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 189.

construção que pudessem aumentar a sua longevidade, nem por uma melhor qualidade dos materiais usados para que tivessem efeitos positivos na sua manutenção[371]. Em 1589, as reparações da *Nossa Senhora do Rosário*, nau de 500 toneladas que viera da Ásia no ano transacto, "orçavam em 5 767 520 reais, cerca de 57% do custo de uma nova, dos quais 711 000 em madeiras, 841 000 nos mastros e vergas e 600 000 em jornais de calafates e carpinteiros, para referir as parcelas mais importantes"[372]. Por sua vez, os reparos da nau *São João* atingiam o valor de 39% de uma nova, perfazendo o "total de 3 937 520 reais"[373].

Durante a década de 1600 o valor médio das reparações navais na Índia andaria à volta dos 6.000 (2.400$000) cruzados por cada nau. Todavia, o preço ia mudando consoante a oferta do licitador, tanto mais que, em 1611, o conserto de 3 naus custou apenas 13.500 cruzados (5.400$000), acabando a Fazenda do Estado da Índia por poupar 4.500 cruzados (1.800$000)[374]. Nos meses seguintes, a Coroa enviou 100.000 cruzados como cabedal para a compra de pimenta, mas, novamente, não foi mobilizado qualquer apoio monetário para a reparação dos navios na Índia. Nesse sentido, o vedor da Fazenda, em Goa, indicou que o vice-rei e os anteriores detentores desse cargo não podiam abrir mão das receitas do Estado da Índia para financiar as reparações dos navios da carreira, até porque para a despesa ordinária das armadas tinham que pedir dinheiro emprestado como particulares. No entanto, o vedor indicava ao monarca que iria fazer uso das receitas das terras de Salcete para esse fim[375].

O "braço de ferro" entre a Coroa e os oficiais do Estado da Índia, visível igualmente em outras situações, acabava por ser prejudicial ao movimento da carreira, visto que os atrasos nas reparações traduziam-se no adiamento das datas de partida, sendo que as largadas tardias tinham efeitos imediatos na navegação: regresso à Índia, invernadas em Moçambique e naufrágios[376]. Estas questões, associadas ao excesso de carga, à má qualidade dos materiais com que eram construídos ou reparados os navios, e a outros problemas, foram uma constante preocupação, vindo a perdurar no tempo[377].

---

[371] Idem, *ibidem*, p. 186.
[372] Idem, *ibidem*, p. 186.
[373] Idem, *ibidem*, p. 186.
[374] João Teles e Cunha, *A carreira da Índia [...]*, p. 76.
[375] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 2, n.º 4.
[376] João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 77.
[377] Cf. regimento de 18 de Fevereiro de 1604 (*Collecção chronologica da legislação portugueza*. Comp. e anot. por José Justino de Andrade e Silva, vols. 1-2, Lisboa, Imprensa de J. J. A. Silva, 1854, pp. 47-50).

A certa altura, face às dificuldades em se arranjar madeira europeia de boa qualidade, especialmente de pinheiro e carvalho, a solução passou por se construir naus com madeiras asiáticas, sobretudo com teca, sugestão que vinha pelo menos desde 1585[378]. Além disso, dois anos volvidos, aludia-se à necessidade de se construírem 2 ou 3 naus na Índia que pudessem vir para o Reino quando as naus partidas de Lisboa não chegassem àquela parte, situação que aconteceu, parcialmente, em 1585 e em outros anos. Acrescentava-se que, devido à falta de madeira no Reino e ao facto de que duravam muito mais tempo as naus construídas na Índia, o rei havia ordenado, no contrato que se fez novamente, que algumas fossem fabricadas naquelas partes, levando-se de Lisboa a artilharia, bombardeiros e os marinheiros necessários para as viagens[379]. Chegados a 1594, face à continua dificuldade em se obter naus no Reino, Filipe II recomendou novamente ao vice-rei a sua construção na Índia, sendo que, dois anos mais tarde, fixou em duas o número de naus que deveriam ser construídas anualmente na Ásia, enviando algum dinheiro e os materiais necessários para tal[380].

Neste sentido, acabaram por se destacar importantes centros de construção naval como Cochim, a ribeira das Naus, em Goa, Baçaim e Damão, ainda que Cochim e Goa tenham tido importância praticamente desde que os portugueses assentaram domínio na Índia, fornecendo diversos navios[381]. Cochim foi mesmo o primeiro centro de construção naval portuguesa na Ásia, sendo que, em 1505, D. Manuel I ordenou ao vice-rei da Índia, D. Francisco de Almeida, que estabelecesse aí um estaleiro naval para se construírem navios de guerra. Durante o século XVII ainda estava em actividade, muito embora tenha começado a perder importância, tanto mais que, a partir de 1609-1611, a escala da carreira da Índia em Cochim e os aprestos de torna-viagem passaram para a ribeira de Goa[382].

---

[378] C. R. Boxer, "The *carreira da Índia* […]", pp. 37-38; Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história [...]", p. 123.

[379] Carta de Filipe II, 10/01/1587 (*Archivo Portuguez-Oriental*, fasc. 3, p. 69, doc. 23). Em 1589, a nau da Índia *São João*, de 500 toneladas, estava dotada de 37 peças de artilharia: 1 camelo, 12 esperas, 8 pedreiros, 10 falcões e 6 berços (Francisco Contente Domingues, "Custos de construção e operação das naus e galeões portugueses nos finais do século XVI (uma primeira aproximação)", in Francisco Contente Domingues e Susana Serpa Silva (coord.), *Navegação no Atlântico. XVIII Reunião Internacional de História da Náutica*, Ponta Delgada, CHAM, 2019, p. 84).

[380] C. R. Boxer, "The *carreira da Índia* […]", p. 38; Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 123.

[381] Sousa Viterbo, *Artes e artistas em Portugal. Contribuições para a história das artes e indústrias portuguezas*, 2.ª ed. correcta e augment., Lisboa, Livraria Ferin, Editora, 1920, pp. 142-143; Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 123. Para uma visão aprofundada sobre os estaleiros portugueses na Índia, cf. Patrícia Carvalho, *op. cit.*, *passim*; André Teixeira e Patrícia Carvalho, *op. cit.*, pp. 27-45.

[382] Patrícia Carvalho, *op. cit.*, pp. 19, 52 e 146; André Teixeira e Patrícia Carvalho, *op. cit.*, pp. 29-30. A consumação da preferência pela partida de Goa seria efectivada em 1611. Por carta de 11 de Janeiro deste ano, Filipe III, em resposta a uma missiva do vice-rei da Índia, Rui Lourenço de

Olhando para o exemplo da carreira da Índia, a construção e reparação de navios na Ásia não correspondeu às expectativas da Coroa, muito provavelmente devido ao seu elevado custo, sobretudo a partir do século XVII. Não obstante a madeira ser barata, a verdade é que os capitães das fortalezas, a quem eram devidos os respectivos emolamentos pelo corte e venda das madeiras, chegavam a vendê-la à Coroa com um lucro de 300%[383].

Outro problema esteve relacionado com o sistema adoptado por Filipe II, ao dar por empreitada o fabrico e reparo das naus, sendo o trabalho daí resultante considerado uma das maiores causas para a elevada perda de navios[384]. Com efeito, para pouparem tempo e gastos, os contratadores não terminavam os trabalhos de forma correcta, disfarçando os danos e as imperfeições de maneira a que se pensasse que tudo estava bem concertado. Acrescia que as madeiras eram cortadas fora de tempo, numa altura de maior peso e em que estavam verdes[385], levando a que, posteriormente, encolhessem, provocassem fendas e soltassem a pregadura e a estopa. Além disso, "com a humidade da agoa de fóra, e grande quentura da pimenta, e drogas de dentro, logo se apodrecem e corrompem na primeira viagem; e assim basta huma só taboa colhida sem vez, para causar a perdição de huma nao"[386].

De qualquer forma, isso tanto poderia acontecer na Índia como em Lisboa. Aliás, em Fevereiro de 1615, numa carta dirigida ao rei, o vice-rei da Índia queixava-se de que os navios construídos no Tejo iam inacabados, com partes por forrar e materiais fracos, que se deterioravam bastante durante as viagens, obrigando assim a trabalhos de reparação muito demorados na ribeira de Goa[387]. Previsivelmente, esta situação provocava atrasos no regresso ao Reino, ou que até fosse impedida a torna-viagem, isto no caso de ter passado a monção. Assim, aos elevados custos

---

Távora, enviada para o Reino no ano anterior devido a uma consulta régia, acatava as indicações de que era preferível a partida de Goa, por ser mais cómoda e menos dispendiosa para a fazenda régia. No entanto, essa foi uma opção que desagradou fortemente ao rei de Cochim, a quem se indicava que deveria ser dada a justificação relacionada com o perigo da presença de corsários neerlandeses na barra daquela cidade, algo que o próprio monarca chegou a fazer (*Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções*, t. II, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1884, pp. 1 e 9).

[383] Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 123.

[384] Alfredo Botelho de Sousa, *Subsídios para a história [...]*, vol. I, pp. 54-55.

[385] João Baptista Lavanha, "Relação do naufrágio da nau Santo Alberto no Penedo das Fontes, no ano de 1593 […]", in *História Trágico-Marítima*, vol. V, p. 67. Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 138, também refere que os portugueses, devido à necessidade de fabricarem muitos navios e de terem pouca madeira no Reino, viam-se obrigados a empregá-la ainda verde.

[386] João Baptista Lavanha, *op. cit.*, p. 66.

[387] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 4, n.º 51.

das reparações poderiam juntar-se mais despesas, uma vez que era preciso cobrir os mantimentos da gente de navegação durante as invernadas[388].

Por outro lado, a nível local, o processo de reparação dos navios que chegavam do Reino interferia com os ritmos de construção naval. Assim, em Goa, o fabrico de novos navios era interrompido para se proceder à manutenção das embarcações ali chegadas, algo que poderia ultrapassar os quatro meses, acabando a mão-de-obra e as matérias-primas utilizadas na construção por ser transferidas para as reparações urgentes[389]. Desta forma, pela altura de chegada das naus da carreira da Índia, que se tornavam o centro das atenções, o vice-rei ordenava que os carpinteiros, a madeira e o ferro fossem primeiramente utilizados nas reparações e só depois na construção de novos navios. A necessidade do cumprimento de prazos na torna-viagem e de assegurar o fluxo anual entre a Ásia e Portugal acabava por justificar estas adaptações[390].

Os consertos mais frequentes estavam associados ao casco das embarcações, nomeadamente às obras vivas, que estavam sujeitas a um maior desgaste durante as viagens. Consistiam, de um modo geral, em trabalhos de carpintaria que envolviam a troca das madeiras da carena dos navios e de calafetagem que visavam a sua impermeabilização. Mas para além do trabalho de manutenção do casco, era necessário substituir, em certas ocasiões, partes do aparelho ou até mesmo instrumentos das embarcações, caso dos mastros ou dos faróis. Quando se verificava que era impossível recuperar um navio, o mesmo poderia ser vendido, total ou parcialmente, se bem que fosse uma parca fonte de retorno económico para o Estado da Índia[391].

Logicamente, não se sabe quantos navios que fizeram a rota do Cabo foram significamente reparados no Índico ao longo do período em estudo, mas em 1597 isso aconteceu com 3 naus, havendo ainda dados que permitem saber que, entre

[388] Patrícia Carvalho, *op. cit.*, p. 82; André Teixeira e Patrícia Carvalho, *op. cit.*, p. 31. As armadas aprestadas na ribeira de Goa estavam sob a responsabilidade da Coroa, situação que apenas se alterou com a criação da Companhia do Comércio da Índia, em 1628, ainda que esta só tenha iniciado actividade posteriormente. Neste sentido, a Companhia viria a ser responsável, entre diversas actividades, pelo apresto das naus da Índia, sob ordens do monarca, que encarregava os seus funcionários do provimento dos navios, tendo de ter particular atenção à pólvora e às munições necessárias (AHU, *CU*, *Índia*, cx. 16, n.º 98; Patrícia Carvalho, *op. cit.*, p. 102).
[389] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 8, n.º 182; Patrícia Carvalho, *op. cit.*, p. 74; André Teixeira e Patrícia Carvalho, *op. cit.*, p. 32.
[390] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 16, n.º 72; Patrícia Carvalho, *op. cit.*, pp. 74 e 84-85; André Teixeira e Patrícia Carvalho, *op. cit.*, p. 32.
[391] Patrícia Carvalho, *op. cit.*, p. 85; André Teixeira e Patrícia Carvalho, *op. cit.*, p. 33.

1611 e 1633, foram consertadas mais de 32 embarcações nos estaleiros indianos[392].

Novas queixas sobre o deficiente fabrico dos navios que vinham do Reino surgiram em 1625, desta vez por intermédio de D. Francisco da Gama, estando relacionadas com duas naus de 3 cobertas vindas no ano anterior e que ainda não tinham sido construídas de forma conveniente[393].

Fig. 26 – Representação do casco de uma nau finalizada, c. 1616.
Fonte: Manuel Fernandes, *Livro de traças de carpintaria*,
Lisboa, Academia de Marinha, 1989, fl. 70v.

Outra grande discussão esteve relacionada com o emprego da querena à italiana, ou seja, um método em que se inclinavam os navios dentro de água para fazer emergir partes do casco submersas, incluindo a quilha, com o fim de se proceder a reparações e a substituição de madeira sem que se ficasse em seco. Esta era uma solução que se havia generalizado pela altura em que começaram a dominar as naus de maior arqueação[394]. Embora fosse considerado menos dispendioso e mais rápido, servindo melhor os interesses dos contratadores, era danoso para a estrutura dos navios. Procedendo-se à calafetagem daquele modo, os navios recebiam mal a estopa, por estarem húmidos e pouco enxutos, ficando

[392] Idem, *ibidem*, p. 81.
[393] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 57v; *Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções (1625-1627)*, vol. I, [Lisboa], Centro de Estudos Damião de Góis, 2000, p. 119; Patrícia Carvalho, *op. cit.*, pp. 63-66.
[394] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 145.

mais sujeitos a abrir-se e a meter água perante grandes mares, ventos e temporais[395]. Acresce que esse método apenas possibilitava a reparação da parte exterior dos navios, ficando o seu interior sem a devida manutenção. Consequentemente, isso provocava o apodrecimento das madeiras interiores, o que diminuía a vida útil de um navio, podendo mais facilmente provocar a sua perda, tal como sucedeu com a nau *São Alberto*[396]. João Baptista Lavanha, que também discordava da aplicação da querena, é bem explícito quanto às suas consequências: "e assim tem mostrado a experiencia, que quando desta danosa invenção se não usava, fazia huma nao dez ou doze viagens à India, e agora com ella não faz duas"[397].

No entanto, o método da querena, utilizado na Índia pelo menos desde 1543[398], já era usado em Portugal desde 1450[399], sendo que alguns investigadores chegaram a referir que não era mais barato nem menos perigoso do que as outras alternativas[400]. Seja como for, o problema da degradação estrutural dos navios atingia proporções tão preocupantes que, em pleno mar alto, e à falta de materiais apropriados, a calafetagem chegou a ser feita com saquinhos de arroz e tecidos asiáticos de luxo[401].

N'*O livro da fábrica das naus*, escrito c. 1580, Fernando Oliveira destacou os dois principais tipos de madeira que deveriam ser usados na construção das naus: o sobreiro (sovaro), para o liame, e o pinho manso, para o tabuado. O primeiro era muito rijo, não apodrecia na água e conservava-se em ambientes húmidos, podendo ser substituído pelo azinho e o carrasco quando faltasse. Por sua vez, o segundo não fendia, resistia ao "humor" da água, que não o penetrava, bem como ao busano (ou taredo)[402], molusco perfurador de madeira frequente nas águas

[395] João Baptista Lavanha, *op. cit.*, p. 66; Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. I, pp. 54-55.
[396] Patrícia Carvalho, *op. cit.*, p. 78.
[397] João Baptista Lavanha, *op. cit.*, p. 66.
[398] Gaspar Correia, *Lendas da Índia*. Introd. e rev. de M. Lopes de Almeida, vol. IV, Porto, Lello & Irmão – Editores, 1975, pp. 266-267.
[399] Patrícia Carvalho, *op. cit.*, p. 77, n. 229.
[400] Richard Barker, "Careening: art & anedocte", in *Mare Liberum,* n.° 2, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1991, pp. 188-189; Francisco Contente Domingues, *op. cit.*, p. 146.
[401] Cf. Diogo do Couto, *op. cit*, dec. XI, cap. I, fl. 5; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 63. Em 1585, no contexto do naufrágio da nau *Santiago*, o desespero para ter um batel em condições para fugir ao acidente levou a que se tentasse calafetar o mesmo com camisas e queijo flamengo amassado em breu (Manuel Godinho Cardoso, "Relação do naufrágio da nau Santiago", in *História Trágico-Marítima*, vol. III, p. 80).
[402] Fernando Oliveira, *op. cit.*, pp. 63-64. Sobre os danos causados por este bicho, cf., *e.g.*, Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 324; João Baptista Lavanha, "Livro primeiro da architectura naval", in João da Gama Pimentel Barata, "O «livro primeiro da architectura naval», de João Baptista

quentes do Atlântico e, especialmente, do Índico e que desde cedo levou a que se tomassem medidas para que se preservassem os navios[403]. Entre estas e outras madeiras, Fernando Oliveira refere igualmente o carvalho. Sendo rijo, bom para liame e mais leve do que o sobreiro, era usado, na Península Ibérica, sobretudo na construção de galés, enquanto que no Norte de França e Alemanha servia para o tabuado de naus[404]. Contudo, esta madeira, que Fernando Oliveira não aconselhava para a construção de navios, estava muito mais sujeita "ao gusano, em especial nas terras quentes de Guinee & Brasil & e outras regiões da zona torrida: onde o çumo do carualho & doutras aruores semelhantes se corrompe com a quentura & apodrece [...]"[405].

Algures no primeiro quartel do século XVII, e também no seguimento das indicações de Fernando Oliveira, João Baptista Lavanha indicou os variados tipos de madeira utilizados na construção naval europeia, diferenciando aqueles que eram mais apropriados às navegações portuguesas e às do Norte da Europa[406]. As melhores espécies de árvores eram a teca e o angelim, "cujas madeiras parecem incorruptiveis, e que as criou a natureza para a architectura naval"[407]. Contudo, lamentando-se pelo facto de serem naturais da costa do Malabar, havia que usar as madeiras ibéricas que melhores resultados apresentavam na construção de "grandes naos das nossas longas navegações"[408], sendo estas consideradas as melhores da Europa. Assim, à semelhança de Fernando Oliveira, Lavanha destaca dois tipos. O sobreiro, sendo caracterizado por ser muito duro, por não criar caruncho e não apodrecer na água. Por outro lado, o pinho manso, apropriado para a construção do tabuado, tinha uma considerável flexibilidade que ajudava a

---

Lavanha", in *Ethnos*, vol. IV, Lisboa, 1965, pp. 276-277; José Bettencourt, *Os naufrágios da baía de Angra [...]*, pp. 81, 89, 105 e *passim*.

[403] Tal como se viu nas instruções de Vasco da Gama para Pedro Álvares Cabral: "E per esta maneira lhe parece que a navegação será mais breve e os navios mais seguros do busano [...]" (pub. por José Manuel Garcia, *op. cit.*, p. 138). Já em 1505, no regimento que D. Francisco de Almeida levou para a Ásia, era referido: "Porque huma das principaes cousas porque as naaos se comem do busano e se daneficam he porque nam sam beem queymadas, nem asy a miudo, como convem, pera remedio deste dano vos encomendamos que descarregadas as naoos da Imdia, prazendo a deus, do que ca leuarem, antes de tomarem carrega façaes dar a todas peendor naquella milhor maneira que se poder fazer, e com toda segurança, trabalhando que descubram o mais que poderem, e as façaes muy beem queymar, e em tal maneira que lhe aproueite o foguo que se lhe deer, pera este ymconveniente que se lhe segue por se lhe nam fazer (sic), e tomay diso grande lembrança porque bemm vedes quanto releua a noso seruiço" (*Cartas de Affonso […]*, t. II, p. 330; A. B. de Bragança Pereira, *Arquivo Português Oriental (Nova Edição)*, t. IV – *História Administrativa*, vol. I – *1498-1599*, pt. I, Bastorá, 1937, p. 74).

[404] Fernando Oliveira, *op. cit.*, p. 64.

[405] Idem, *ibidem*, p. 64; João Baptista Lavanha, *op. cit.*, p. 272.

[406] Idem, *ibidem*, pp. 270-277.

[407] Idem, *ibidem*, p. 271.

[408] Idem, *ibidem*, p. 271.

acomodar todas as voltas do costado da nau, para além de estar dotado de uma resina amargosa que era muito resistente à humidade da água, não deixando entrar o busano[409]. No fundo, eram estas as duas madeiras necessárias para a arte da construção naval.

De qualquer forma, também chegou a ser pedido que se enviassem para o Reino as madeiras indianas já desbastadas, nomeadamente a teca e o angelim, sendo estas as espécies mais utilizadas, tanto na estrutura do casco dos navios como em outras partes das embarcações e nas peças do apresto, calcezes, cadernais e eixos de âncoras[410]. De facto, chegou a ser solicitado insistentemente o envio destas madeiras para o fabrico de apetrechos destinados às naus da carreira, mas também o envio dos aprestos já fabricados. Vários pedidos foram feitos entre 1614 e 1627, mas sempre sem resposta do Estado da Índia, ainda que neste último ano D. Francisco da Gama se tenha proposto enviar aprestos, mas em troca de outros produtos como alcatrão, chumbo e âncoras[411]. O chumbo era um dos produtos que mais interessava para calafetar o casco dos navios. Em 1625, o vice-rei queixava-se ao rei de que os galeões que chegavam à Índia vinham mal forrados, pelo que não aguentavam tanto a dureza do mar e as viagens. Para resistirem no Estado da Índia, servindo na armada de alto bordo, teriam de vir com os cascos devidamente chumbados[412].

A discussão em torno dos sucessos e perdas de embarcações da carreira da Índia também andou muito associada ao excesso de carga que os navios traziam, havendo informações em abundância sobre este assunto para o período da Monarquia Hispânica. Em Janeiro de 1587, a nau *Relíquias* vinha excessivamente carregada e com as mercadorias mal distribuídas, acabando por naufragar ainda em Goa. O incidente ocorreu logo após a partida, quando a fuga de umas galinhas que estavam no convés levou a uma disputa que fez juntar todas as pessoas de um lado do navio, acabando o peso acumulado por fazer virar a nau e com que esta afundasse lentamente[413].

Um ano volvido, Filipe II escrevia ao vice-rei dando conta, entre outros assuntos, que as naus não deveriam retornar sobrecarregadas, conforme havia sido

[409] Idem, *ibidem*, p. 271.
[410] Patrícia Carvalho, *op. cit.*, p. 125.
[411] Idem, *ibidem*, p. 125.
[412] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 13, n.º 106; ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 53v-54; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 117.
[413] "Escaparam todos com vida, com excepção dos escravos que estavam algemados a ferros para não fugirem, os quais se afogaram" (Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 295).

estipulado num regimento anterior, embora as ordens não estivessem a ser cumpridas. Neste sentido, e ainda que o assunto da carga da pimenta dissesse respeito ao vedor da Fazenda, Filipe II insistia em que o vice-rei fizesse algo para evitar essa situação[414]. Em 1589, face ao acidente da nau *Relíquias*, que se dizia ter acontecido num contexto inédito, tendo decorrido "do muito descuido que se teue em a deixarem sobre carregar"[415], o rei impunha ao vice-rei, mais uma vez, que fossem tomadas as diligências necessárias e que se tivesse a vigilância indispensável durante o carregamento dos navios. Alegava-se que todas naus vindas em anos anteriores também tinham viajado sobrecarregadas, facto que havia conduzido à perda de algumas, pelo que as ordens régias pretendiam evitar que os navios continuassem a retornar com peso excessivo. Terminava-se o assunto referindo que a sobrecarga era digna de um grande e rigoroso castigo, sendo algo bem entendido e explícito nos regimentos do rei, que havia dado ordens específicas noutros documentos, situação que fazia com que os oficiais régios na Índia não se pudessem "escusar de culpa" neste tipo de situações[416].

Teria o vice-rei, assim como os seus sucessores, feito pressão para que os oficiais da Índia cumprissem com as suas obrigações? Em Janeiro de 1613, o vedor da Fazenda indicava que a excessiva carga de canela que havia sido posta nas naus da Índia estava a pôr em risco a navegação, pelo que, mesmo apesar das vozes em contrário, o vice-rei foi informado da situação, havendo que desembarcar parte dela. A situação levou a dois dias de diligências, gerando tensões entre a tripulação e os oficiais régios[417].

É evidente que este não era um caso isolado. Aliás, o tema do sobrecarregamento dos navios continuava em discussão na década de 1620, pelo que a sua prática terá continuado a ser rotina nas décadas seguintes ao ano de 1589. Escrevendo em 1619, fr. Nicolau de Oliveira referia que a carga de uma nau da Índia era tal que não poderia caber em quatro das maiores das Índias de Castela[418]. Em 1622, Duarte Gomes Solis[419], através de uma retrospectiva do movimento da carreira da Índia entre 1560 e 1595, destacava-se como autor

[414] *Archivo Portuguez-Oriental*, fasc. 3, p. 110, doc. 33.
[415] *Ibidem*, pp. 192-193, doc. 59.
[416] *Ibidem*, pp. 192-193, doc. 59.
[417] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 2, n.º 91.
[418] Frei Nicolau de Oliveira, *Livro das grandezas de Lisboa*. Pref. de Francisco Santana, Lisboa, Vega, 1991, p. 462.
[419] Sobre esta figura, cf. António Borges Coelho, "O mercantilista Duarte Gomes Solis: análises e modelos dirigidos ao governo filipino", in *Arquipélago. História*, 2.ª sér., vol. 1, n.º 1, Universidade dos Açores, 1995, pp. 161-179.

preocupado em compreender os erros do passado e em fornecer indicações para se fazer face à elevada perda de navios. Tendo dobrado o cabo da Boa Esperança por quatro vezes, o comerciante lisboeta oriundo de uma família de cristãos-novos enfatizou que as naus vinham da Ásia sobrecarregadas e com a carga mal distribuída[420], acabando os navios por começar a meter muita água, por se abrir em plena viagem ou até mesmo ir ao fundo a pique sem que houvesse tempo de se varar em terra[421]. De facto, a sobrecarga das naus, bem como outros "descuido[s] da consciencia"[422], visando o enriquecimento rápido dos mareantes e de outras pessoas envolvidas nos negócios[423], faziam com que certas partes estruturais dos navios começassem a ceder, situação que aumentava bastante o risco de naufrágio e que, apesar dos exemplos de anos anteriores, continuava a acontecer[424]:

> "[...] se apartò el costado de la cubierta, ni puede ser menos en naues tan sobrecargadas, y cargas en las oregas que las descompassan porque cada quintal em los castillos, són mil quintales para los lugares de carga, conforme a la proporcion de lo que mas conuíene arrumarse, respectiuamente, con acuerdo de la carga que trae, que tan mal supieron aduertir este punto, como lo de las cuentas que no aprenderan"[425].

Diversos locais não recomendados do navio, apesar das ordens existentes que contrariavam o que vinha acontecendo, serviam para o acondicionamento e transporte de mercadorias pesadas sem qualquer tipo de ordenação, caso do convés, das câmaras, dos camarotes e dos lugares vizinhos da bomba, sendo que até mesmo na parte de fora do costado das naus vinham fardos pendurados[426]. Isso fazia com que as manobras e os trabalhos a bordo fossem dificultados, incluindo a defesa perante ataques inimigos, somando-se ainda a sujeição das fazendas à

[420] Cf. Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, pp. 129-130.
[421] Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, pp. 1-2, 5-6, 12 e 16.
[422] João de Lucena, *Historia da vida do padre Francisco de Xavier […]*, t. I, Lisboa, Impressa por Pedro Crasbeeck, 1600, liv. I, cap. XI, fl. 42.
[423] Melchior Estácio do Amaral, "Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena […]", in *História Trágico-Marítima*, vol. VI, p. 143; João Baptista Lavanha, "Relação do naufrágio da nau Santo Alberto […]", p. 67. Em 1602, o galeão *Santiago*, não estando preparado para carregar tanta mercadoria como veio a acontecer, trazia, contabilizando apenas o que vinha no porão, 4.000 quintais de pimenta, semelhante à carga conjunta de dois navios holandeses que tinham retornado da Ásia e feito escala em Santa Helena (cf. Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, pp. 143-144).
[424] Cf. idem, *ibidem*, p. 107; Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. I, p. 56.
[425] Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, p. 15.
[426] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 311; Duarte Gomes Solis, *Alegacion en favor de la Compañia de la India Oriental, comercios ultramarinos que de nuevo se instituyó en el Reyno de Portugal*. Ed. org. e pref. por Moses Bensabat Amzalak, Lisboa, Império, 1956, p. 18; Christiano Barcellos, *op. cit.*, pp. 36 e 39; Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. I, pp. 55-56; Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 89.

deterioração, podendo levar a contenciosos entre mestres e mercadores e a que os primeiros fossem culpabilizados, tendo de cobrir os prejuízos relativos à deterioração da carga. Quanto aos castelos de proa e popa, costumavam ir "tan alterosos, y con tan grandes sobre cargas, que hasta en las gauias se hazen camaras para mercancias"[427].

Solis retomava, assim como viria a fazer mais tarde, temas que outros autores já haviam compreendido e indicado. Linschoten, com experiência em primeira mão na década de 1580, chegou mesmo a referir que era habitual que antes da partida das naus os mestres e outros oficiais tivessem de dar a sua palavra em como os navios estavam em condições de efectuar a viagem para Portugal. Caso fossem detectadas falhas, havia que declará-las sob juramento, elaborando-se um auto assinado por esses mestres e outros oficiais. Porém, o problema fazia parte de um todo mais vasto e, no momento crucial, fazia-se silêncio:

> "Mas na altura devida eles calam-se, mesmo se a nau tiver mil falhas e defeitos, para não perderem os seus cargos e os proveitos respectivos, mesmo se souberem muito bem que a nau não está em condições de fazer a viagem, porque a cobiça engana a sabedoria e menospreza os perigos; apenas quando estão a meio do caminho sabem falar quanto baste, fazendo grandes promessas de se emendarem. A maior parte das naus larga de Cochim desta maneira, e apenas por milagre divino uma delas consegue chegar a Portugal sã e salva, já que de outra forma tal não seria possível, pois são sempre sobrecarregadas e mal providas de víveres, além de levarem pouca ordem entre a tripulação. Por isso, não há uma única nau que chegue a salvo e que não tenha episódios para contar sobre perigos passados em virtude da sobrecarga, da falta de coisas necessárias no navio e da inexperiência dos marinheiros. Porém, apesar de todos estes os perigos diários, não há qualquer melhoramento, antes piorando as coisas de dia para dia"[428].

Chegados a 1625, o vice-rei alertava para o facto de que nos últimos dias de carregamento das naus, em Goa, as gentes do mar dedicavam-se a embarcar as suas partes de canela, mercadoria pela qual lhes eram pagas as "liberdades"[429]. Isso fazia com que o seu trabalho, bastante importante antes da partida, fosse afectado e não se desse a devida atenção a certas questões de segurança, visto que as cargas de canela eram arrumadas nos lugares mais inconvenientes, levando

[427] Duarte Gomes Solis, "Sucesso de las naues [...]", p. 8.
[428] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 293.
[429] Direito de transportar uma determinada quantidade de carga livre de impostos, sendo concedido a todos os elementos das tripulações da carreira da Índia, já na viagem de regresso ao Reino.

a que as naus saíssem da barra de Goa bastante atravancadas e em grande risco de suceder um acidente durante a navegação ou que ficassem impossibilitadas de combater caso encontrassem inimigos[430]. Neste sentido, o vice-rei propôs que tais pagamentos fossem feitos em roupas ou em anil. Sugeriu ainda que se estancasse por conta da fazenda real a canela que estavam a trazer. Em resposta, já em Março de 1626, o rei indicou que se deveria cumprir "inviolavelmente" o regimento que havia mandado fazer sobre a carga das naus da Índia, pois o seu conteúdo dava resposta aos problemas colocados pelo vice-rei, acrescentando igualmente que no ano anterior havia remetido uma carta sobre o mesmo assunto[431].

O problema da sobrecarga dos navios voltaria a ser indicado por Duarte Gomes Solis, em 1628, enfatizando que continuavam a ser cometidos os mesmos erros na navegação da rota do Cabo desde há quarenta anos. Numa altura em que já não havia perigo algum que não fosse conhecido dos marinheiros, perdiam-se mais naus do que se perdiam quando se navegava mais com atrevimento honrado do que com prudente experiência[432].

Um bom exemplo de uma nau que veio excessivamente carregada da Índia, em mau estado de conservação e que passou por enormes dificuldades até chegar a Lisboa foi a *Nossa Senhora do Bom Despacho*. Partindo de Goa a 4 de Março de 1630, portanto, fora da época normal de retorno, esta nau estava muito sobrecarregada, de tal modo que ia "inclinada à parte de bom bordo"[433]. Na segunda metade de Abril, a nau já tinha 5 palmos de água, sendo que houve quem tivesse sugerido ao capitão que se arribasse a Moçambique, enquanto que a 23 de Maio "abrio a nao capitania nove palmos de agoa, com grande tromenta do Sudoeste, & grande mar de proa"[434]. Para remediar a situação, muita fazenda começou a ser deitada à água, mas a nau permaneceu inclinada, acabando, pela altura do cabo da Boa Esperança, por apanhar um temporal e meter 22 palmos de água, situação que levou a que se procurasse um local para encalhar antes que a nau fosse a pique ao fundo[435].

Depois de vários infortúnios na área do cabo, onde por diversas vezes teve de procurar abrigo, a *Nossa Senhora do Bom Despacho* conseguiu fazer escala em

[430] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 67v; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 129.
[431] ANTT, *LM*, liv. 23, fl. 178.
[432] Duarte Gomes Solis, *Alegacion en favor de la Compañia [...]*, p. 18.
[433] Fr. Nuno da Conceição, *Relaçam da viagem, e sucesso, que teve a nao capitania N. Senhora do Bom Despacho vindo da India o anno de 1630*, Lisboa, Na Officina de Pedro Crasbeeck, 1631, fl. 14.
[434] Idem, *ibidem*, fls. 15-16.
[435] Idem, *ibidem*, fl. 17.

Luanda, a 5 de Agosto, onde ficou atestada a sua incapacidade para navegar, acabando por descarregar as mercadorias. Para reparar as várias partes abertas da nau ficou acordado que "se lhe dessem pendores", algo que não foi suficiente, já que se "abrio de novo pela quilha huma grande agoa", recorrendo-se então à querena na esperança de que se pudesse fazer o resto da viagem até Lisboa[436]. Uma vez concertada e colocada a carga asiática a bordo, não sem antes ter estado em sério risco de ir ao fundo naquele porto, a *Nossa Senhora do Bom Despacho* acabou por partir a 5 de Abril de 1631, mas voltou a meter muita água durante o trajecto restante, pelo que até Lisboa, de dia e de noite, não se parou de dar à bomba[437].

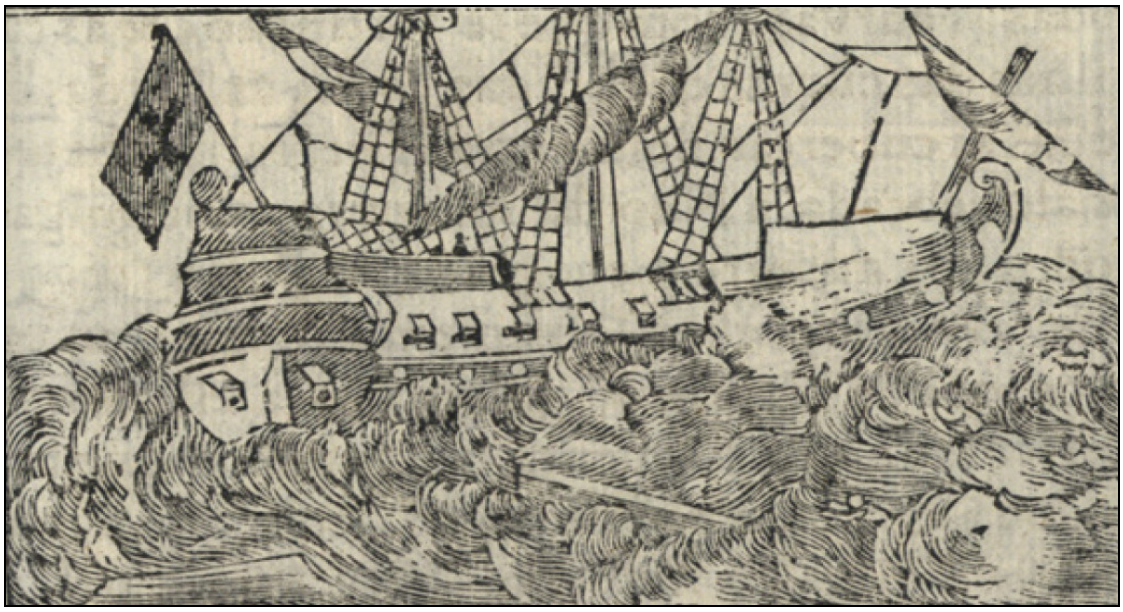

Fig. 27 – Navio representado na descrição da viagem da *Nossa Senhora do Bom Despacho*.
Fonte: Fr. Nuno da Conceição, *Relaçam da viagem [...]*, fl. 47.

Após passar pelas Berlengas, a nau chegou a Cascais a 3 de Julho, onde os pilotos da barra passaram a informação de que há pouco tempo tinha partido dali uma esquadra de 17 navios turcos, que devido ao mau tempo foram levados para a Galiza, tendo passado pela nau portuguesa sem a verem. Isto deveu-se às "grandes nevoas de que o mar amanhecia cuberto todos os dias. Não sendo menos milagre haver ventos do mar em Julho naquela paragem"[438]. No dia seguinte a nau rumou a Lisboa, sendo que os oficiais da ribeira que fizeram a inspecção disseram que nunca tinham visto uma nau tão destroçada conseguir concluir a viagem,

[436] Idem, *ibidem*, fls. 34-38.
[437] Idem, *ibidem*, fl. 40.
[438] Idem, *ibidem*, fls. 42-43.

acrescentando que se tivesse apanhado a mínima tempestade entre Angola e o Reino teria vindo ao fundo a pique. Além disso, caso tivesse entrado num confronto e disparado artilharia para se defender, certamente que se teria aberto e naufragado[439].

Voltando às observações de Duarte Gomes de Solis, que também mostram aspectos presentes em outras fontes, alguns já referidos, acrescia que muitos navios eram construídos, em Lisboa e na Biscaia, com madeiras e materiais ruins, não sendo apropriados para grandes carregamentos, abrindo facilmente quando enfrentavam tempestades. Este era um dos problemas centrais das anotações de Solis, que se interrogou sobre qual seria a razão de não existirem pessoas interessadas em estudar as causas de tantos acidentes de forma a evitá-los[440]. O autor defendia que Lisboa e Sevilha deveriam ter armazéns de madeiras e materiais de melhor qualidade[441]. Entre as críticas desferidas, chega a ser referida a utilização de madeira verde e de má qualidade, sendo facilmente trespassada pelo busano[442], verme que corroía os navios e abria buracos nos locais onde eram colocados os pregos[443]. Além disso, Solis também era um crítico do procedimento de se calafetar as naus através da querena, indicando que aquelas que eram concertadas por meio desse método duravam menos tempo, sendo que à segunda viagem perdiam-se. Se não se queria abandonar esse processo prejudicial, então havia que construir navios de menor porte[444].

Retomando a problemática da utilização de diferentes tipos de madeira na construção naval, o escasso tempo de duração dos navios chegou a ser apontado pela dificuldade em se encontrar madeiras de sobreiro maduras, com as dimensões necessárias para evitar um excessivo número de juntas, algo que era indicado no parecer de Manuel Gomes Galego de 1623[445]. Foi neste sentido que Solis também propôs que os navios passassem a ser construídos na Ásia, com a boa madeira de teca, se bem que tivessem de ser enviados de Portugal todos os apetrechos

[439] Idem, *ibidem*, fls. 43-46.
[440] Havia que fazer uma relação de todas as perdas de navios consultando a documentação existente: "y sean ellas los archiuos, para que se sepan muchas cosas que de vn año a outro se les oluida, con lo qual se pudieron reparar en mochas sustancias, con que andan a ciegas ha tantos años que ven perderse las naues, y tantas naues sin se discurrir por la causa, y que sea la opinion tan poderosa, que aun llevam consigo las razones de los hombres de la mar a los Caualleros Portugueses" (Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, p. 15).
[441] Idem, *ibidem*, pp. 3 e 8.
[442] Idem, *ibidem*, p. 16.
[443] João Baptista Lavanha, "Livro primeiro da architectura naval", pp. 276-277.
[444] Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, pp. 7-8, 12 e 17.
[445] Frazão de Vasconcellos, *op. cit.*, pp. 12-13, Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 189.

necessários: lonas, enxárcias, pregadura, etc. Os exemplos das naus *São Pedro* e *Chagas* validavam estas ideias[446].

Consequentemente, todos estes aspectos acima indicados levavam a uma maior frequência de acidentes marítimos, que, por sua vez, resultavam na perda de navios, das fazendas do rei e dos comerciantes, bem como na morte de muitos homens, deixando inúmeras viúvas e órfãos ao desamparo[447]. Por outro lado, navegando bastante sobrecarregadas e, por vezes, com pouca ou até mesmo sem artilharia[448], as naus ficavam muito mais fragilizadas em possíveis encontros e combates com corsários. Em 1587, a nau *São Filipe*, vindo sobrecarregada com as mercadorias da *São Lourenço*, foi assaltada nos Açores por Francis Drake[449]. Algo semelhante aconteceu em 1592, quando a nau *Chagas*, à vista do Faial e trazendo a maior parte das pessoas das naus *Alberto* e *Nazaré*, entrou em combate com 3 navios ingleses que provocaram o seu incêndio, acabando por se afundar e salvar-se somente c. 13 pessoas[450]. É muito provável que esta nau também viesse sobrecarregada com mercadorias.

2.2. Tripulação, soldados e passageiros

2.2.1. Pessoas, mortalidade e outros aspectos da vida a bordo

A população de uma nau da carreira da Índia era formada pela tripulação, por soldados enviados para a Ásia e passageiros[451]. Na viagem para o Índico embarcavam centenas de pessoas em cada navio, estando a média à volta das 500. Olhando para 1567, ano em que partiram 4 navios para a Índia, o cardeal D. Henrique dizia que folgava muito em saber que havia "gente em abastança pera ir nas naos"[452]. Na lista enviada pelo vedor da Fazenda contavam-se entre 700 a 800 pessoas, sendo que o cardeal acrescentava que, para seu serviço, cumpria que

[446] Idem, *ibidem*, p. 189. Para uma lista de 23 naus construídas na Ásia entre 1537 e 1675, baseada em documentação válida, ainda que com diversas dúvidas em relação a determinados aspectos, cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, pp. 42-43.
[447] Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, p. 5.
[448] Vide, infra vol. I, cap. I.
[449] Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, pp. 11-12.
[450] *Relações da carreira […]*, p. 49.
[451] Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 124.
[452] *Cartas e alvarás dos Faros da Casa Vimieiro*. Pub. por Maria Alice Beaumont, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 1968, pp. 128-129.

fossem até 1.000, mas tendo de haver ordem quanto aos gasalhados[453] e que tal quantidade não prejudicasse a navegação.

Todavia, algumas fontes referem – por vezes de forma exagerada – que certas naus chegavam a transportar 800, 900, 1.000, 1.100 ou 1.200 pessoas[454]. Linschoten, por exemplo, indica que Rui Lourenço de Távora, que partiu para a Índia em 1576, chegou a levar 1.100 homens na sua nau, sendo que 900 acabaram por morrer antes da chegada a Moçambique[455]. As indicações parecem claramente excessivas, mas centenas de pessoas chegavam a sucumbir a bordo num único navio. Num outro caso, ocorrido em 1584, é referido que mais de 1.000 pessoas alcançaram a Índia na nau *Chagas*[456]. Apesar de se poder desconfiar de tal valor, é preciso ter em conta que, em certas ocasiões, o carregamento de mais 200 ou 300 pessoas em Moçambique, fossem escravos ou portugueses de outra nau, poderia fazer com que se atingisse ou se aproximasse do valor indicado à chegada à Ásia. Seja como for, apesar das dúvidas que se possam colocar, a quantidade de pessoas que embarcavam em Lisboa numa única nau da carreira da Índia era tal que "nada sem duvida encareceo quem a comparou a uma grande villa"[457].

Observemos números mais reduzidos. Em 1545, na viagem de ida, D. João de Castro referiu que na sua nau iam embarcadas 574 pessoas e que nenhuma morreu[458], enquanto que, na armada de 1564, outra fonte indica que uma das naus transportava perto de 600 pessoas, sendo que em Moçambique ainda entraram c. 200, se bem que não seja referido se se tratava de gente de outra nau portuguesa, de escravos ou de ambos[459]. Por sua vez, em Janeiro de 1612, o vice-rei da Índia

---

[453] Espaço privado dos navios destinado a transportar bens e pessoas de certos indivíduos. Em Fevereiro daquele ano, por exemplo, o cardeal D. Henrique ordenou que António de Teive, que ia servir de vedor da Fazenda na Índia, tivesse direito a gasalhado para si e para a gente que levava consigo na nau *São Rafael* (cf. *ibidem*, pp. 127-128)

[454] Cf. João de Lucena, *op. cit.*, liv. I, cap. XI, fls. 41-42; Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 85; Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, pp. 142, 151 e 203; Jean Mocquet, *op. cit.*, pp. 46-47; P^{e}. Jerónimo Lobo, *op. cit.*, p. 144; Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 124; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas [...]*, pp. 55-56; Rui Landeiro Godinho, "Carreira da Índia", vol. II, pp. 221-222.

[455] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 85.

[456] Idem, *ibidem*, p. 286.

[457] João de Lucena, *op. cit.*, liv. I, cap. XI, fl. 42.

[458] *Obras completas de D. João de Castro*. Ed. crítica por Armando Cortesão e Luís de Albuquerque, vol. III, Coimbra, Academia Internacional da Cultura Portuguesa, 1976, p. 67.

[459] *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente*. Colig. e anot. por António da Silva Rego, vol. IX, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1953, p. 336. Em 1561, aquando da escala em Moçambique, pelo menos uma das naus de ida carregou muitos escravos, embora não tenha sido indicado um número. O padre que referiu essa situação destacou o baptismo a que esses escravos foram sujeitos, tendo sido previamente ouvidos para se saber se queriam ser convertidos ao Cristianismo (*Documentação para a História das Missões [...]*, vol. IX, p. 17).

referia que cabiam, largamente, 1.000 homens em cada duas naus[460]. No caso de 1564, o reduzido espaço útil que as pessoas partilhavam intensificou as pelejas a bordo, "muytas dellas de ma maneira"[461]. Três anos depois, a armada que ia para Goa carregou, em Moçambique, 300 escravos cafres para servirem na Índia[462]. Em 1608, a carraca *Nossa Senhora da Salvação*, partindo do Tejo a 29 de Março e integrando uma armada de 14 navios, levava 400 homens brancos, 300 escravos negros e, pelo menos, 3 mulheres portuguesas[463]. Partindo nesse mesmo dia, a nau em que ia embarcado o viajante francês Jean Mocquet é indicada como transportando 900 pessoas[464], nas quais também se incluiriam certamente escravos.

Quantos pessoas fariam o sentido inverso? Se na viagem de ida havia um excesso de pessoas a bordo[465], para o retorno, marcado pelo descomedimento do transporte de mercadorias, costuma ser indicado que vinham muitas menos. No entanto, também existiam casos de excesso de passageiros na torna-viagem, por vezes devido a contingências da navegação[466]. Por outro lado, são frequentes as

---

[460] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 2, n.º 4.

[461] *Documentação para a História das Missões [...]*, vol. IX, p. 336.

[462] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos […]*, vol. IV, p. 204; idem, "Os portugueses e o Oriente", in *Mito e mercadoria […]*, p. 387.

[463] *Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções*, t. I, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1880, p. 243; Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos […]*, vol. IV, p. 204. Sobre a presença feminina na carreira da Índia, cf. Fina d'Armada, *Mulheres navegantes [...]*; Marco Oliveira Borges, "Aspetos do quotidiano [...]", pp. 195-214.

[464] Jean Mocquet, *op. cit.*, p. 46.

[465] Sobre a vida a bordo, cf., *e.g.*, António da Silva Rego, "Viagens portuguesas à Índia [...]", pp. 109-142; A. J. R. Russel-Wood, "Men under stress [...]", pp. 20-35; Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, *op. cit.*, pp. 3-43; Maria Benedita Araújo, "Naus da Índia, Deus as leva, Deus as traz", in *Revista da Faculdade de Letras*, 5ª sér., n. 13-14, Lisboa, 1990, pp. 349-360; Artur Teodoro de Matos, "«Quem vai ao mar em terra se avia». Preparativos e recomendações aos passageiros da carreira da Índia no século XVII", in *Actas do VIII Seminário Internacional [...]*, pp. 377-394; Inácio Guerreiro, "A vida a bordo na carreira da Índia. A torna-viagem", in *Actas do VIII Seminário Internacional […]*, pp. 415-432; Rui Landeiro Godinho, "Vida a bordo", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, pp. 1045-1048; Tânia Manuel Casimiro, "O inferno da vida a bordo", pp. 30-33; Carlos Francisco Moura, *op. cit*.

[466] Em 1559, a nau *Garça*, que foi referida como tendo 1.000 toneladas, vinha a meter muita água, tendo sido forçada, antes de afundar perto do cabo das Correntes, a passar parte dos seus mantimentos e a totalidade das pessoas que vinham a bordo para a nau *Águia* (ou Patifa), isto depois de ambas já terem arribado a Moçambique e de lá terem invernado durante mais de sete meses e meio. Após o afundamento da *Garça* e feito o alardo a bordo da *Águia*, somou-se, entre fidalgos, soldados, gente do mar, escravos, mulheres e meninos, um total de "1137 almas". No entanto, a *Águia*, pilotada por um homem com experiência de 50 anos de vida no mar, mas já muito velha e podre, mesmo depois de ter sido concertada em Moçambique, acabaria por ter de retornar novamente a este local (P^{e}. Manoel Barrabas, "Relação da viagem e sucesso que viveram as naus Águia e Garça vindo da Índia para este Reino no ano de 1559 […]", in *História Trágico-Marítima*, vol. II, pp. 53-70). Outro caso parecido aconteceu com a nau *Chagas*, que, vindo para o Reino em 1593, teve de recolher, em Moçambique, parte dos bens e das pessoas das naus *Santo Alberto* e *Nazaré*, sendo indicado que vinham 400 pessoas a bordo, se bem que Pero Roiz Soares tenha referido que eram 1.000 (cf. Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 160; Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 92, p. 303).

informações – directas e indirectas – sobre a presença de centenas de escravos a bordo. Embora não existam fontes que permitam compreender o total de escravos que foram sendo carregados anualmente para o Reino, até porque grande parte deles nem sequer viria registada, alguns dados disponíveis mostram que desde cedo isso foi uma realidade. Um aspecto muito importante a ter em conta é que, nos navios em que vinham muitos escravos, o número da população de bordo portuguesa poderia ser ultrapassada.

A título de exemplo, refira-se o caso da nau *Santo Alberto*. Em 1593, trazendo pelo menos 347 pessoas para o Reino, vindo sobrecarregada, enfraquecida da querena e a meter muita água, varou e desfez-se no Penedo das Fontes, antes do cabo da Boa Esperança. Do acidente sobreviveram 125 portugueses – no qual se contavam 2 mulheres – e 160 escravos, que rumaram a Moçambique por terra[467]. Por outro lado, foram contabilizados 28 portugueses mortos e 34 escravos que também sucumbiram, pelo que o número de escravos registado após o acidente (194) excedia os portugueses que vinham a bordo (153). Ainda que estes não sejam números definitivos, pois não se sabe quantos corpos poderão ter ficado no mar e por contabilizar, o facto de naquela nau virem pelo menos 194 escravos é bastante significativo.

Face ao excesso de pessoas embarcadas, bem como devido à enorme quantidade de mercadorias e alimentos transportados para a viagem, os lugares a bordo eram muito estreitos e incómodos, pelo que a gente comum acabava por ter de passar os dias e as noites no convés dos navios, dormindo ao relento, à mercê do frio, da chuva e do sol, acabando por adoecer muito mais facilmente:

> "[...] comummente os que morrem nestas naus são os mesquinhos, que vêm no convés mortos de fome e despidos, ao sol e chuva e sereno da noite"[468].

Melhor sorte tinham os mestres, os pilotos e os capitães, que, enquanto principais oficiais dos navios, tinham os melhores alojamentos, dividindo o espaço no castelo da popa com alguns dos passageiros mais importantes. O resto dos oficiais era alojado entre o castelo da popa e o mastro grande ou nas suas imediações. Por sua vez, grumetes e marinheiros acomodavam-se no castelo de

[467] João Baptista Lavanha, "Relação do naufrágio da nau Santo Alberto [...]", pp. 65-66; *Relações da carreira [...]*, pp. 49 e 140; *Memórias das armadas [...]*, p. 260; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 180.
[468] D. Luiz Fernandes de Vasconcelos, *op. cit.*, p. 61.

proa, enquanto que os homens de armas ficavam na primeira coberta. No entanto, de uma forma geral, os alojamentos eram muito pequenos, estreitos e desconfortáveis, chegando a ser referindo que apenas uma pessoa cabia em cada um[469].

Como já se reconheceu, a mortalidade a bordo de um navio da Índia podia ser bastante elevada, chegando a sucumbir 200, 300 ou 400 pessoas numa única nau[470], ainda que existam casos em que as perdas são indicadas como tendo sido pouco significativas[471]. Muitos dos passageiros, pobres e desamparados, embarcavam mal preparados para a dura jornada que iriam enfrentar, acabando por ficar doentes e sucumbir à fome, tal como chegou a ser indicado para 1564[472]. Com base no que referiu, uns anos depois, Alessandro Valignano, alguns homens entravam nos navios apenas com uma camisa, dois pães na mão, um queijo e uma caixa de marmelada, como se a distância de deslocação até à Índia fosse de apenas uma légua[473]. Outros subiam a bordo como se o destino da viagem fosse a margem Sul do Tejo, onde estariam apenas meio-dia, levando como provisão somente um pequeno barril de água, ficando assim à mercê da caridade dos oficiais, de fidalgos e de sacerdotes, cujas provisões eram, em regra, abundantes[474].

Um dos maiores problemas que se verificava ao longo das viagens da carreira da Índia estava relacionado, precisamente, com a alimentação das centenas de pessoas embarcadas e com a conservação dos alimentos. Sabe-se que o biscoito feito com farinha de trigo, sobrepondo-se ao de centeio e cevada, era o principal recurso alimentar, seguido dos alimentos secos e fumados, onde entravam ameixas passadas, amêndoas, açúcar, diferentes tipos de carne e de

---

469 *Documenta Indica*, vol. III, p. 439; Alessandro Valignano S. I., *op. cit.*, p. 12; Rui Landeiro Godinho, "Vivência no mar [...]", pp. 265-266.

470 Alessandro Valignano S. I., *op. cit.*, p. 16.

471 Cf. os dados aduzidos por Vitorino Magalhães Godinho, "Os portugueses e a «carreira da Índia» [...]", p. 369; Artur Teodoro de Matos, "Novas fontes para a história da carreira da Índia. Os livros das naus *S. Roque* e *Nossa Senhora da Conceição* (1602-1603)", in *Na rota da Índia [...]*, p. 242. Em 1545, por exemplo, quando D. João de Castro rumava à Índia, o fidalgo referiu que na sua nau iam embarcadas 574 pessoas, muitas delas tendo partido de Lisboa escondidas e sem permissão para viajar, sendo que nenhuma morreu, "amtes chegou tam sam e bem desposta que parecya a esa ora embarcarem". Em relação a duas outras naus da armada desse ano, D. João de Castro indica que nenhuma havia morrido de doença, mas que se perderam dois homens ao terem caído ao mar (cf. *Obras completas de D. João de Castro*, vol. III, pp. 65-67). Em 1562, foram registadas apenas 4 mortes na viagem de uma nau entre Portugal e a Índia, sendo que 2 foi por caírem ao mar (*Documenta Indica*, vol. V, p. 532).

472 *Obras completas de D. João de Castro*, vol. III, p. 65; *Documenta Indica*, vol. V, p. 532; *ibidem*, vol. XVIII, p. 761; Alessandro Valignano S. I., *op. cit.*, p. 16.

473 Idem, *ibidem*, p. 16.

474 *Documenta Indica*, vol. V, p. 570; *ibidem*, vol. VI, pp. 772-773; Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, *op. cit.*, p. 23.

peixe (quadro 1). Apesar do que se possa pensar, o biscoito não era um doce, mas sim um pão que, sendo cozido duas vezes, ficava rijo e conservava-se por um tempo considerável para a época. Por sua vez, o presunto era um dos alimentos mais valorizados, sendo que, a par das galinhas e dos carneiros, era considerada uma das melhores carnes para levar em viagens marítimas[475].

Um aspecto muito importante a ter em conta é que os mantimentos frescos, sendo mais escassos, duravam apenas para os primeiros dias de viagem, sendo que, depois disso, ficavam bastante degradados e impróprios para consumo. Todavia, também eram embarcados animais vivos, caso de coelhos, galinhas, cabras, vitelas e perus, que eram abatidos no decurso do trajecto, sendo que alguns podiam ser adquiridos durante as escalas. A importância de alguns destes animais residia igualmente no facto de que, ao longo da viagem, poderiam fornecer leite e ovos[476].

O recurso à pesca e à captura de diferentes animais, caso das focas, dos lobos-marinhos e de aves, acabava por ser importante[477]. Por outro lado, em caso de encalhe ou de naufrágio, os sobreviventes poderiam vir a ter que subsistir somente com os recursos dos locais onde tinham ocorrido os acidentes, consumindo, por exemplo, pássaros e tartarugas[478]. Em casos mais extremos, podiam mesmo recorrer ao canibalismo, havendo informações de que algumas pessoas da acidentada nau *São Bento*, já em terra, tiveram a necessidade de comer cafres (1554)[479].

Quanto à água, faziam parte da carga das naus quantidades estimadas para 6 ou 7 meses de viagem, ainda que frequentemente se revelassem em insuficiência para todo o trajecto, daí que, no regresso, a ilha de Santa Helena e os Açores fossem pontos de apoio fundamentais. Por vezes, como estava a acontecer em 1568 e nos anos anteriores, a Coroa fretava um navio que acompanhava a armada da Índia até parte do caminho, normalmente uma caravela de apoio que rumava até

---

[475] Rui Landeiro Godinho, "Vivência no mar [...]", pp. 259-260; idem, "Vida a bordo", p. 1045.

[476] Artur Teodoro de Matos, "«Quem vai ao mar em terra se avia» […]", p. 387; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 56; Rui Landeiro Godinho, "Vivência no mar [...]", p. 260; idem, "Vida a bordo", pp. 1045-1046.

[477] *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama […]*, p. 82; Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, pp. 215 e 219-221; Inácio Guerreiro, *op. cit.*, p. 422; Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia […]*, p. 68.

[478] C. R. Boxer, "«Adonde hay valor hay honor». Esboço biográfico do Almirante Luís Velho *(*1624-1669*)*", in *Anais de Marinha*, vol. 12, Lisboa, [s.n.], 1948, p. 7.

[479] Manoel de Mesquita Perestrelo, "Relação sumária da viagem que fez Fernão d'Álvares Cabral […]", in *História Trágico-Marítima*, vol. I, p. 120. Em 1635, alguns cafres mostraram receio de que os portugueses sobreviventes da perda da nau *Nossa Senhora de Belém* pretendessem comê-los (P^{e}. Jerónimo Lobo, *op. cit.*, pp. 579-580).

à altura das Canárias, levando quantidades extra de água e de outros mantimentos necessários[480]. Em outras ocorrências, as embarcações aproximavam-se propositadamente da costa da Guiné e da área de trovoadas para se socorrerem da água da chuva, especialmente se, durante o retorno, não tivessem feito escala em Santa Helena[481].

Quadro 1
Rol de mantimentos para 100 homens de navegação em viagem para a Índia, provavelmente de finais do século XVI, numa nau de 550 até 600 toneladas.

Mantimento	Quantidade	Observações
Açúcar	6 arrobas	
Água	68 pipas	Para 7 meses. A metade seria ferrada.
Alhos	200 cabos	
Ameixas passadas	10 alqueires	
Amêndoas	10 alqueires	
Azeite	6 quartos	Para 15 meses. Deveria vir encascado e ferrado. 1/4 era destinado às lâmpadas.
Biscoito	437 quintais	Para 10 meses
Carne	400 arrobas	Para 4 meses
Cebolas	200 cabos	
Farinha	1 moio	
Grão	12 alqueires	
Lentilhas	10 alqueires	
Mel	8 arrobas	
Mostarda	4 alqueires	Para 4 meses
Pescada	54 dúzias	
Sal	1 moio	A metade ferrado
Vinagre	5 pipas	Para 8 meses. A metade ferrado.
Vinho	38 pipas	
Vinho	22 pipas	De sobresselente e para 2 meses

Fonte: BNP, cód. 2257, fl. 125v; Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história [...]", p. 145[482].

Os casos mais dramáticos de falta de água deveriam ocorrer quando era ordenado que os navios viessem de rota batida para Lisboa, sem haver lugar a qualquer escala. Apesar de nestas situações a Coroa dar ordens para que os carregamentos de água para toda a viagem fossem reforçados, a verdade é que nem sempre tal era cumprido. Em 1634, as naus *Nossa Senhora da Saúde* e *Santíssimo Sacramento* haviam chegado à ilha Terceira com falta de água e de gente, sendo que alguns escravos morreram à sede. Para que se evitasse a repetição do caso em viagens futuras e que os navios fizessem escalas, ordenou-se

[480] *Cartas e alvarás dos Faros [...]*, p. 173.
[481] Assim aconteceu em 1558, quando a nau *São Gião*, capitaneada por Martim Afonso de Sousa, vinha com falta de água (cf. *Jornal de bordo e relação da viagem da nau "Rainha" (carreira da Índia – 1558)*. Introd., leit. act. e notas de Luís de Albuquerque, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1991, p. 37).
[482] A antiga cota, citada por Artur Teodoro de Matos, é BNP, *FG*, cód. 637, fl. 125v.

ao vice-rei da Índia que as naus viessem para Portugal bem providas de água e em pipas bem estanques e bem forradas[483].

Além da água, o vinho, o azeite e o vinagre também eram carregados para a Índia, sendo que os dois primeiros eram distribuídos diariamente. Porém, o consumo de água deveria restringir-se ao essencial, recorrendo-se à do mar para diferentes utilizações, chegando a ser apontada a falta deste líquido precioso devido à sua larga utilização na cozedura de arroz[484]. Em situações extremas, ou para pessoas vistas com pouca importância, caso dos escravos, os alimentos chegavam a ser cozinhados com água salgada, levando mais rapidamente a que ficassem doentes e morressem. Da mesma forma, chegava a ser bebida água salgada[485].

A confecção dos alimentos era outro grande problema. Como estes eram distribuídos crus, havia que recorrer aos escassos fogões para que fossem cozinhados[486]. Como o perigo de incêndio era grande, tornava-se fundamental manter uma vigia continuada nos sítios onde eram colocados os fogões, tal como se ordenou em 1625[487]. Mas nem sempre as condições atmosféricas e oceânicas permitiam a sua utilização, sendo que, por precaução e para evitar incêndios, em caso de vento forte ou de mar agitado não se acendia o lume. Mesmo quando os fogões eram acessos, a verdade é que a grande quantidade de pessoas a bordo elevava o tempo de espera e impedia que todos conseguissem cozinhar os seus alimentos, havendo muitos que passavam fome e outros que subsistiam apenas com dádivas em géneros e através da caridade de outras pessoas embarcadas[488]. Além disso, e se os mantimentos eram embarcados tendo em conta o número de viajantes e a estimada duração da viagem, alguns imprevistos estragavam os cálculos. Era o caso da existência de clandestinos nos navios, situação que aumentava o número de bocas a alimentar, bem como a falta de água e de qualidade de muitos alimentos, vindo já podres e azedos ou tornando-se assim no decorrer da viagem[489]. Neste sentido, "beber urina, água do mar, comer couro, ratos, ou mesmo cartas náuticas, tornaram-se assim expedientes relativamente

[483] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 16, n.º 98.
[484] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 210; Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, pp. 379 e 381.
[485] ANTT, *Fragmentos*, *cartas para el-rei*, mç. 3, n.º 40; Jean Mocquet, *op. cit.*, p. 148.
[486] Um dos locais onde chegou a funcionar o fogão foi na coberta da ponte dos navios (*Collecção chronologica [...]*, vols. I-II, p. 48).
[487] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 12, n.º 60.
[488] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, pp. 147-148, 204-205 e 210; Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 381; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 56.
[489] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, pp. 208-210; P^{e}. Jerónimo Lobo, *op. cit.*, pp. 144-145; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 57.

frequentes" de quem fazia a travessia oceânica da carreira da Índia[490]. Aliás, isso era comum no contexto de outras navegações mais prolongadas. Na própria viagem de circum-navegação do globo (1519-1522), capitaneada por Fernão de Magalhães, um dos embarcados, o italiano António Pigafetta, deixou um testemunho impressionante no seu relato daquela dura jornada:

> "Na quarta-feira, dia 28 de Novembro, desembocámos do estreito para entrar no grande mar, a que demos de seguida o nome de Pacífico, e no qual navegámos durante três meses e 20 dias, sem provar qualquer alimento fresco. O biscoito que comíamos já não era pão, mas sim um pó misturado com vermes que tinham devorado todo o seu interior, e que ainda por cima tinham um fedor insuportável, por estarem impregnados de urina de ratazanas. A água que nos vimos obrigados a beber estava também apodrecida e hedionda. Para não morrermos de fome, vimo-nos também obrigados a comer pedaços de couro de vaca com que se tinha forrado o mastro principal para evitar que a madeira destruísse as cordas. Este couro, sempre exposto à água, ao sol e aos ventos, estava tão duro que era necessário submergi-lo durante quatro ou cinco dias no mar para o amolecer um pouco; para comê-lo, depois colocávamo-lo sobre as brasas. Muitas vezes ficámos reduzidos a alimentarmo-nos de serradura, e até as ratazanas, tão repelentes para o homem, tinham-se tornado um alimento tão apreciado que se pagava meio ducado por cada uma"[491].

Retornando à carreira da Índia, é preciso acentuar que a alimentação, de uma forma geral, era mais débil no regresso, sendo este mais um factor que fazia do trajecto de torna-viagem o mais difícil de realizar. Note-se que, se na viagem de ida a maioria das pessoas sustentava-se das rações fornecidas pela Coroa[492], no retorno os mantimentos não eram assegurados, tendo sido generalizado o hábito de cada um pagar as suas provisões, enquanto que o Estado asseguraria somente a água e os biscoitos à tripulação, não esquecendo que os marinheiros chegavam a ter esses fornecimentos garantidos apenas até ao cabo da Boa Esperança[493]. Pyrard de Laval refere que a Coroa, ao não querer fornecer mantimentos na torna-viagem, pretendia evitar que a maioria das pessoas quisesse deixar a Índia e voltar a Portugal, situação que obrigava a que permanecessem. Linschoten, aludindo à torna-viagem de 1589, também aborda esta problemática, indicando que não se poderia voltar ao Reino sem autorização do vice-rei. É verdade que após cumprido

[490] Idem, *ibidem*, p. 57.
[491] Antonio Pigafetta, *A primeira viagem em redor do Mundo*. Trad. de Eurico Monchique, 2.ª ed., Alfragide, Oficina do Livro, 2020, p. 43.
[492] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 204; P^e^. Jerónimo Lobo, *op. cit.*, p. 145.
[493] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 75; Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 204; Inácio Guerreiro, *op. cit.*, pp. 419-420; Rui Landeiro Godinho, "Vida a bordo", p. 1045.

o seu tempo de serviço, perfazendo um total de três anos sem interrupção, em qualquer cargo e ofício[494], as pessoas que tinham viajado para a Índia poderiam voltar, mas, relativamente aos que não fizessem parte da tripulação, caso de muitos soldados e passageiros, o rei não concedia mais do que a livre passagem, com lugar para as suas caixas de liberdades, sendo que cada um teria de pagar os seus mantimentos (comida e bebida)[495]. Isso custava sempre, no mínimo, entre 200 a 300 pardaus, soma que um soldado dificilmente conseguiria acumular, a não ser que tivesse algum tipo de ajuda de familiares ou apoio de algum fidalgo, capitão, outros oficiais ou de pessoas poderosas. Assim, sem meios financeiros para poderem pagar os mantimentos para a viagem, muitos acabavam por ficar na Índia, "casando com mulheres pretas e indianas para se sustentarem, e mesmo assim com bastante miséria"[496].

No fundo, Pyrard de Laval sintetiza muito bem o antagonismo entre o ir e o poder voltar da Ásia: "à Índia vai quem quer, mas não é assim na volta […]"[497]. Contudo, mesmo sem os mantimentos necessários para a viagem até Lisboa, muitos acabavam por conseguir embarcar. Genericamente, este tipo de situações facilitava o oportunismo a bordo, com pessoas a venderem alimentos aos preços que lhes apetecesse, algo que também acontecia na viagem de ida. Num caso referido por Pyrard de Laval, uma galinha chegou a ser vendida "por vinte reales de quarenta soldos cada um, que fazem quarenta libras"[498]. Numa outra situação, ocorrida em 1612, durante a torna-viagem da nau *Nossa Senhora de Guadalupe*, uma pescada grande que havia sido acabada de apanhar foi vendida em pregão por 3.000 reis[499]. Por outro lado, certas pessoas acabavam por beneficiar pela sua aproximação a algum arcebispo, vice-rei ou a outro grande senhor, porquanto estes prometiam sustentar com os seus próprios meios um certo número de homens de que se deixavam rodear. Assim, muito folgavam os soldados pobres e outras pessoas mais necessitadas quando estes homens importantes vinham a bordo. O mesmo viajante francês referiu que André Furtado de Mendonça, ex-vice-rei da

[494] João de Barros, *Ásia […]*, prim. déc., liv. VIII, cap. III, pp. 295-296.
[495] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, pp. 312-313.
[496] Idem, *ibidem*, p. 312. Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 208, dando o exemplo de dois frades franciscanos que queriam partir para Portugal sem autorização do arcebispo, acrescenta que eram pagas passagens ilegais para o Reino, custando 300 pardaus, sendo frequente pagá-las adiantadamente em Goa.
[497] Idem, *ibidem*, vol. II, p. 208.
[498] Idem, *ibidem*, vol. II, p. 148.
[499] *Viagens do Reino para a Índia [...]*, vol. II, p. 225.

Índia que, em 1610, regressava a Portugal doente, chegou a ordenar que se providenciasse mantimento para perto de 200 pessoas com os seus servidores[500].

Face a todos estes aspectos relacionados com a alimentação, não admira que João Pereira Corte-Real tenha chegado a aconselhar que os alimentos fornecidos pelos oficiais régios para os dois trajectos deveriam ser em iguais quantidades, consistindo em pão, vinho, couves, azeite e legumes, se bem que na torna-viagem devesse ser carregado mais um mês de mantimentos, porquanto era "a viagem mais dilatada"[501].

Se a deficiente alimentação era um rastilho para o aparecimento de doenças, o mesmo se pode dizer da falta de higiene, levando à propagação das mesmas[502]. Pyrard de Laval refere que os navios da carreira da Índia eram "extremamente sujos e infectos", visto que a maior parte das pessoas não se dava ao "trabalho de ir acima para satisfazer as suas necessidades", sendo essa a causa para a morte de tanta gente[503]. Assim, as doenças iam-se alastrando e matando num espaço demasiado exíguo para centenas de pessoas embarcadas, onde a promiscuidade marcava o quotidiano: "estauam os pobres homens per debaixo das cubertas huns sobre os outros: hia o conues cheo de corpos meyo mortos"[504].

Para fazer face à maioria das doenças, recorria-se a sangrias, a purgas[505] e a clisteres, acreditando-se que, sendo o problema provocado por fluidos maléficos, estes procedimentos conduziam à sua expulsão[506]. As sangrias, método mais referido nas fontes, eram feitas normalmente por um barbeiro, cobrando um certo preço pela actividade desempenhada. Contudo, a sua disseminação foi tal que se tornou num flagelo, sangrando-se homens por tudo e por nada e em quantidades abusivas[507], levando ainda mais ao enfraquecimento das pessoas e até mesmo à morte. Observe-se o que refere o piloto Gaspar Ferreira Reimão para um caso ocorrido na viagem de ida de 1597: "moreo o sota piloto que muito sentimos por ser

[500] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, pp. 204-205.
[501] Christiano Barcellos, *op. cit.*, p. 22.
[502] Sobre as várias doenças, cf. António da Silva Rego, *op. cit.*, pp. 119-126; Kioko Koiso, "As doenças na carreira da Índia e a viagem da nau "S. Martinho"", in María Isabel Vicente Maroto e Mariano Esteban Piñeiro (eds.), *XII Reunión Internacional de História de la Náutica y de la Hidrografía, Setembro de 2004. La ciencia y el mar*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2006, pp. 411-429.
[503] Francisco Pyrard Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 149.
[504] João de Lucena, *op. cit.*, liv. I, cap. XI, fl. 42.
[505] *Viagens do Reino para a Índia [...]*, vol. II, p. 186.
[506] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 58.
[507] Rui Landeiro Godinho, "Vida a bordo", p. 1047.

bom companheiro, de grande fevre que lhe deu, sangrando 12 veses e acabou o sangue"[508].

De uma forma geral, eram estas as principais adversidades que centenas de homens e algumas mulheres tinham de enfrentar na longa viagem até à Índia, não esquecendo igualmente outras dificuldades: as tempestades nunca vistas por muitos dos embarcados, as calmarias, o perigo de naufrágio e o possível contacto e combate com navios corsários que por vezes surgiam pelo caminho. As calmarias equatoriais, por exemplo, chegavam a deter as naus por quarenta, cinquenta ou até sessenta dias sem se moverem um único grau, não havendo a mais leve brisa de vento[509]. Isto facilitava a degradação da água e dos alimentos[510], o aparecimento e a propagação de doenças[511], nomeadamente do escorbuto, levando a um número elevado de mortes[512] e até mesmo a conflitos a bordo[513]. D. António de Ataíde, em 1612, retornando da Índia na nau *Nossa Senhora de Guadalupe* e numa viagem que durou 7 meses, descreveu a situação do navio que capitaneava perante um momento de calmaria no Atlântico: "e caminho ao nor nordeste. Grande calma agora esta a nao atrauesada e o mundo arde [...]. deus nos tire deste fugareiro"[514].

Não raras vezes, quando os navios chegavam aos Açores ou à costa portuguesa, já a população das naus vinha muito doente e tinham ocorrido inúmeras mortes, situação que vinha complicar o restante trajecto náutico que faltava efectuar até Lisboa e a própria capacidade de defesa perante ataques inimigos. Reportando-se a 1589, quando 5 naus da Índia e um galeão de Malaca se

[508] Joaquim Vaz Rebelo Monteiro, *Uma viagem redonda […]*, p. 312.
[509] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. IV, pt. I, Lisboa, Na Officina Typografica, 1778, p. 62; Alessandro Valignano S. I., *op. cit.*, pp. 12-13; Frei Gaspar de S. Bernardino, *op. cit.*, p. 84.
[510] "Aqui faz um calor insuportável e toda a água do navio fede tanto que quem a bebe é forçado a tapar o nariz" (Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 76).
[511] "E certefico-lhe, meus Irmãos, que huma cousa hé escrever isto e outra hé passá-lo, porque, se por alguma cousa se ouvesse de temer esta viagem, seria por esta causa [calmarias], porque a calma hé insofrivel sem aver hum pouquo de refrigerio, porque todas as cousas enfadão assi de comer e beber como as demais, [a] agoa hé tan quente e fedorenta que somente tomá-la na mão enfastia, ho vinho polo consiguinte" (*Documenta Indica*, vol. V, p. 574). "Já creo que terês sabido, pelas cartas que do Brazil escrevemos [1561], em como o Senhor premitio que andasemos tanto tenpo na costa de Guiné sem poder dobrar a Linha que ouvemos ahy de adoecer quasi todos, dos quaes algus morrerão, avendo eu tanta parte na enfermidade que, ao meu quinhão, ouve dez sangrias e estive por duas vezes hà morte, tão fraquo e gastado que soomente fiquei nos ossos" (*ibidem*, vol. V, p. 436).
[512] O p^{e}. Jerónimo Lobo indica que, em 1621, durante os dois meses e meio em que a nau *Conceição* esteve à deriva nas calmarias da Guiné, fortes febres atingiram as pessoas, sendo que entre as 900 que iam embarcadas poucas não experimentaram "a forsa do mal". No ano anterior, essa situação havia levado à morte de 300 pessoas (P^{e}. Jerónimo Lobo, *op. cit.*, pp. 144-145). Na armada de 1629, que levava c. 3.500 soldados e outra gente para a Índia, refere-se que morreram 500 pessoas devido a complicações pela sujeição às calmarias da Guiné (cf. Artur Teodoro de Matos, "A viagem do conde de Linhares [...]", pp. 262 e 276).
[513] *Documenta Indica*, vol. IV, pp. 626-628.
[514] *Viagens do Reino para a Índia [...]*, vol. II, p. 265.

aproximaram dos Açores, Linschoten referiu que na nau em que vinha, a *Santa Cruz*, começaram a adoecer muitas pessoas, "dos olhos e do peito e de escorbuto, por causa da longa viagem e por a comida e virtualhas começarem a perder todo o seu sabor e substância, escasseando também a maior parte dos víveres"[515]. Para além disso, algumas já tinham morrido dessas privações, sendo encontradas debaixo do convés apenas dois ou três dias depois e sem que ninguém soubesse delas. Até então, tinham morrido no percurso até aos Açores, entre brancos e escravos, mais de 24 pessoas[516]. Embora este não seja um número elevado de mortes, isto comparando com outros casos, muitas pessoas vinham doentes, sendo que o cenário nas outras naus não deveria ser muito diferente.

Acreditando que o resto da armada vinha algo debilitada, o consequente encontro com 3 navios de corsários ingleses veio elevar o perigo, sendo que outros inimigos, por aquela altura, estavam algures pelos Açores. Depois de uma troca de tiros prolongada com duas naus portuguesas, e enquanto a armada fugia para a ilha Terceira, os navios ingleses rodearam – por três vezes – a nau em que vinha Linschoten, desferindo tiros de mosquete, de arcabuz e de artilharia ligeira. Sem se defender prontamente da ofensiva, quando veio a ripostar a gente da nau apenas disparou uma peça, demorando "mais de uma hora a carregá-la de novo"[517].

Viria a nau com peças de artilharia insuficientes para enfrentar um combate ou estas não estavam devidamente colocadas no locais apropriados e prontas a disparar? Os bombardeiros que trariam não eram suficientes para proceder à sua defesa? Será que alguns destes eram dos que vinham debilitados ou que morreram durante a viagem? Teriam outras pessoas, menos capacitadas, sido incumbidas do disparo de peças de artilharia? É possível que algumas destas questões, de certo modo, até tenham confluído e feito com que a defesa perante a investida inglesa tenha sido atrasada e mal sucedida. Só mais tarde, à chegada à ilha Terceira, é que são referidos que foram disparados 4 ou 5 tiros, mas não é explícito se essa acção proveio apenas da nau em que vinha Linschoten ou se os tiros eram o somatório de disparos feitos em conjunto com as outras naus da armada. O que parece certo, durante a investida inimiga, é que o impacto psicológico causado teve grande influência na gente que vinha a bordo da *Santa Cruz*: "e havia tanta gritaria e comoção no navio que parecia que estávamos perdidos de todo, pelo que os

[515] Idem, *ibidem*, p. 332.
[516] Idem, *ibidem*, p. 332.
[517] Idem, *ibidem*, p. 333.

ingleses zombaram de nós, gritando mil palavras ofensivas"[518]. No entanto, para alívio da gente que vinha nessa nau, os ingleses acabaram por ter algumas dificuldades na tentativa da sua tomada, tendo desistido da perseguição já nas proximidades da ilha Terceira.

Perante as doenças a que estiveram sujeitos, mortes, condicionantes oceânicas, outros aspectos difíceis da vida a bordo, a falta de organização, o perigo de naufrágio e a perda do galeão de Malaca em Angra, bem como pelas perseguições movidas pelos ingleses nos Açores e pelo aparecimento de outra armada inimiga em Cascais pouco depois das naus começarem a entrar na barra, Linschoten conclui o seguinte sobre a torna-viagem de 1589:

> "Por isso, do decorrer desta longa e perigosa jornada se pode perceber sobejamente como estes navios apenas terminam a viagem por graça e particular favor de Deus, com assaz de misérias, trabalhos, perdas e danos, dos quais se pode entender suficientemente a sua navegação diária, a sua ordenação, o uso e o estilo dos seus navios, governo e comércio. E ainda se pode considerar esta uma viagem verdadeiramente próspera e feliz, pois acontece frequentemente terminarem a passagem apenas dois dos cinco navios que anualmente são despachados, como se tem visto nos últimos anos, sendo os outros em parte tomados, em parte perdidos, e tudo isto, na maioria das vezes, por causa dos seus próprios abusos e falta de ordenação, como se mostrou e provou claramente neste caso, etc."[519].

2.2.2. Elementos da tripulação, soldados e passageiros

Neste universo de pessoas referido, o número de elementos da tripulação de cada navio poderia rondar, em inícios do século XVI, a centena, enquanto que no final desta centúria, devido ao aumento da tonelagem das embarcações, poderia alcançar ou ultrapassar os 200[520]. No entanto, de uma forma geral, o mais comum era que o número de elementos da tripulação andasse entre os 120 e 150[521]. Englobava o capitão, o piloto, o sota-piloto, o mestre, o contra-mestre, o guardião, o capelão, o escrivão, estrinqueiros, carpinteiros, calafates, o alcaide, marinheiros,

[518] Idem, *ibidem*, p. 333.
[519] Idem, *ibidem*, p. 336.
[520] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, pp. 49-50.
[521] Rui Landeiro Godinho, "Carreira da Índia", p. 221; Francisco Contente Domingues, "Tripulação", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, p. 1005.

pajens, grumetes, o condestável, bombardeiros, despenseiros, o boticário, o cirurgião, etc.[522].

No topo da hierarquia de cada navio estavam os capitães, cargo quase sempre ocupado por gente nobre[523], se bem que estes estivessem sujeitos à autoridade maior da armada, o capitão-mor, que geralmente comandava a nau ou o galeão em que ia embarcado[524]. Detendo o poder supremo sobre todo o navio e gente embarcada, os capitães podiam aplicar castigos corporais, multas e mandar prender qualquer pessoa nas ocasiões em que assim o entendessem. No entanto, quando queriam empreender alguma acção importante, tomavam voto e conselho com todos os oficiais, fidalgos e mercadores[525].

A capitania das armadas e dos navios desde cedo que foi um duradouro monopólio da nobreza, funcionando como se fosse uma prebenda, quase um título honorífico ou recompensa por diferentes serviços prestados pelos fidalgos à Coroa. Ambicionado por muitos nobres, o cargo de capitão de uma nau da Índia chegava a ser duramente disputado[526]. Neste sentido, a capitania também podia ser comprada, tendo este último caso acontecido, por exemplo, em 1592, 1598, 1603 e 1636[527]. À partida, aos capitães não eram exigidos conhecimentos náuticos, se bem que alguns nobilitados tenham sido pilotos[528] ou revelado grandes conhecimentos na arte da navegação ao comandarem navios: Duarte Pacheco Pereira, Afonso de Albuquerque, Martim Afonso de Sousa, Pero Lopes de Sousa, D. João de Castro, D. António de Ataíde e João Pereira Corte-Real. Já durante o primeiro quartel do século XVII, Duarte Gomes Solis defendia a ideia de que os nobres se deveriam aplicar na arte de navegar, tornando-se bons pilotos, algo que deveria ser obrigação aos que navegassem no Mar Oceano e para as Índias[529]. Por extensão, os demais oficiais teriam de ter experiência no mar[530].

---

[522] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, pp. 142-147; Rui Landeiro Godinho, "Carreira da Índia", p. 223.
[523] Sobre os capitães da carreira da Índia durante o período manuelino, cf. Teresa Lacerda, *Os capitães das armadas da Índia [...]*.
[524] Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, *op. cit.*, p. 16.
[525] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, pp. 142-143.
[526] C. R. Boxer, "The *carreira da Índia* […]", pp. 45-46; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 52.
[527] *Relações da carreira […]*, pp. 49, 53, 56 e 86; Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história [...]", pp. 124 e 140.
[528] Frazão de Vasconcelos, *Pilotos das navegações portuguesas dos séculos XVI e XVII*. Pref. de Manuel Heleno, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura,1942, pp. 90-92; Nuno Martins Ferreira, "Pilotos e cosmógrafos: o ensino da náutica", in *História da Marinha Portuguesa […]*, p. 533.
[529] Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, pp. 3 e 6.
[530] Idem, *ibidem*, p. 12.

Em finais do século XVI, no que diz respeito aos capitães dos navios e armadas da Coroa de Portugal, não bastava apenas que fossem nobres com posses e experiência. Para ser entregue o comando de uma força naval dessa Coroa ou de um navio era também necessário que fossem fiéis aos monarcas espanhóis[531]. Com efeito, a nomeação de um capitão-mor das armadas de Portugal, ou de um capitão de um navio da Coroa portuguesa, era efectuada pelo monarca, isto mediante uma proposta do vice-rei ou dos governadores. Habitualmente, o primeiro a ser escolhido era o capitão-mor da armada, sendo que só depois é que os restantes capitães eram nomeados[532]. Por sua vez, relativamente aos navios espanhóis, a escolha final dos comandantes dos navios que integravam a armada do Mar Oceano era feita pelos monarcas, a partir de uma lista elaborada pelo Conselho de Guerra[533].

Posteriormente à nomeação, competia ao provedor dos Armazéns e das Armadas entregar o navio ao capitão e pagar-lhe o seu soldo. Estes capitães provinham da nobreza portuguesa, possuindo uma grande experiência nas lides marítimas, contrariamente ao que sucedia com a maioria dos comandantes que serviam nos navios da carreira da Índia[534]. A experiência adquirida provinha da sua participação em diversas armadas reais e do comando de diferentes tipos de navios ao longo da vida. Em muitos casos, diversas famílias acabaram por ficar ligadas ao mar durante várias gerações, sendo que a recompensa pelos serviços prestados à Coroa era dada habitualmente através do comando de uma nau da Índia[535].

Os pilotos, por sua vez, estavam responsáveis por todos os assuntos de navegação, sendo coadjuvados pelos sota-pilotos. Eram eles que detinham o posto técnico de maior responsabilidade, conduzindo os navios, registando diariamente e por escrito as observações astronómicas e outros dados de interesse para a navegação, bem como traçando as rotas com base nas ordens contidas nos regimentos concedidos aos capitães[536]. Contudo, é preciso ter em conta que os pilotos, por vezes, discordavam de alguns aspectos das rotas que tinham de cumprir e viam com grande desconfiança os regimentos oficiais[537].

---

[531] Augusto Salgado, *op. cit.*, pp. 253-254.
[532] Idem, *ibidem*, p. 254.
[533] Idem, *ibidem*, p. 254.
[534] Idem, *ibidem*, p. 254.
[535] Idem, *ibidem*, pp. 254-255.
[536] Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história [...]", p. 125; Rui Landeiro Godinho, "Carreira da Índia", p. 223; Edward Collins, "Pilotos e pilotagem", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, pp. 830-836; Francisco Contente Domingues, *op. cit.*, p. 1006.
[537] Cf. Joaquim Rebelo Vaz Monteiro, *op. cit.*, p. 13.

Aos mestres, auxiliados pelos contra-mestres, cabiam as operações de manobra dentro dos navios, especialmente do velame, tendo para isso, às suas ordens, os marinheiros e grumetes especificamente distribuídos nas partes que lhes estavam confiadas[538]. Os grumetes eram rapazes normalmente muito jovens, às vezes entre os 8 e 14 anos, se bem que outros fossem mais velhos, chegando cada navio a ter 70 a bordo. Faziam todo o tipo de trabalhos pesados e recebiam maus tratos[539], sendo que, em diversos casos, aparecem referidos na documentação apenas por terem caído ao mar[540].

Por sua vez, a justiça era executada pelos meirinhos ou alcaides, que tinham à sua guarda as prisões, os materiais de guerra e as vigias do fogo a bordo[541]. Em cada navio ia embarcado um capelão, a quem cabiam os desígnios espirituais a bordo, e um escrivão, tendo as funções de registo e fiscalização. Este tinha de anotar todas as ocorrências importantes, caso de tudo o que entrava e saia dos navios, os conflitos, as mortes e fazer as escrituras de justiça. Além disso, tinha de assistir à distribuição dos mantimentos e guardar as chaves dos porões[542].

Outros elementos da tripulação, embora passassem despercebidos, tinham um papel importante para a conservação e consequente segurança dos navios. Era o caso dos calafates, sendo que, em momentos de combate, teriam de andar junto à coberta próxima da linha de água, verificando eventuais danos causados pela artilharia inimiga para poderem proceder ao seu remendo e conserto[543].

Em simultâneo, existia uma outra estrutura hierárquica a bordo, a dos homens encarregados da artilharia, sendo comandada pelo condestável, líder dos bombardeiros. Estes últimos, podendo estar até perto de 25 em cada navio, chegavam a ser, à falta de pessoas com experiência no ofício, artífices, como

---

[538] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 143; Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história [...]", p. 125.
[539] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 144.
[540] Foi o caso de André, um moço de Colares que era sobrinho do contramestre da nau *Rainha* e que, em 1558, durante uma rixa por causa de uma amêndoa, caiu ao mar juntamente com o jovem Marcos depois de terem batido com a cabeça nas âncoras que estavam à proa, acabando ambos por morrer. Se André teria uma idade de c. 14 anos, o outro, sendo sobrinho de um marinheiro da nau, teria até 8 anos de idade (cf. *Jornal de bordo e relação da viagem da nau "Rainha" […]*, pp. 22 e 38).
[541] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, pp. 145; Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história [...]", p. 125.
[542] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, pp. 142-143; Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história [...]", pp. 125-126.
[543] João Pedro Vaz, *Pesca de naufrágios. As recuperações marítimas e subaquáticas na época da Expansão*, Lisboa, Tribuna da História, 2005, p. 76.

sapateiros, alfaiates e outros, pelo que, por vezes, não sabiam disparar um tiro de artilharia quando era necessário[544].

Além das pessoas que formavam a tripulação, iam embarcadas muitas outras, sendo que o grupo mais importante era o dos soldados. Com eles iam os fidalgos que eram destacados para ocuparem cargos administrativos ou militares[545]. Por sua vez, entre os passageiros iam padres de diversas ordens religiosas, mulheres, comerciantes, homens de negócios, aventureiros e até mesmo escravos[546]. Estes últimos já estavam presentes na viagem de ida da armada liderada por Pedro Álvares Cabral, em 1500[547], se bem que fossem embarcados em maior número na torna-viagem.

2.2.3. Recrutamento de marinheiros, pilotos e gente do mar

Alguns autores têm mostrado que desde cedo o recrutamento dos meios humanos necessários para as tripulações das armadas da carreira da Índia foi um problema, até porque esta não era a única escápula ultramarina portuguesa, havendo muitos homens envolvidos, ao longo do tempo, nas várias carreiras marítimas e ainda nas armadas da costa, do Estreito e das ilhas[548]. Além disso, com os baixos recursos demográficos de Portugal continental, o problema verificava-se tanto no plano quantitativo como no qualitativo. No entanto, é preciso compreender melhor, em longa duração e numa abordagem mais qualitativa, o sistema de recrutamento, quem eram as pessoas mobilizadas, quais as suas capacidades práticas e físicas para desempenhar as funções para as quais eram escolhidas, possíveis tendências ou rupturas nos diferentes processos, bem como outros aspectos relacionados, sendo fundamentais para se entender o bom ou mau funcionamento da carreira da Índia.

---

[544] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, pp. 142 e 147; Rui Landeiro Godinho, "Carreira da Índia", p. 223. Para uma visão aprofundada das funções e privilégios dos bombardeiros, cf. Tiago Machado de Castro, *Bombardeiros na Índia. Os homens e as artes da artilharia Portuguesa (1498-1557)*. Dissertação de Mestrado em História Marítima, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2011.

[545] Rui Landeiro Godinho, "Carreira da Índia", p. 223.

[546] Idem, *ibidem*, p. 223.

[547] José Manuel Garcia, *op. cit.*, p. 125.

[548] C. R. Boxer, *O Império [...],* pp. 211-215; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, pp. 49 e 51-53; Paulo Guinote, "Ascensão e declínio [...]", pp. 13-14; Fernando Gomes Pedrosa, *Algumas prováveis inovações de origem portuguesa das técnicas e tácticas navais durante a Expansão Marítima*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2002, pp. 94-98; idem, "Os fatores decisivos da Expansão Marítima (séculos XVI e XVI)", in *Memórias 2018*, vol. XLVIII, Lisboa, Academia de Marinha, 2019, pp. 244-249.

Um dos grandes problemas verificado dizia respeito não só em conseguir a massa humana qualificada para os navios, mas também que isso acontecesse de forma atempada, fosse na ida ou na volta, pois isso poderia ter consequências no desenrolar da viagem: a falta de gente chegava a atrasar as partidas e a fazer com que se perdesse a monção, tendo os navios de arribar já durante o seu percurso. Por outro lado, ocorreram diversas situações em que, partindo tardiamente e apanhando condicionantes atmosféricas e oceânicas muito mais adversas, mas mesmo assim continuando a viagem, os navios vieram a sofrer acidentes, muitos deles acabando por se perder definitivamente[549]. Por fim, os atrasos também podiam levar à deterioração da carga e da estrutura das embarcações[550], não esquecendo que também afectariam os circuitos comerciais.

Relativamente à qualidade da gente de mar recrutada, comecemos por ver um caso de inícios do século XVI. Logo em 1505, ano em que D. Francisco de Almeida partiu do Tejo com uma armada para assumir o cargo de vice-rei da Índia, já estavam a ser mobilizados marinheiros sem qualquer tipo de experiência de vida no mar. Fernão Lopes de Castanheda conta um episódio ocorrido nesse ano em que os marinheiros de um dos navios dessa armada, durante a saída do Tejo, revelaram não saber distinguir entre bombordo e estibordo:

> "E indo esta frota polo rio abaixo, mandando os pilotos aos do leme que gouernassem a bombordo, & a estribordo, como se costuma quando saem dalgum rio, embaraçauanse os marinheiros por não serem ainda versados naqueles vocabulos, principalmente os da carauela de João Homem, & quando auião de gouernar a bom bordo que he da mão dereita, gouernauão a estribordo que he a ezquerda: o que vendo João Homem disse ao piloto que falasse aos marinheyros por vocabulos que eles sabião: & quando quisesse que gouernassem a estribordo que disesse alhos, & quando a bombordo cebolas: & a cada banda mandou pendurar huma reste destas cousas: & como ho piloto falou por aqueles vocabulos não se embaraçarão mais os marinheyros, & gouernarão dereito"[551].

Este caso caricato, ocorrido na caravela de João Homem Cavaleiro, não seria um acontecimento isolado. Aliás, conforme se pode ver pela informação do cronista supracitado, nos outros navios da armada também iam embarcados marinheiros com falta de experiência, se bem que o maior destaque tenha sido para

[549] Vide infra, vol. I, cap. I.
[550] A. J. R. Russel-Wood, *op. cit.*, pp. 22-23.
[551] Fernão Lopes de Castanheda, *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses.* Introd. e rev. de M. Lopes de Almeida, vol. I, liv. II, Porto, Lello & Irmão – Editores, 1979, cap. I, p. 211.

a referida caravela. A situação ocorreu precisamente no momento em que os navios se preparavam para largar da barra do Tejo, área difícil para a navegação e que, por várias vezes, levou a acidentes, sendo que nesse ano a nau de Pero de Anaia, a *Santiago*, que também fazia parte da armada da Índia, naufragou em pleno Tejo[552]. É claro que não se quer com isto dizer que a culpa do naufrágio esteve relacionada com a eventual inexperiência dos marinheiros dessa nau, até porque o motivo deveu-se ao descuido do mestre, que não vigiou os trabalhos da bomba durante um momento de tormenta, enquanto estavam em Belém, fazendo com que a nau metesse muita água sem que fosse esgotada e acabasse por ir ao fundo[553]. No entanto, é óbvio que a descoordenação entre os elementos da tripulação de um navio, para além do mais num sítio tão complicado para a navegação como a barra do Tejo, podia fazer com que mais facilmente sucedesse um acidente.

O problema da comunicação entre pilotos e marinheiros poderia ser, eventualmente, facilitado com o uso de apitos, no sentido de determinado som corresponder a certa ordem de comando, mas parece que estes eram usados apenas pelos mestres, contra-mestres e guardiães. O padre Fernando Oliveira, em 1555, referia que os marinheiros, ao som do apito do mestre, não deveriam esperar para ver como fazia o seu parceiro e procederem da mesma forma, antes haveriam "de voar a fazer aquillo que" já entendiam ser necessário[554]. Anos mais tarde, reportando-se à década de 1580, Linschoten indica que os mestres, contra-mestres e guardiães tinham apitos de prata que eram usados em diversos momentos. Assim, o mestre, que ia de pé, dava ordens através do seu apito, governando apenas o mastro grande com as suas velas e daí para trás, se bem que tendo igualmente o comando e cuidado de todo o navio e da totalidade dos seus apetrechos. Por sua vez, o contra-mestre era responsável por tudo o que dizia respeito ao mastro do traquete e à manobra das âncoras, enquanto que o guardião comandava os grumetes e a bombagem, bem como a limpeza do navio, a provisão, as manobras e manutenção das cordas, o cuidado e o governo da chalupa, etc.[555].

---

[552] Face a esse acidente, Pero de Anaia acabaria por partir numa outra nau, mas apenas em Maio e integrando outra armada como capitão (idem, *ibidem*, vol. I, liv. II, cap. I, p. 211; Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo [...]*, cap. II, p. 4; cap. IX, pp. 28-29; *Relações da carreira […]*, pp. 11-12 e 104-105. Parece que a nau *Santiago* também era conhecida por *Biscainha* (cf. *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central, 1497-1840*, vol. III, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1964, p. 588).

[553] João de Barros, *op. cit.*, déc. I, liv. IX, cap. VI, p. 368; Damião de Góis, *op. cit.*, pt. II, cap. II, p. 4.

[554] P^{e}. Fernando Oliveira, *op. cit.*, p. 47.

[555] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 314.

Pyrard de Laval, aludindo à sua experiência em naus da Índia durante o início do século XVII, refere a utilização do apito pelo mestre dos navios quando alguém morria, para que as pessoas embarcadas rezassem pela sua alma, e quando se queria alertar para a oração ordinária, ou seja, todas as noites às nove horas. Com outro som de apito, o mestre dava sinal para que toda a gente do mar se deslocasse para os seus postos, quartos, bem como para que cumprisse as suas obrigações[556]. Refere também que os grumetes, se não respondessem e ficassem prontos ao segundo toque de apito, seriam castigados com grandes golpes de bastão ou de pedaços de cabo pelo guardião, mostrando assim que este último também se servia do apito para que os seus subordinados directos cumprissem ordens[557]. O padre Jerónimo Lobo, embora também indique que o uso do apito pelo mestre servia para que se rezasse pelos mortos[558], assinala a sua utilização igualmente durante um temporal nocturno, ocorrido em 1635, e perante uma grande confusão vivida a bordo:

> "[…] porque os oficiais gritavão que ferrasem a maior, os marinheiros por todas as partes trabalhando não podião vencer o impito do vento com que impandeirava a vella e a trazião pello ar à discrição de sua furia sem consentir a que a ferrassem, a mais gente que ficava acudia à bomba por crescer muito a agoa, em toda a nao se não ouvia mais que apitos, salamear, brados e alaridos que com o assoprar do vento com grão rumor por entre a enxarcia, o bater da vella, a confusão e escuridade da noite, era huma temerosa confusão e representação do inferno"[559].

Não obstante a ausência de uma referência directa neste trecho a quem é que estava a usar o apito (ou apitos), é facilmente dedutível que seria mais do que um oficial, o que acabava por gerar ainda mais confusão no navio. No entanto, perto de cem anos depois do citado caso de 1505, os pilotos continuariam a não fazer uso desse instrumento de sopro. Recorrendo novamente a Pyrard de Laval, o francês indica que a comunicação entre os pilotos e os marinheiros era feita oralmente e até necessitando de intermediários para que as diferentes informações que se pretendiam transmitir chegassem ao marinheiro que estava no leme:

> "Há também, nestas ditas naus grandes, três bússolas: uma para o piloto que está lá em cima na popa; no convés fica outra, e

[556] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, pp. 149-150 e 154.
[557] Idem, *ibidem*, vol. II, p. 144.
[558] P^{e}. Jerónimo Lobo, *op. cit.*, p. 559.
[559] Idem, *ibidem*, p. 549.

> com ela um marinheiro para ouvir as vozes do piloto, porque o que vai em baixo, ao leme, não poderia ouvi-lo, mas este, que fica no meio, lhe repete a voz do piloto"[560].

Neste sentido, parece que os apitos eram utilizados apenas pelos mestres, contra-mestres e guardiães dos navios, ficando reduzidas à oralidade as ordens dos pilotos aos marinheiros para que estes posicionassem o leme das diferentes maneiras pretendidas. Porém, é muito provável que aqueles primeiros oficiais também servissem de intermediários, transmitindo ordens do piloto para os marinheiros ao som do seu apito.

Seja como for, o que não parece dúvida é de que a comunicação em navios de 4 cobertas era mais complicada do que em embarcações de 3, podendo levar a grandes acidentes. Este assunto é referido no âmbito da negação da construção de naus de 4 cobertas, alegando-se que, em navios com este número de pavimentos e quando o piloto mandava instruções para se manobrar o leme, o recado chegava ao timoneiro apenas de palavra em palavra porque não se via a vela[561]. Com essa dilação, as velas acabavam por se romper, as naus por tocar nos baixos, atrasava-se a viagem, além de que durante uma luta não se podia fazer face aos vários acontecimentos e necessidades com a rapidez que convinha. Opostamente, nas naus de 3 cobertas o timoneiro via a vela, acudindo prontamente a qualquer urgência[562].

Retornando às capacidades dos marinheiros, foi frequente, ao longo do século XVI, o recrutamento de pessoas sem qualquer experiência de vida no mar, havendo diversas queixas. Escrevendo de Cochim para D. Manuel I, a 10 de Novembro de 1518, um tal de Pedro de Bastroni Corço, irmão de Silvestre Corço, indicou que os marinheiros que chegavam à Índia eram "todos almocreves e ratinhos", enquanto que "os bombardeiros eram todos alfaiates e caixeiros"[563]. Bastroni Corço acrescenta que ambos peitavam metade do seu soldo aos mestres e pilotos dos navios para desempenharem tais funções, pelo que o rei estava a ser roubado, não havendo nenhum servidor que prestasse.

Cerca de seis anos depois, Silvestre de Bachão, escrevendo igualmente de Cochim, referia a D. João III que nas naus que haviam chegado à Índia "nenhum

[560] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 145.
[561] Christiano Barcellos, *op. cit.*, p. 60.
[562] Idem, *ibidem*, p. 60.
[563] *As gavetas [...]*, t. IV, p. 388. Sobre a expressão "ratinhos", vide infra, vol. II, cap. II.

marinheyro nam veo nelas senam gemte que nunca vyo mar"[564]. Neste sentido, e se o monarca não conseguia enviar 4 naus bem "amarinhadas" à Ásia, Bachão acrescentava que o mesmo aconteceria com 20 que lá chegassem. Uma das razões invocadas para o que estava a acontecer era que os bons marinheiros que viajavam para a Ásia escapavam, não querendo retornar à Índia, pelo que desse modo o monarca não iria conseguir manter o Estado da Índia. Bachão refere outro aspecto muito importante e que, no fundo, está relacionado com a importância privilegiada que se dava aos fidalgos (corruptos) como garante do funcionamento do Estado da Índia, quando quem fazia com que os navios chegassem de Portugal à Índia e da Índia a Portugal, mantendo assim aquele estado a funcionar, eram os marinheiros. Sem navios a circular era impossível manter a presença portuguesa na Ásia, mas a verdade é que os marinheiros eram aqueles que acabavam desorelhados, açoutados, espancados, degredados e presos. Silvestre de Bachão acrescentava que em toda a Índia, entre gente sã e doente, encontravam-se perto de 300 mareantes, não sendo suficientes para todos os navios, pelo que pedia que D. João III enviasse marinheiros à Índia e que "lhes mandasse fazer boa companhia"[565].

Face às más condições em que viviam e trabalhavam, é perfeitamente compreensível que os marinheiros portugueses viessem a dedicar-se a outras actividades ou que rumassem ao Reino vizinho, pelo que, aquando da altura da recruta da gente do mar, surgiam grandes dificuldades em conseguir homens em quantidade e qualidade para os navios. Chegados a Janeiro de 1557, D. Francisco Barreto, governador do Estado da Índia, indicava que, a juntar ao problema da falta de artilharia grossa (esperas, pedreiros, leões e águias), que deveria ser enviada do Reino, estava a situação de marinheiros e bombardeiros portugueses. A falta destes últimos motivava grande preocupação, visto que podia pôr em causa a partida da armada[566].

Igualmente problemática era a situação dos pilotos, havendo diversas informações que mostram, com alguma frequência, que não estavam preparados para a viagem que iam enfrentar na carreira da Índia. Note-se que a complexidade desta rota transoceânica superava largamente a navegação feita pelos portugueses no Atlântico, havendo uma sujeição a largos meses de viagem que abarcavam múltiplas latitudes, com diversos regimes de ventos enfrentados e outros

[564] *As gavetas [...]*, t. V, p. 49.
[565] *Ibidem*, t. IV, p. 232.
[566] *Ibidem*, t. V, p. 50.

condicionalismos geográficos que se iam conhecendo à medida que as viagens se desenrolavam. Na década de 1500 a média anual de navios que partiram rumo ao Índico foi de dezena e meia, tratando-se de um enorme esforço logístico e humano[567]. Neste sentido, é pouco crível que a generalidade dos pilotos tivesse reunidas, desde o início, as qualidades náuticas fundamentais à realização de tal viagem. Por força das circunstâncias, a adaptação à nova rota estava a ser realizada no decurso efectivo das viagens, sob auxílio dos que já tinham rumado à Índia e dos regimentos que se iam escrevendo para o efeito[568], sendo que a sujeição a acidentes, bem como os erros e as lacunas evidenciadas por alguns pilotos, acabavam por servir de experiência e de exemplo daquilo que não se deveria voltar a repetir.

Vejamos dois exemplos bastante espaçados no tempo aos quais foram atribuídos erros de pilotagem. Num caso ocorrido em 1503, o piloto da nau capitaneada por António de Saldanha, por má navegação e negligência, foi ter à ilha de São Tomé aquando da viagem para a Índia[569]. Em Junho de 1608, igualmente por erro de pilotagem e durante o trajecto de ida, a nau *Nossa Senhora da Ajuda*, capitaneada por "Miguel Correia de Meneses Barém [...] deu em Axem", na Costa da Mina, salvando-se a maior parte da gente e todo o dinheiro[570].

Quando começaram a surgir as primeiras queixas sobre o mau desempenho dos pilotos? O que se pensou fazer para superar os problemas? É bem provável que desde o início do século XVI tenha havido manifestações e críticas sobre as problemáticas que a pilotagem levantava.

Em 1506, face à fuga do piloto João Solis para Castela, após ter morto a sua mulher, foi Afonso de Albuquerque[571], capitão da nau *Cirne*, que assumiu a função de pilotagem desde Lisboa até à Índia, chegando a gabar-se disso mesmo[572]. Uns anos mais tarde, por carta de 10 de Dezembro de 1514, dirigida a D. Manuel I, Albuquerque aconselhava que fosse criada "huma ley sobre a pilotajem dos pilotos

[567] Alexandra Pelúcia, *Afonso de Albuquerque [...]*, p. 112.
[568] Idem, *ibidem*, p. 112.
[569] Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo [...]*, pt. I, cap. LXXXI, p. 191.
[570] *Relações da carreira […]*, p. 60; *Memórias das armadas [...]*, pp. 264-265; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 187; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, p. 153.
[571] Para uma visão renovada sobre esta figura, cf. Alexandra Pelúcia, *op. cit.*; José Manuel Garcia, *O Terrível [...]*.
[572] *Cartas de Affonso […]*, t. III, pp. 252-253; *Comentários do grande Afonso de Albuquerque […]*. 4ª ed., pt. I-II, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1923, cap. VII, pp. 20-21; Alexandra Pelúcia, *op. cit.*, pp. 113-114.

e obrigaçam deles e de seu oficio"[573]. Sendo por essa altura governador da Índia (1509-1515), Afonso de Albuquerque argumentava que alguns navios estavam a ser perdidos devido a negligência e a erros dos pilotos, sugerindo ainda que estes fossem castigados:

> "e se neses Reynos emforcam hum homem por furtar huma manta d alemtejo, como se nam fará justiça d um piloto que tamta fazemda lamça a perder […] sem guardar as comdições do mar e da marynharya e os resguardos que os pilotos tem e am de ter em seu oficio?"[574].

O governador prestou-se mesmo a tratar do assunto, chegando a referir que os pilotos desempenhariam melhor os seus cargos se soubessem que estariam sujeitos a castigo, por justiça, quando caíssem naqueles feitos.

Não sabemos quais as possíveis consequências que poderão ter tido as queixas de Albuquerque, mas depreende-se que, em 1514, o ensino ministrado aos pilotos em Portugal estaria bastante atrasado, tendo reflexo na perda de vários navios. Aliás, tem sido apontado que os primeiros tempos de navegação da carreira da Índia são os que apresentaram registos de maiores perdas devido a erros de navegação. Assim, para uma cronologia entre 1497 e 1550, Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes apresentaram 16 perdas de navios da carreira associadas a má navegação, enquanto que entre 1551-1600 o número desceu para 10 e para 9 entre 1601-1650. No total, ficaram registadas 35 perdas ao longo daquele período mencionado, representando 16% das perdas totais na soma dos diversos factores, sendo que a causa desconhecida dos sinistros apresenta a maior fatia: 219, correspondente a 38,4 da soma final[575].

Este último dado deixa em aberto várias hipóteses, mostrando que outras perdas desconhecidas poderão ter estado associadas à má navegação. De qualquer forma, como veremos mais adiante, os casos de má navegação nem sempre resultavam da incompetência e incúria dos pilotos, que, apesar de serem os técnicos de navegação a bordo, às vezes sujeitavam-se à vontade dos capitães quanto à rota a seguir, sendo frequente o desejo de aproximação a terra por parte destes[576]. Por outro lado, alguns exemplos de perdas atribuídos à má navegação e

[573] *Cartas de Affonso de Albuquerque […]*, t. I, p. 357.
[574] *Ibidem*, t. I, p. 357.
[575] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 116.
[576] Francisco Contente Domingues, *Os navios do Mar Oceano [...]*, pp. 126-128. Vide infra, vol. I, cap. I.

à inexperiência dos pilotos não foram devidamente analisados no seu contexto ou poderão ter estado associados a mais do que um factor[577].

De qualquer forma, mesmo nos casos em que eram recrutados pilotos com experiência e competência, o estado doentio, algum acidente a bordo ou a sua morte no decurso da viagem poderia constituir um grave problema[578]. O mesmo poderia acontecer com outros elementos da tripulação e homens que, embora de menor estatuto, caso dos calafates e dos carpinteiros, não deixavam de ter a sua importância nos diversos trabalhos náuticos necessários[579]. Sabe-se mesmo que alguns navios acabaram por ser incendiados voluntariamente por não terem gente suficiente para navegar. Assim foi, por exemplo, em 1499 e 1509[580]. Num outro caso, ocorrido em 1530, a nau *Santa Maria* varou em Socotorá ou Moçambique por vir a meter muita água e ter falta de marinheiros capazes de assegurar a sua navegação[581].

Em 1499, no regresso de Vasco da Gama da Índia, sentiram-se grandes dificuldades, sobretudo pela sujeição a calmarias e a ventos contrários. Ainda no Índico, a armada de 3 navios foi atingida pelo escorbuto, sendo que, a dada altura, "os que navegavam em cada nau seriam sete ou oito homens e estes nom eram ainda sãos como haviam de ser"[582]. A situação era de tal forma aflitiva que o autor do relato da viagem refere que, se a mesma tivesse durado mais quinze dias

[577] Vide infra, vol. I, cap. I.

[578] Em 1554, na torna-viagem da Índia, a nau *São Bento* trazia como piloto Diogo Garcia, homem de c. 70 anos, tido como um dos melhores da carreira da Índia. Vindo já doente, acabaria por ser rendido por Francisco Gomes, falecendo poucos dias depois. A nau, que vinha já a meter muita água, acabou por se perder na costa oriental africana (cf. Manoel de Mesquita Perestrelo, *op. cit.*, pp. 52-53). Já em 1597, em pleno Atlântico Sul e durante a viagem de ida da nau *São Martinho*, que levava 400 pessoas, as manobras náuticas, a certa altura, tornaram-se bastante difíceis e perigosas devido à doença e ausência de elementos da tripulação, sobretudo de noite, não havendo marinheiros e grumetes que pudessem manear as velas e fazer outros trabalhos essenciais à progressão da nau. A dado momento, o piloto, Gaspar Ferreira Reimão, chegou a registar que, do número de pessoas que iam a bordo, apenas 4 se conseguiam manter em pé. Numa outra altura, chegou a referir: "não ha mais que eu e o contramestre que serve a nao de tudo de poupa a proa", sendo que o próprio piloto, já depois da morte do sota-piloto, chegou a estar acamado durante bastante tempo (cf. Joaquim Vaz Rebelo Monteiro, *Uma viagem redonda […]*, pp. 266, 268, 277-328). Em 1650, o galeão *Nossa Senhora da Nazaré*, ainda no Atlântico, veio a sofrer bastante com as calmarias e um surto que matou 53 pessoas, incluindo o piloto. Doravante, terão sido alguns marinheiros que, improvisadamente, assumiram o posto do falecido, sendo que vieram a assinar um auto onde mostravam o seu convencimento de que tinham passado o cabo da Boa Esperança no dia 3 de Agosto. Neste sentido, tentaram aproximar-se da costa da ilha de São Lourenço, mas vieram a perceber que se tratava de Angola e que não tinham passado o cabo (cf. Humberto Leitão, "O caso do galeão Nossa Senhora da Nazaré, da armada de Luís Velho, 1650", in *Stvdia*, n.º 35, Lisboa, 1972, pp. 7-10).

[579] P^{e}. Jerónimo Lobo, *op. cit.*, pp. 543, 552-553 e 591.

[580] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, pp. 184 e 193; idem, *As armadas da Índia [...]*, p. 90.

[581] Idem, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 204.

[582] *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama […]*, p. 80.

naquelas condições, não haveria gente para os trabalhos de navegação. Acabou por ser feita uma paragem de imergência em Melinde, onde o rei local ordenou um abastecimento composto por diversos alimentos, incluindo laranjas, desejadas pelos doentes da armada, bem como por outras frutas que não viriam a ser aproveitadas, porquanto muitos portugueses "finaram" naquele sítio e ali foram enterrados[583]. Este e um testemunho referente a 1500, escrito por um piloto anónimo embarcado na armada de Pedro Álvares Cabral – remetendo igualmente para Melinde, mas durante a viagem de ida –, mostram que havia noção de que com as frutas, nomeadamente as laranjas, os doentes podiam ficar curados do escorbuto[584].

Fig. 28 – Representação da nau de Pero Dias.
Fonte: *Memória das armadas que de Portugal passaram à Índia*. Ed. de Luís de Albuquerque, Lisboa, Academia das Ciências, 1979.

Neste mesmo ano, a nau capitaneada por Pero Dias, irmão de Bartolomeu Dias, igualmente integrantes da expedição de Pedro Álvares Cabral, acabou por se desgarrar da armada durante a viagem para o Índico, chegando à cidade de Mogadíscio (actual Somália), perto do cabo Guardafui. Quando se ia fazer a

[583] *Ibidem*, p. 81; João de Barros, *op. cit.*, déc. I, liv. IV, cap. XI, p. 163.
[584] "Logo que chegámos [a Melinde], mandou-nos ElRei visitar, e ao mesmo tempo hum refresco de muitos carneiros, galinhas, patos, limões e laranjas as melhores que ha no mundo, e com elas sararão de escrobuto alguns doentes, que tínhamos connosco" (cf. "Relação do piloto anónimo", p. 150). A propósito deste assunto, cf. José Manuel Garcia, *Pedro Álvares Cabral [...]*, p. 209.

aguada, os muçulmanos que ali estavam tomaram o batel e a gente portuguesa que se preparava para desembarcar[585]. Pero Dias acabou por conseguir retornar ao Atlântico, mas "sem piloto nem pessoa que soubesse per onde vinham"[586], chegando a Beseguiche somente com 6 homens, a maior parte deles doente, e apenas com a água da chuva que se conseguiu acumular.

Na segunda torna-viagem de Vasco da Gama, em 1503, a armada voltou a sentir grandes dificuldades. Numa das naus, pelo menos, toda a gente vinha doente quando esta se aproximou do arquipélago de Cabo Verde, não havendo quem navegasse a nau. Acrescia que o único alimento que havia a bordo era "byscouto com mujtos bychos e foy tanta a necesydade que dous quães e dous gatos se comerom"[587]. Não conseguindo fazer escala em Cabo Verde, devido a um temporal, a armada rumou à ilha Terceira, sendo que muitas pessoas da referida nau morreram nesse trajecto. É muito provável que o mesmo tenha sucedido nos outros navios.

Neste sentido, face às mortes verificadas no decurso das viagens e à repentina falta de homens para os trabalhos a bordo, recorria-se ao carregamento de escravos em Cabo Verde para auxiliarem nas tarefas necessárias. É bem possível que isso tenha ocorrido em 1499, altura em que Vasco da Gama fez escala na ilha de Santiago antes de rumar à Terceira[588]. Por seu turno, em 1503, decerto que também houve essa intenção, mas, devido ao referido temporal, não foi possível aportar em Cabo Verde.

De forma comprovada, a compra de escravos em Cabo Verde ocorreu logo no ano seguinte, durante a vinda de Afonso de Albuquerque da Índia e depois de quase dois meses de calmaria na área da Guiné, onde morreram muitas pessoas da armada. O mercador florentino Giovanni da Empoli, reportando-se à nau *Santo Espírito*, indica que, em apenas 35 dias retidos devido àquela condicionante, faleceram 76 pessoas a bordo. Os mortos acabariam por ser lançados ao mar, tendo sobrevivido não mais de 9 indivíduos. Numa outra nau foram registados 130 óbitos, situação que deixou os sobreviventes sem esperança de se salvarem[589].

---

[585] "Relação do piloto anónimo", p. 166; *Memórias das armadas [...]*, p. 94.
[586] João de Barros, *op. cit.*, déc. I, cap. IX, p. 205.
[587] João Rocha Pinto e Leonor Freire Costa, "Relação anónima da segunda viagem de Vasco da Gama à Índia", in *Cadernos da Revista de História Económica e Social*, n.º 6-7, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1985, p. 199.
[588] Fernão Lopes de Castanheda, *op. cit.*, vol. I, cap. XXIX, pp. 72-73; João de Barros, *op. cit.*, cap. XI, p. 164.
[589] *Collecção de noticias para a história e geografia das nações ultramarinas, que vivem nos domínios portugueses, ou lhes são vizinhas*, t. II, n.º I e II, Lisboa, Academia Real das Sciencias,

Outra fonte confirma as dificuldades enfrentadas com as calmarias e a escassez de água a bordo, indicando que numa distinta nau morreram c. 60 pessoas, sobrevivendo apenas 8 e com a nau quase a ir ao fundo[590]. É que, para além das condicionantes físicas da navegação à vela a que estiveram sujeitas, acrescia que as naus vinham em muito mau estado e a meter bastante água, "por causa do guzano que as roia"[591]. Entretanto, o aparecimento de uma nau portuguesa que se deslocava para a Guiné, onde ia comprar escravos, providenciou água à *Santo Espírito*, acompanhando-a até à ilha de Santiago. Neste local os sobreviventes da armada que vinha da Índia descansaram durante alguns dias, adquiriram água, alimentos e escravos para auxiliarem nas manobras náuticas do restante trajecto até Lisboa [592].

A referida nau acabaria por acompanhar a *Santo Espírito* até à costa portuguesa, sem se fazer escala nos Açores, apesar de ambas terem subido até à latitude daquele arquipélago. Contudo, já na costa de Sintra, sob fortes ventos contrários e o frio característico daquela área, alguns escravos não aguentaram o choque térmico e sucumbiram, acrescendo que junto ao porto de Cascais a nau da Índia ainda esteve quase a naufragar[593]. Duas das naus vindas da Ásia, pelo menos, entraram no Tejo a 16 de Setembro, mas as grandes dificuldades passadas e o reduzido número de sobreviventes mostram bem a fragilidade da vida no mar e da própria carreira da Índia, sendo que o desastre podia acontecer mesmo às portas de Lisboa. Estas e outras situações aflitivas próprias da vida a bordo geravam um ambiente psicológico de grande fervor religioso, traduzido em promessas a santos e em preces pelos navios[594]. Mesmo aqueles que estavam deslocados de tais práticas chegavam a sentir tal necessidade, ficando célebre o ditado: "se queres saber a Deos rogar, entra em o mar"[595]. Não admira, pois, que

---

1812, pp. 227-228; Marco Spallanzani, *Giovanni da Empoli un mercante fiorentino nell'Asia portoghese*, Firenzi, SPES, 1999, pp. 150-151; Alexandra Pelúcia, *Afonso de Albuquerque [...]*, pp. 131-132.

590 *Viagens portuguesas à Índia (1497-1513). Fontes italianas para a sua história: o Códice Riccardiano de 1910 de Florença*. Transc. e apres. de Carmen M. Radulet, pref. trad. e notas de Luís Filipe F. R. Thomaz, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002, pp. 230-231.

591 *Collecção de noticias […]*, t. II, p. 228.

592 *Ibidem*, t. II, p. 228; Marco Spallanzani, *op. cit.*, p. 150; Alexandra Pelúcia, *op. cit.*, pp. 131-132.

593 *Collecção de noticias […]*, t. II, p. 228; Marco Spallanzani, *op. cit.*, pp. 150-151.

594 Inácio Guerreiro, *op. cit.*, p. 424.

595 Carta do padre Pero Parra, 24 de Novembro de 1564, Goa (cf. *Documentação para a História das Missões [...]*, vol. IX, p. 333).

face a tantas adversidades também fosse comum na época a frase: "las naos que van a la India Dios las trae, Dios las leva"[596].

Embora estes casos salientados tenham ocorrido numa fase ainda experimental da carreira da Índia, a verdade é que os acontecimentos que destacámos não foram um exclusivo desse período, ocorrendo noutras situações ao longo de todo o período em estudo[597]. Aprofundando este assunto, e mesmo quando a disponibilidade de homens do mar para as viagens de ida era suficiente e em qualidade, a torna-viagem tendia a apresentar mais problemas, visto que muitas pessoas ficavam por lá, outras desertavam, adoeciam nas viagens e acabavam por morrer, podendo sucumbir ainda no trajecto para a Ásia. Isso fazia com que as tripulações dos navios nem sempre fossem devidamente compostas pelo pessoal necessário e experiente, sentindo-se isso de forma mais acentuada no retorno, dificultando ainda mais o processo de navegação e podendo causar acidentes com maior frequência e perigosidade. Pyrard de Laval refere mesmo que se dos muitos navios que iam de Portugal para a Índia todos tivessem de voltar, não haveria quem os mareasse, visto que muitas pessoas morriam nas viagens e, por vezes, a gente de dois navios não bastava para marear um só na torna-viagem[598]. Linschoten também indica o caso de um galeão de Malaca que veio para o Reino em 1589 e que, por terem sobrevivido apenas 18 ou 20 pessoas de 200, tiveram de contratar, naquela cidade, pessoal sem experiência para trazer o navio de volta[599]. O galeão viria a despedaçar-se na ilha Terceira.

A situação agravava quando ocorriam surtos de peste, fugas ao recrutamento – geralmente forçado – e deserções, procurando alguns homens do mar que as suas vidas decorressem longe das cidades e dos perigos de quem andava meses a fio no oceano e nem sempre via os seus soldos serem pagos. Os ataques de corsários e piratas, situação vivida em toda a cronologia a ser analisada, também faziam com que se perdessem muitos homens, uns morrendo ou ficando incapacitados, outros sendo levados para o estrangeiro para servirem o inimigo[600].

---

[596] *Ibidem*, p. 14.
[597] A 26 de Março de 1613, por exemplo, a *Santa Helena*, partida para a Índia em 1610 e após ter invernado em Moçambique, alcançou a baía de Sagres muito destroçada e com pouca gente, sendo que até à costa portuguesa tinham morrido 216 pessoas, situação que fazia com que tivesse poucos homens para os trabalhos a bordo. Ao saber-se da notícia em Lisboa, D. João Fajardo foi ordenado a providenciar dois navios da sua armada para dar guarda à nau, além de se ter despachado igualmente gente do mar e mantimentos. Estava previsto que os navios de apoio partissem de Lisboa a 31 de Março (BA, cód. 51-VIII-20, fl. 10).
[598] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 140.
[599] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 325.
[600] Vide infra, vol. I, cap. II e vol. II, cap. II.

Por outro lado, a falta de bons profissionais em Portugal também estava relacionada com a saída voluntária para os reinos rivais, sobretudo de pilotos para Castela, França e Inglaterra[601], sendo uma situação proibida pelas *Ordenações Manuelinas*[602]. Tal como os cartógrafos, requisitados para dar a conhecer a configuração do mundo descoberto, os pilotos foram bastante disputados pelos reinos estrangeiros interessados nos mercados ultramarinos, desejando adquirir o *know-how* da navegação das novas rotas[603]. Relativamente a França, diversas fontes indicam a presença de pilotos portugueses nas armadas francesas, inclusive com destino ao Índico[604], sendo que as represálias portuguesas por esse motivo chegavam a levar à sua execução[605].

Os pilotos reinóis recebiam os primeiros ensinamentos em Lisboa, mas, apesar do esforço das autoridades portuguesas quanto à introdução de sistemas de formação, não parece ter havido muito empenho até 1547, altura em que Pedro Nunes foi nomeado cosmógrafo-mor[606]. Por esta altura, a complexificação da ciência náutica e dos assuntos relacionados já levava a grandes discordâncias entre quem teorizava, em terra, e quem vivia a verdadeira experiência da navegação, no mar. Pedro Nunes, indignado pelo facto de os pilotos se consideraram bons profissionais mas desconhecerem os rudimentos da ciência elementar de toda a navegação e cosmografia, deixou sérias críticas[607]. No lado oposto, os pilotos revelavam-se indiferentes à linguagem hermética do cosmógrafo, chegando a ser

---

[601] Edward Collins, "Pilotos e pilotagem", p. 834.

[602] *Ordenações Manuelinas*. Nota de apres. de Mário Júlio de Almeida Costa. Nota text. de Eduardo Borges Nunes, liv. V, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, tit. XCVIII, p. 299.

[603] Maria Emília Madeira Santos, "Notas para a história dos pilotos em Portugal", sep. de *Sessão comemorativa do X aniversário do Instituto Nacional de pilotagem dos portos*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 2001, pp. 5-6.

[604] *Relation authentique du voyage du capitaine Gonneville ès nouvelles terres des Indes. Campagne du navire l'Espoir de Honfleur, 1503–1505*, Paris, Challamel Aîne, Libraire-Éditeur, 1869, pp. 87-92; *Documentos sobre os portugueses em Moçambique e na África Central, 1497-1840*, vol. V, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1966, p. 542. Em Janeiro de 1532, surgiu a notícia de que Pero Fernandes, piloto português, estava em França. Morador em Lisboa e conhecedor da Índia, havia viajado para aquele Reino devido a dívidas na Casa da Índia e por lhe deverem ordenados. Vinha servir os franceses, tendo "habelidade pera danar", mas, uma vez confrontado por Pedro Mascaranhas, disse que havia rejeitado levá-los à Guiné e à Índia depois de lhe ter sido pedido tal serviço (ANTT, *CC*, pt. I, mç. 48, n.º 41; pub. por Luís de Matos, *Les portugais en France au XVI^e siècle. Études et documents*, Coimbra, Por Ordem da Universidade, 1952, p. 231). Neste mesmo ano, D. João III mandou mesmo prender alguns pilotos portugueses aliciados por França (Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*, Cascais, Patrimonia, 1995, p. 211).

[605] Edward Collins, "Pilotos e pilotagem", p. 834.

[606] Idem, *ibidem*, p. 833. Para uma síntese sobre o ensino da náutica em Portugal durante os séculos XVI-XVII, cf. Nuno Martins Ferreira, "Pilotos e cosmógrafos [...]", pp. 525-549.

[607] Leonor Freire Costa, "Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da Ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626", in *Revista de História Económica e Social*, n.º 25, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1989, p. 92.

alegado que Pedro Nunes muito pregava mas que nunca tinha viajado até à Índia. No fundo, estava-se perante um choque entre dois universos culturais distintos, mas que, por conveniência e por imposição política, eram obrigados a uma convivência pacífica, mas não cordial[608].

Chegados a 1562, em Cortes, alertou-se para o facto de que os capitães, pilotos, mestres, marinheiros e outros homens do mar deveriam ser «eleitos com muito exame e […] muito favorecidos», alegando-se a grande necessidade e falta de pessoal pelo mau tratamento que recebiam[609]. Como notou Leonor Freire Costa, um dos exemplos desse mau tratamento residiria na negligência do pagamento dos soldos, algo que era frequente e que se pode ver como paralelo no caso da saída de João Solis para Castela, em 1506, sendo que o piloto não recebeu um só real dos 800 cruzados que lhe eram devidos na Casa da Índia[610].

O recrutamento de gente para as armadas agravou-se ainda mais com o advento da Monarquia Hispânica, face ao acumular de inimigos e aos vários focos de operações militares, situação bem visível em 1581, 1582 e 1583, com o enorme esforço para se conseguir reunir marinheiros e soldados que servissem nas grandes expedições preparadas para pôr fim à resistência que as ilhas açorianas ofereciam ao poder de Filipe II. A isso acrescia a necessidade de pessoal para as armadas da costa e ilhas, bem como para suprir os vários focos de luta – aberta e latente – que Filipe II tinha na Europa e no Mediterrâneo, não esquecendo ainda os homens que eram necessários para manter e desenvolver o império ultramarino[611].

Em 1581, debatendo-se o Reino vizinho com uma grave falta de gente do mar, a solução passou pela contratação de portugueses, fundamentais para garantir as necessidades da Coroa espanhola. Essa situação até era facilitada pelo facto de Espanha oferecer melhores condições de trabalho[612]. Assim foi para preparar a armada que nesse ano seguiu para os Açores, mas como a gente do mar de Lisboa que se encontrava apta já estava destacada para as naus da Índia, foi necessário trazer marinheiros de Aveiro, do Porto e de Vila do Conde. No entanto, à semelhança de outras situações, esta cooperação não foi imposta, visto que a gente do mar só embarcou após saber qual seria o soldo que iria ser concedido[613].

---

[608] Idem, *ibidem*, p. 92.
[609] BnP, *manuscrit portugais 62*, fl. 29v; apud Luís de Matos, *op. cit.*, p. 6, n. 1.
[610] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 91.
[611] Avelino de Freitas de Meneses, *Os Açores e o domínio filipino, 1580-1590*, vol. I, Angra do Heroísmo, Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1987, pp. 96-97 e 301.
[612] Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história [...]", p. 126.
[613] Augusto Salgado, *op. cit.*, p. 252.

As regiões de Entre o Douro e Minho e o Algarve também forneciam gente para as armadas, se bem que, em 1583, por exemplo, não houvessem homens em número suficiente. Para o caso do Algarve, sobretudo, a gente do mar e os artilheiros necessários para os navios da Coroa eram os mesmos que trabalhavam nas almadravas, situação que tornava ainda mais difícil o seu recrutamento na época em que estes se encontravam em pleno mar[614].

Apesar de todas as dificuldades observadas até aqui, parece que somente durante a Monarquia Hispânica foram tomadas medidas gerais que integravam uma política régia relativa às gentes do mar, visando fazer face a tantos problemas e lacunas. A 26 de Outubro de 1591, Filipe II promulgou um documento intitulado "Regimento sobre os officiaes de Nauegação e da ribeira e bombardeiros que se hão de matricular"[615]. O documento transmite um conjunto de normas relativas ao registo dos oficiais necessários para a carreira da Índia. Pretendia-se obter um levantamento exaustivo das pessoas disponíveis, combater a crescente e gravosa falta de gente do mar experiente, bem como colmatar as dificuldades sentidas no provimento das armadas. As medidas são acompanhadas de algumas directrizes que pretendiam incentivar o ensino e a aprendizagem da navegação[616]. Vejamos estes aspectos em profundidade.

Entre as cidades e vilas com portos de mar desde Caminha até Sines, todas as câmaras teriam de ter um livro de matrícula particular, cabendo aos corregedores da comarca em que se inseriam, com ou sem auxílio dos vereadores locais, incluir o nome de todos os homens de navegação desses sítios e seus termos[617]. Isto abrangia pilotos, mestres e outros oficiais, marinheiros e grumetes que tivessem entre 18 e 60 anos. Após terem sido assentados e matriculados, seria feito um rol com todas as indicações para que fosse enviado a Lisboa, estando destinado a chegar ao provedor e aos oficiais dos armazéns da Guiné e Índia. Posteriormente, esses dados seriam assentados num livro de matrícula geral que seria guardado nos ditos armazéns. As matrículas deveriam ser reformuladas anualmente, durante o mês de Dezembro, cabendo fazer uma actualização de dados, suprimindo as pessoas falecidas ou que tivessem passado os 60 anos no ano anterior. Em

[614] Idem, *ibidem*, p. 252.
[615] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, pp. 99-107.
[616] Idem, *ibidem*, p. 90.
[617] Idem, *ibidem*, p. 100.

simultâneo, acrescentavam-se os homens já matriculadas em anos anteriores e em condições, bem como os que haviam atingido os 18 anos[618].

Contudo, estes homens não eram mobilizados prontamente para serviço régio. Somente quando entendesse que alguns dos ditos homens do mar matriculados deveriam servir nas armadas, o rei avisaria por cartas, assinadas pelo provedor dos armazéns, referindo qual a quantidade que necessitava, cabendo aos corregedores e provedores das diferentes localidades reunir as pessoas que fossem indicadas[619]. Especial cuidado deveria ser tido para não se chamar as pessoas que já haviam servido nas armadas régias no ano anterior, dando-se prioridade aos que ainda não tinham sido escolhidos, exceptuando se fosse muito necessário ou se eles se disponibilizassem para servir de livre vontade. Essas ordens deveriam ser seguidas igualmente nos lugares do Ribatejo desde Almada até Alcochete, bem como nos locais de aquém Tejo até à vila de Povos[620].

Relativamente aos homens do mar que vivessem em Lisboa e seu termo, esses deveriam ser os primeiros a surgir indicados no livro grande de matrícula geral, iniciando-se os assentos pelo patrão-mor e o piloto-mor, que eram obrigados a viver na cidade e a assistir o provedor. Seguiam-se os mestres, pilotos, contra-mestres, guardiães e sota-pilotos versados nas carreiras da Índia, Malaca e Mina, bem como os pilotos, mestres e outros oficiais das navegações para o Brasil, São Tomé, Angola, Cabo Verde e os do serviço das armadas régias. Após todos estes, seriam assentados os marinheiros e grumetes das carreiras da Índia, Malaca e Mina, tal como os que navegavam para as outras partes já indicadas[621].

Passados os procedimentos referentes à matrícula, e sabendo-se o número de oficiais e de gente do mar disponível a nível reinol, o provedor e os oficiais dos armazéns da Guiné e Índia teriam de ver quais eram os mestres, pilotos, contra-mestres, guardiães e sota-pilotos da carreira da Índia que seriam mais adequados para as naus da armada do respectivo ano que entrava[622]. Estes teriam de servir nas armadas fazendo-se munir de uma declaração que indicava que depois de tornarem ao Reino, no ano seguinte, teriam de servir nos galeões e naus das armadas régias. Aparentemente, esse serviço seria prestado nas armadas da costa e ilhas. No entanto, caso não viessem a cumprir estas ordens, não teriam

[618] Idem, *ibidem*, p. 100.
[619] Idem, *ibidem*, p. 101.
[620] Idem, *ibidem*, p. 101.
[621] Idem, *ibidem*, p. 101.
[622] Idem, *ibidem*, p. 102.

novamente lugar nas armadas da Índia, Malaca e Mina, isto até que fizessem o seu serviço nas referidas armadas régias, situação que, uma vez regularizada, permitia serem admitidos naqueles postos[623]. Por sua vez, os marinheiros e os grumetes que no primeiro ano em que fossem destacados e que ficassem a servir nas armadas da costa e ilhas, fossem os de Lisboa ou de outras áreas, teriam, no ano seguinte, de servir nos navios da Índia, Malaca e Mina. Se houvesse gente a mais para estes locais, então a mesma ficaria reservada para partir rumo aos mesmos destinos no ano seguinte. Todas as pessoas que retornassem àquelas partes ultramarinas teriam, no ano subsequente, de voltar a servir nas armadas régias. Por fim, aqueles que não fossem destacados para servir no ultramar ou nas armadas régias, fosse qual fosse a sua área de residência, poderiam retornar às suas terras, se bem que tivessem de ficar indicados na matrícula particular dos seus lugares ou na geral, referindo-se qual seria o seu destino. Ao retornar teriam de indicar o local por onde teriam andado e a fazer o quê[624].

Um aspecto muito importante neste regimento residia na necessidade de se incutir a aprendizagem da vida marítima desde muito cedo, resultando na tentativa de iniciação dos mais jovens nas lides da navegação, algo que, em 1555, Fernando Oliveira já defendia[625]. Assim, os corregedores e provedores teriam de ordenar aos oficiais de navegação das suas áreas que ensinassem os seus próprios filhos, desde pequenos, na arte do mar, levando-os consigo às partes que fossem servir[626]. Esta medida não seria totalmente inédita. Numa das naus da armada de 1558, pelo menos, já haviam grumetes que eram sobrinhos de marinheiros e que rumavam à Índia nesse mesmo navio[627]. Mas podemos recuar bem mais no tempo quando pensamos na introdução de gente jovem nas lides marítimas, visto que em 1405, com a ordenação das vintenas dos homens do mar, vintaneiros e galeotes, pretendia-se que a inscrição nas vintenas fosse desde logo aos 12 anos[628].

Retornando ao dito regimento, este documento estipulava ainda que os filhos dos homens do mar, a partir dos 10 anos, teriam direito a soldo e a ração quando acompanhassem os pais. A presença de jovens a bordo também era estendida aos órfãos, "pera que assy se ua aumentando e não aja a falta da gente della que ora

[623] Idem, *ibidem*, p. 102.
[624] Idem, *ibidem*, p. 102.
[625] P^{e}. Fernando Oliveira, *op. cit.*, p. 47.
[626] Leonor Freire Costa, *op. cit*. p. 103.
[627] *Jornal de bordo e relação da viagem da nau "Rainha" […]*, pp. 22 e 38.
[628] *Ordenações Afonsinas*. Nota de apres. de Mário Júlio de Almeida Costa. Nota text. de Eduardo Borges Nunes, liv. I, tít. LXX, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, pp. 470-471.

ha"[629]. Até mesmo os filhos e criados de calafates e carpinteiros que estivessem a aprender estes ofícios, a partir dos 12 anos, teriam de ser matriculados e incluídos nos navios. Situação semelhante pretendia-se em relação aos órfãos que fossem entregues aos carpinteiros e calafates da ribeira de Lisboa[630].

Outro assunto a destacar, ainda dentro da ambientação às lides da náutica, é que todos os mestres e pilotos que fossem mobilizados teriam de escolher para conselheiro ou sota-piloto um ou dois marinheiros que fossem consigo, para que estes ajudassem os pilotos, pudessem cartear e tomar a altura do Sol[631]. No fundo, o que se pretendia é que os marinheiros se fossem habituando às lides da pilotagem para que um dia viessem a desempenhar essas funções.

Apesar das disposições deste regimento de 1591 pretenderem fazer um controlo geral das gentes do mar e impor uma ligação à vida marítima dos seus familiares desde muito cedo, a verdade é que não há – pelo menos não surge explícito – qualquer tentativa de se criar um exame prévio que testasse as aptidões dos recrutados. Somente através do regimento do cosmógrafo-mor de 1592, e no caso dos pilotos, é que viria a ter início a obrigatoriedade de um exame antecipado relativamente à sua nomeação para as armadas[632].

As medidas que foram tomadas em 1591 e 1592 também teriam beneficiado o recrutamento para as armadas espanholas, já que muitos portugueses matriculados iam lá parar. Chegados a 1598, e contrariamente ao que acontecia nas Astúrias e na Galiza, havia gente de mar portuguesa em número suficiente para satisfazer as necessidades das armadas de Espanha, ainda que o seu recrutamento tivesse de ser efectuado de uma forma discreta, com base nas orientações dos governadores. O alistamento acabaria por ser realizado em Lisboa, Aveiro, Porto, Mondego e Setúbal, sendo que o pessoal que foi recrutado embarcou em duas urcas especialmente enviadas para esse fim, percorrendo aquelas povoações[633].

Dois anos depois, as necessidades de gente de mar por parte de Espanha continuavam a ser preenchidas por homens de Portugal, especialmente da área de Lisboa. Por essa altura, os oficiais espanhóis consideravam que não haveria

[629] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 103.
[630] Idem, *ibidem*, pp. 103-104.
[631] Idem, *ibidem*, p. 103.
[632] Idem, *ibidem*, pp. 93-94; Amélia Polónia, "Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas (1596-1648). Subsídios para o seu estudo", in *Revista da Faculdade de Letras. História*, II sér., vol. XII, Porto, 1995, pp. 272-274.
[633] Augusto Salgado, *op. cit.*, p. 253.

dificuldades em conseguir c. 300 homens de mar experientes, ou seja, sem que fossem grumetes ou pajens[634]. Em todo o caso, não raras vezes o recrutamento para as armadas era forçado, marcado por violência e acções repressivas, chegando mesmo a afectar os familiares dos desertores, que, face à sua ausência, poderiam ser presos[635]. Em 1603, a estratégia de recrutamento revelava outros métodos. Uma provisão registada na Câmara do Porto baseava-se mais em incentivos do que em punições, destacando-se o pagamento de quatro meses de soldo adiantados e o registo do serviço prestado nos armazéns do Reino, condição que permitia, no ano seguinte, que requeressem o preenchimento de lugares nas naus da Índia, rota em que o sistema remuneratório ainda se prefigurava como sendo compensador[636].

Sete anos volvidos, durante a preparação da armada que partiria para a Índia, composta por 3 naus, havia falta de pilotos experimentados, pelo que a sua nomeação tardava, esperando-se pela vinda dos navios do Brasil e de outras partes ultramarinas para que tal situação pudesse vir a ser colmatada. Frazão de Vasconcelos deu a conhecer uma relação do Conselho da Fazenda deste ano composta apenas por nove pilotos, todos eles apresentando problemas. Se uns eram culpados de arribadas, outros não eram muito destros no marcar da agulha e na demarcação do Sol, havendo ainda alguns que eram muito velhos. Um deles era João Ramos, sendo descrito como tendo «as mãos trémulas e o juízo lezo de um ar que lhe deu»[637]. Ainda assim, foi selecionado para a nau capitânia.

Por esta altura, o serviço de pilotos portugueses nas armadas de Espanha acabaria por tornar o recrutamento ainda mais difícil. À semelhança do que acontecia com os capitães dos navios[638], a cooperação entre Portugal e Espanha também envolvia diversos pilotos, sendo que, caso fosse necessário, estes poderiam ser enviados para os Açores a fim de esperarem pelas armadas vindas das Índias Ocidentais, chegando a ser pretendido que estas seguissem para Lisboa, em vez de rumarem a Sevilha[639].

Em 1613, face à falta de gente de guerra e do mar para as armadas espanholas, o recrutamento em Portugal continuava a ser uma alternativa,

[634] Idem, *ibidem*, p. 253.
[635] Amélia Polónia, *A expansão ultramarina [...]*, vol. I, pp. 420-421; Liliana Oliveira, *Políticas régias de logística naval (1481-1640)*. Dissertação de Mestrado em História e Património, Faculdade de Letras, Universidade do Porto, 2015, p. 42.
[636] Amélia Polónia, *op. cit.*, p. 421.
[637] Apud Frazão de Vasconcellos, "A fábrica das naus […]", pp. 7-8, n. 1.
[638] Augusto Salgado, *op. cit.*, pp. 253-255.
[639] Idem, *ibidem*, p. 257.

sobretudo nas áreas limítrofes de Lisboa. Em todo o caso, aos olhos das chefias espanholas, estes eram elementos pouco disciplinados, com escassa experiência e em número insuficiente para satisfazer as necessidades de ambas as coroas[640]. É provável que tenha sido neste sentido que foi efectuado um levantamento da gente do mar existente nas vilas e cidades com portos marítimos, em Portugal continental, contabilizando, no total, 6.171 homens[641].

Apesar da legislação que obrigava a que os pilotos da carreira da Índia fossem escolhidos com grande rigor e cuidado, sendo examinados com maior grau de exigência[642], nem sempre assim acontecia[643]. Paradoxalmente, alguns pilotos não sabiam ler e escrever e percebiam pouco do seu ofício, mesmo numa fase avançada da expansão marítima portuguesa[644]. Era a escassez de pilotos que levava a que nomeações indiscriminadas tivessem lugar, abarcando indivíduos examinados ou não, habilitados ou sem experiência[645]. Em 1617, por exemplo, Marçal Luís candidatou-se a um lugar de piloto para a armada que nesse ano iria partir para a Índia, mas, quando foi examinado, veio a ser descoberto que, exercendo esse ofício e o de mestre há 27 anos, 9 deles na carreira da Índia[646], não sabia ler nem escrever, pelo que foi negado o seu pedido[647]. Ainda que tenha sido reconhecido que, nalgumas ocasiões, havia viajado com sucesso para a Índia e regressado – algo que havia conseguido por navegar em conserva –, alegava-se que sem essas apetências o piloto não era nem poderia ser ciente na arte de navegar[648], ainda para mais numa rota tão exigente como a que pretendia voltar a

[640] Idem, *ibidem*, p. 253.
[641] Idem, *ibidem*, p. 253.
[642] Amélia Polónia, "Mestres e pilotos [...]", p. 294; Maria Emília Madeira Santos, *op. cit.*, pp. 4-5.
[643] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 290.
[644] Maria Benedita Araújo, *op. cit.*, p. 354.
[645] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 95.
[646] A primeira vez que partiu para a Índia como piloto foi em 1608, altura em que Rui Lourenço de Távora partiu como capitão-mor da armada e para assumir o cargo de vice-rei (cf. *Relações da carreira […]*, p. 61; Frazão de Vasconcelos, *Pilotos das navegações [...]*, p. 46).
[647] Sobre este piloto, cf. idem, *ibidem*, pp. 42-47; Alberto Iria, *Da navegação portuguesa no Índico no século XVII*, 2ª ed., melhorada, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1973, pp. 41-42; Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, "D. António de Ataíde, capitão-mor da armada da Índia de 1611", in *A abertura do Mundo. Estudos de história dos Descobrimentos europeus em homenagem a Luís de Albuquerque*, vol. II, Lisboa, Editorial Presença, 1987, pp. 58-59; Leonor Freire Costa, *op. cit.*, pp. 95-96; Francisco Contente Domingues, "Horizontes mentais […]", p. 211; idem, *Navios do Mar Oceano […]*, p. 123.
[648] "A Arte de nauegar he aquella que nos ensina a caminhar pello mar pera huma & outra parte, por meyo da Agulha & Carta de marear, & instrumentos que pera tomar a altura do Sol & estrelas seruem pera nos mostrarem a paragem em que estamos, o caminho andado & por andar, onde auemos mudar a derrota, & fugir dos baixos com tudo o mais. Seu fim he alcançarmos por ella sabermos guiar as naos, & descorrer pella superficie do mar" (Simão de Oliveira, *Arte de navegar*, fl. 88).

fazer, pelo que foi relegado à armada da costa[649]. Acrescia que Marçal Luís, indo para a Índia em 1616 como piloto da nau *Nossa Senhora do Cabo*, havia arribado, facto que pesou igualmente na decisão dos peritos em mantê-lo afastado do cargo. Muito embora a alfabetização fosse um atributo essencial, pelo menos os regimentos régios assim impunham, a verdade é que a falta de pilotos competentes para a carreira da Índia fez com que o Conselho da Fazenda – o mesmo que o havia o julgado inapto – nomeasse Marçal Luís em 1618 e 1621[650].

Assim, apesar da importância que assumiam no meio náutico e do respeito que muitos adquiriam, era frequente que os pilotos fossem vistos com desconfiança, sendo que a causa da perda de tantos navios chegava a ser apontada à sua incompetência e a erros cometidos durante as viagens[651]. Neste sentido, estavam sujeitos a ser punidos com eventuais insucessos, envolvendo sobretudo arribadas, naufrágios ou quaisquer outros danos cujas causas fossem a eles atribuíveis, podendo ser encarcerados assim que chegassem ao Reino[652].

Porém, o desenrolar deste ofício estava directamente dependente das ordens que o piloto dava a outros homens a bordo[653], tendo de haver uma coordenação, pelo que os erros, o desleixo e a pouca experiência também poderiam ser atribuídos a diferentes elementos, caso dos mestres e dos marinheiros, chegando a ser relatadas dificuldades em manobrar naus de grandes dimensões e que "los marineros que andan en el timon no saben gouernar"[654]. Linschoten refere algo similar, dizendo que no navio em que veio da Índia, ou seja, a nau *Santa Cruz*, menos de 10 dos 50 marinheiros sabiam manobrar o leme, sendo que o pior residia no facto de nunca terem "estado no mar, tendo os ofícios a bordo sido todos concedidos por favor, mesmo no caso dos grumetes e dos arcabuzeiros"[655]. Num outro caso, dado a conhecer em Janeiro de 1612, o vedor da Fazenda, aludindo à arribada da nau *Santa Helena* no Índico, referia que não se admirava de tal acontecimento, alegando que o piloto não era dos melhores, que o mestre era "po velho" e os marinheiros tão maus e perversos que aconselhou que, em Portugal,

[649] Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, p. 47.
[650] Idem, *ibidem*, pp. 46 e 47; Maria Manuel Torrão, "Marçal Luís", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. II, p. 630; Amélia Polónia, "Mestres e pilotos […]", p. 294, n. 54.
[651] Cf. *e.g.*, Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, pp. 289-290; *Relações da carreira […]*, pp. 57; Frédéric Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*, vol. I, Lisboa, Editorial Estampa, 1989, p. 104; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, pp. 206, 208, 211 e *passim*; Francisco Contente Domingues, *op. cit.*, pp. 123-129.
[652] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, pp. 289-290 e 315; Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, pp. 23 e 54-55; Amélia Polónia, *op. cit.*, p. 292.
[653] Cf. Francisco Pyrard Laval, *op. cit.*, vol. II, pp. 143-145.
[654] Cf. Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, p. 9.
[655] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 312.

fossem melhor escolhidos, pois caso contrário as viagens poderiam ficar sujeitas a acabar em tragédia[656].

Assim, de uma forma geral, continuavam a faltar elementos com experiência para as tripulações. Relativamente aos pilotos, Filipe III havia lembrado, em 1599, que estes não podiam assumir as suas funções sem serem previamente examinados e testadas as suas aptidões[657]. Por outro lado, pilotos experimentados que recusassem fazer a carreira da Índia poderiam ser constrangidos e levados a força, algo que chegou a ser equacionado em 1614, ainda que em último recurso, relativamente ao célebre Gaspar Ferreira Reimão[658]. Estava-se numa altura em que os ataques neerlandeses contra a carreira se intensificavam, sendo necessário entregar os navios não apenas a pilotos experientes mas também a capitães, marinheiros e bombardeiros rotinados[659]. Doze anos depois, um regimento mostrava a urgência para que se formassem pilotos em grande número, sendo que esse ofício deveria ser preenchido por homens que já fossem marinheiros. Além disso, outros elementos da tripulação teriam que saber medir a altura do Sol e cartear, não esquecendo que os mestres eram obrigados a ter formação de pilotos:

> "E porque a falta q ha de Pilotos experimentados pera a carreira da India he grande conuem a meo seruisso dar se toda a ordem e fazer toda a diligencia possiuel pera que se criem e fação em bastante numero e ate pera ser o piloto mais caleficado he necessario q seja marinheiro hey per bem e mando que daqui por diante não sejão admitidos aos cargos de estrinqueiro, guardiães ou contra mestres das naos da carreira a India senão pessoas que saibão tomar o Sol e cartear a respeito que ouuer de seruir e que os mestres sejão examinados na arte de piloto, o que muito emcomendo a meo conselho da fazenda e ao dito Provedor dos almazéns que o faça asi executar com todo o efeito que for posiuel"[660].

O regimento também previa que em cada uma das naus da Índia viajassem 10 marinheiros dos mais práticos, tendo obrigação de levar astrolábio, carta e instrumentos associados à pilotagem. Pretendia-se que diariamente tomassem a altura do Sol, carteassem e fizessem os seus roteiros, sendo que após tomarem o Sol deveriam informar o piloto que ia bordo, o qual registaria as informações dos diferentes marinheiros e, no retorno a Lisboa, faria a sua relação particular

[656] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 2, n.º 4.
[657] Frédéric Mauro, *op. cit.*, vol. I, pp. 105-106.
[658] Maria Emília Madeira Santos, *op. cit.*, p. 5.
[659] Idem, ibidem, p. 5.
[660] Pub. por Frazão de Vasconcelos, *Subsídios para a história [...]*, p. 8.

«declarando os mais idóneos e de milhor talento»[661]. Além disso, durante a viagem, o piloto era obrigado a ouvir, a ensinar e a instruir esses marinheiros, que deveriam estar presentes quando fosse tomada a altura dos astros.

Esta pretensão de elevar o número de pilotos e de pessoas instruídas na arte de navegar também seria importante em casos de emergência, onde, perante o falecimento de pilotos e de sota-pilotos ou outros infortúnios, alguns tripulantes poderiam vir a ocupar prontamente aquele cargo, nomeadamente os mestres ou marinheiros mais instruídos. Sabe-se mesmo que alguns homens do mar chegaram a desempenhar diversos postos numa viagem redonda[662], sendo que alguns pilotos, antes de exercerem essa função, tiveram outras experiências a bordo: como grumetes, estrinqueiros, marinheiros, bombardeiros e sota-pilotos[663].

Apesar das ordens contidas no regimento, e pensando até em relação a outras carreiras marítimas, nem todos os homens do mar se sentiam à vontade para vir a ocupar o lugar de piloto, chegando a ser alegada, em primeira pessoa, a falta de experiência nesse posto. Foi o caso de Pero Roiz, de Viana, que tendo sido mestre de um navio argumentava, em 1635, que não sabia pilotar. Neste sentido, pedia para ser nomeado apenas mestre, se bem que o Conselho da Fazenda insistisse que ele deveria desempenhar a tarefa de piloto e de mestre suplente[664].

Não obstante algumas informações referirem que Portugal tinha falta de gente do mar, sobretudo para as armadas do Atlântico, Augusto Salgado refere que durante as décadas de 1620 e 1630 houve um aumento do seu número, em especial de pessoas naturais de Lisboa e do Algarve[665]. Esse aumento de homens, segundo o investigador, levou a que, em Março de 1623, face à escassez de tripulantes de Espanha para a armada do Mar Oceano, tivesse sido decidido que o recrutamento para essa força fosse empreendido no Algarve[666].

Em todo o caso, voltemos um pouco atrás. Em Dezembro de 1617, por provisão do vice-rei, dois comissários deslocaram-se às cidades e vilas com portos marítimos reinóis para informarem os corregedores e provedores das comarcas que deveriam matricular os homens do mar. Dessa acção resultou a matrícula de 6.179

[661] Apud idem, *ibidem*, p. 8.
[662] Foi o caso do piloto António da Costa Lemos, que, embarcando em 1626 na carreira da Índia, e perante diversas ocorrências a bordo, também serviu como marinheiro, soldado, sota-piloto, estrinqueiro, contra-mestre, artilheiro e guardião (cf. idem, *Pilotos das navegações […]*, pp. 6-7 e 9).
[663] Cf., *e.g.*, idem, *ibidem*, pp. 40-41 e 53-55.
[664] Frédéric Mauro, *op. cit.*, vol. I, p. 105.
[665] Augusto Salgado, *op. cit.*, p. 261.
[666] Idem, *ibidem*, p. 261.

pessoas, ainda que, por lapso, chegue a ser referido um total um pouco inferior[667]. Os portos que mais efectivos contabilizaram, passando dos 400, foram Setúbal (850), Peniche (628), Cascais (463) e Viana (437).

Três anos depois, pelo mês de Maio, a matrícula de gente do mar mostrava que as povoações reinóis situadas do lado direito da margem do Tejo, entre Cascais e Caminha, eram as que forneciam mais gente às actividades marítimas: 4.110 (quadro 2). Num total de 6.250 homens matriculados a nível reinol, mais 71 do que em 1617, aquelas que mais se destacaram foram o Porto e sua comarca (1.843), Peniche (628) e Cascais (465)[668]. Por seu turno, as povoações costeiras do lado esquerdo da margem do Tejo, entre o Ribatejo e Albufeira, apresentavam um total de 2.140 homens[669], destacando-se Setúbal (856), Almada e sua comarca (354), Sesimbra (283) e Lagos (250).

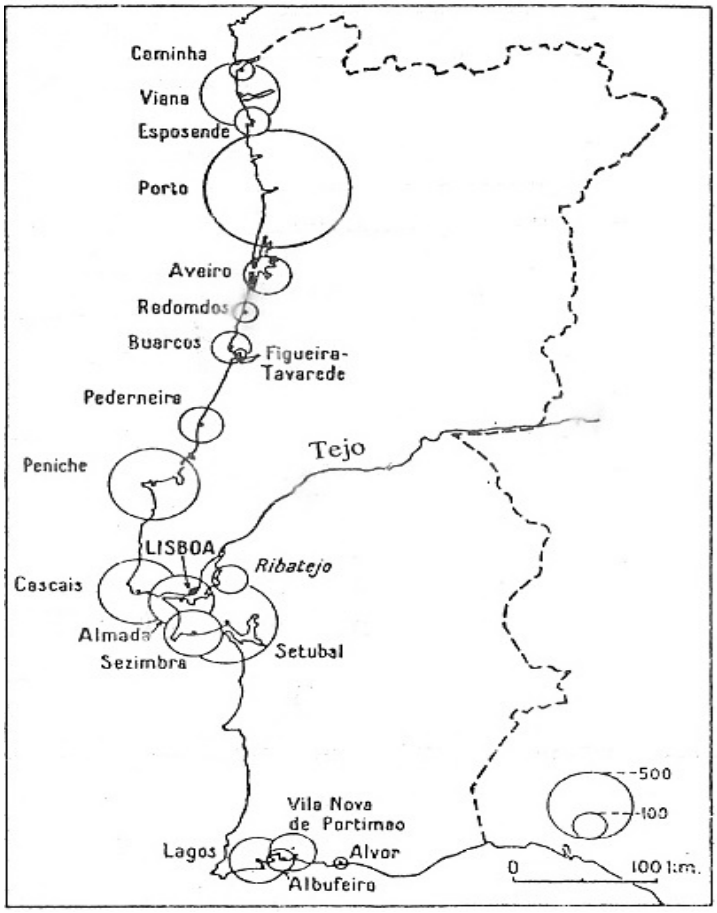

Fig. 29 – Áreas de origem das gentes do mar apuradas na matrícula de 1620.
Fonte: Frédéric Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico [...]*, vol. I, p. 107.

[667] F. Ribeiro da Silva, "O corso inglês e as populações do litoral lusitano (1580-1640)", sep das *Actas do Colóquio "Santos Graça" de Etnografia Marítima*, vol. III, Póvoa de Varzim, 1985, pp. 333-334.
[668] Frédéric Mauro, *op. cit.*, vol. I, p. 107.
[669] Idem, *ibidem*, vol. I, p. 107, enganou-se neste cálculo, referindo serem 2.150 homens.

Quadro 2
Distribuição da gente do mar segundo a matrícula de 1620

Margem direita do Tejo		**Margem esquerda do Tejo**	
Cascais	465	Almada e sua comarca	354
Peniche	628	Sesimbra	283
Pederneira	157	Setúbal	856
Figueira e Tavarede	26	Albufeira	26
Buarcos	134	Vila Nova de Portimão	178
Redondos	71	Alvor	89
Aveiro	177	Lagos	250
Porto e sua comarca	1.843	Ribatejo	104
Esposende	110		
Viana	437		
Caminha	62		
Total	4.110	**Total**	2.140

Fonte: Frédéric Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico [...]*, vol. I, p. 107.

Não sabemos quantas pessoas das que foram recenseadas em ambas as matrículas vieram a entrar nos navios da carreira da Índia nos tempos seguintes, mas muitas terão afluído a Lisboa para seguir diferentes destinos. Por outro lado, também não são conhecidos os ofícios dos marítimos aí indicados, já que os dados disponíveis não individualizam categorias profissionais.

De qualquer forma, seria a gente do mar contabilizada naqueles dois anos suficiente para suprir todas as necessidades da Monarquia Hispânica? Frédéric Mauro, tendo em conta a matrícula de 1620, referiu que um único navio de meados do século XVII poderia levar 18 oficiais, 20 a 40 marinheiros, igual cifra para marinheiros ainda em fase de aprendizagem e 4 a 6 pagens, pelo que o número contabilizado naquele ano acabava por ser reduzido para as reais necessidades[670]. Por sua vez, um navio da carreira da Índia de média tonelagem levava c. 150 tripulantes, destacando-se, naquilo que mais nos interessa, um piloto, um sota-piloto, um mestre, um contra-mestre, dois trinqueiros, c. 60 marinheiros e 70 grumetes, 4 pagens, etc. Neste sentido, tendo em conta as necessidades para as diversas carreiras ultramarinas ibéricas, para as armadas de defesa ou outras com diferentes destinos, o saldo total daqueles dois anos observados acaba por não ser suficiente. Por outro lado, o abandono total das actividades que aquelas gentes desempenhavam no dia-a-dia, sobretudo na pesca, no comércio e nas diversas actividades portuárias, acabava por ser prejudicial à economia e à segurança do Reino, pelo que é evidente que nem todos os homens poderiam ser mobilizados.

[670] Idem, *ibidem*, vol. I, p. 108.

Em todo o caso, os números contabilizados não deveriam representar a totalidade dos homens do mar portugueses, havendo vários que, por diferentes motivos, não constariam das matrículas: alguns estariam a servir em diferentes partes aquando da contabilização, outros poderão ter desertado ou fugido aos recenseamentos.

Chegados a 1623, e face a diversas dificuldades, marinheiros de Peniche, Ericeira e Cascais estavam a ser recrutados. Por carta de 15 de Maio desse ano, escrita em Peniche, é sabido que havia sido lançado um contrato para 30 mestres[671]. Por essa altura, 12 marinheiros desses 30 já tinham partido nas armadas, para um lugar não nomeado, muito provavelmente Lisboa, esperando-se que até à segunda-feira seguinte partissem os restantes. Embora os oficiais da câmara local estivessem encarregados de nomear esses 30 mestres, um tal de Luís Ribeiro estava a fazer a selecção daqueles que lhe pareciam ser bons marinheiros, queixando-se de que os oficiais pretendiam nomear gente inútil para o mar. Por fim, pretendia ainda que marinheiros da Ericeira fossem recrutados e levados até Peniche[672].

Sete dias depois, o provedor dos armazéns em Lisboa, Vasco Fernandes César, referia que se devia escrever para que os marinheiros de Cascais[673] e da Ericeira que estavam por se apresentar fossem mobilizados com a maior brevidade possível[674]. Em ambas estas cartas de Maio é indicada a necessidade de se dar certidões de termo de fiança e mais declarações necessárias para que os marinheiros, à chegada ao porto de partida, se apresentassem, fossem pagos e não levantassem problemas. Estes procedimentos eram fundamentais, até para que a formação das armadas não se arrastasse no tempo. No entanto, existiam dificuldades em conseguir quem desse as fianças.

Nos tempos seguintes continuou o recrutamento de marinheiros nos portos reinóis, quer voluntariamente como à força. Prova disso, por exemplo, são dois documentos de Abril de 1624. No primeiro, de dia 20, eram reveladas as dificuldades no recrutamento de gente do mar no Noroeste do Reino, chegando a ser sugerido que se poderiam mobilizar 29 marinheiros franceses que estavam

[671] AHU, *CU*, *Reino*, cx. 4, n.º 32.
[672] Idem, *ibidem*.
[673] Quem também devia fornecer marinheiros e pilotos era a vizinha Sintra, sendo muito provável que estes fluíssem pelo porto de Cascais. Por um documento de 1648, sabe-se que o mestre Sebastián de Cintra andava nas Índias Ocidentais, tendo a cargo o navio *Nuestra Señora del Rosario*, de 250 toneladas (AGI, *Contratación*, 1194, n. 5).
[674] AHU, *CU*, *Reino*, cx. 4, n.º 32.

presos na cadeia de Aveiro já há dois anos, altura em que deram à costa[675]. Por sua vez, numa carta de dia 23, era referido que o corregedor da comarca da vila de Viana, na Foz do Lima, havia sido encarregado, a 27 de Março desse ano, de fazer o recrutamento da gente do mar. No entanto, alegava-se que a vila estava muito impossibilitada, parecendo que não fora mobilizado o número suficiente que se pretendia para os navios destinados à Índia[676]. A mesma carta revela diligências levadas a cabo em Aveiro, mandando-se prender os marinheiros que fossem necessários. Contudo, o cenário era bastante grave: os moradores indicavam que 200 marinheiros locais estavam cativos, sendo que se o porto havia tido, em tempos, 50 naus que todos os anos iam para a Terra Nova, por essa altura só havia uma nau, não restando marinheiros para formar uma tripulação[677].

À falta de gente no Reino, em 1625 chegou mesmo a ser equacionado o recrutamento de homens para a Índia no arquipélago dos Açores[678]. Não obstante as dificuldades a nível reinol, o vice-rei da Índia, em Fevereiro de 1625, pediu ao monarca que as armadas que rumavam anualmente à Ásia levassem gente do mar e bombardeiros suplentes para servirem na armada de alto bordo[679]. Ao que parece, esse desejo não demorou muito a ser realizado, pelo menos parcialmente, se bem que não seja de crer que se tenha mantido constante. Em 1635, o rei ordenava que todos os anos fossem enviados para a Índia, em cada nau, certa quantidade de marinheiros e artilheiros supernumerários, para ficarem por lá e servirem na armada de alto bordo, tal como havia chegado a acontecer no tempo em que Nuno Álvares Botelho (m. 1631) era general dela. No entanto, ou as ordens régias não se cumpriam no Reino, ou à chegada das naus os homens, faltos de socorros e de mantimentos, entravam para os conventos[680]. Por outro lado, como afirmou Duarte Gomes Solis, em 1628, o recrutamento acabava por arrolar mais rapazes do que homens, o que levava a que, em situações de combate, mais facilmente se rendessem perante o temor das investidas inimigas. E a tudo isto havia que ter em conta os marinheiros que, face aos perigos da viagem para a Índia, incorporavam-se em rotas marítimas mais seguras[681].

[675] AHU, *CU*, *Reino*, cx. 4-A, n.º 24.
[676] Idem, *ibidem*, cx. 4-A, n.º 25.
[677] Idem, *ibidem*.
[678] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 13, n.º 134.
[679] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 54; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 117.
[680] Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. III, p. 546.
[681] Duarte Gomes Solis, *Alegacion en favor de la Compañia [...]*, pp. 23-24.

Por fim, a 3 de Julho de 1638, com a necessidade de se enviar uma armada de socorro à cidade de Bahia, a Câmara de Lisboa informava que havia uma grande falta de homens do mar, tanto mais que teve de se mandar prender todos os marinheiros que se encontraram nos portos do Ribatejo, se bem que estes tenham acabado por fugir[682]. Por outro lado, lembrava-se que se estes homens fossem mobilizados isso iria trazer problemas no que respeita ao abastecimento da cidade, assim como dos navios que precisavam de víveres, já que somente eles transportavam os diversos mantimentos indispensáveis: peixe, trigo, azeite, vinho, lenha, carvão, palha e carne. Acrescia que, enquanto a armada que partiria para o Brasil estivesse a ser preparada na cidade, os barqueiros tinham medo de vir com os abastecimentos, já que sabiam que seriam constrangidos a servir nos navios, acabando por se esconder nas suas terras ou fugir para outras partes[683].

O desespero e receio das gentes de Lisboa era tal, levando a que se pedisse que fossem lançados pregões para que os barqueiros pudessem vir livremente à cidade, até porque só assim a armada poderia ser abastecida:

> "E por a gente ser muita, e pobre na maior parte, se pode temer grande aperto e ainda doenças perigosas, que a fome costuma causar; porque se esta execução se fizera poucos dias antes da armada partir, podéra-se soffrer n'elles a falta dos mantimentos com os que já estivessem na cidade, mas promettendo as difficuldades, que cada dia recrescem, que a partida da armada se pôde dilatar mais dias: pareceu pedir humildemente a V. Mag.de se sirva de antever o damno, e o mandar remediar com pregões, para que os marinheiros possam livremente vir nos barcos que trouxerem qualquer provimento para esta cidade, e que isto se guarde inviolavelmente, pois ainda para a mesma armada será necessário que estes barcos naveguem, e que os marinheiros saibam que livremente o podem fazer"[684].

Importava compreender melhor a influência que os ataques e raptos de pessoas por parte dos corsários e piratas magrebinos tiveram na falta de homens do mar ao longo da costa portuguesa, mas os diversos dados apurados em diferentes localidades mostram que se estava perante um mal generalizado. Relativamente a Peniche, em 1641, também se falava na decadência local, sendo que o comércio rico de outrora havia dado lugar à pobreza das gentes marítimas e à despovoação do sítio. Muita gente do mar tinha desaparecido, tendo sido levada

[682] Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a História do Município de Lisboa*, pt. I, t. IV, Lisboa, Typographia Universal, 1889, pp. 338-339.
[683] Idem, *ibidem*, pp. 338-339.
[684] Idem, *ibidem*, p. 339.

como cativa para o Norte de África. Além disso, havia o receio de que os inimigos se apoderassem de Peniche[685].

À falta de gente do mar, a solução para ter pessoas a trabalhar nos navios também acabava por residir na utilização de escravos, sobretudo na torna-viagem, algo que aconteceu desde muito cedo, se bem que para desempenhar outro tipo de tarefas. Em 1504, durante a vinda de Afonso de Albuquerque da Índia e depois de quase dois meses de calmarias na área da Guiné, teve de se aportar na ilha de Santiago para se carregar escravos que ajudassem nos trabalhos náuticos até Lisboa[686].

Dezasseis anos volvidos, apesar de D. Manuel I ter proibido a vinda de escravos e escravas de particulares nos navios da Coroa, deixou em aberto que, se fosse decidido pelo vedor da Fazenda, na Índia, que para maior segurança das naus do rei alguns escravos teriam de vir embarcados, ordenava-se que fossem até 20 em cada nau, mas tendo de ter idade para servir nos aparelhos e não de outra forma. Por fim, o rei permitia a possibilidade de que o número de escravos por nau aumentasse, sendo carregados os necessários, mas apenas se fosse mesmo indispensável[687]. Este tipo de permissão é algo que também se pode confirmar, por exemplo, para o reinado de D. João III, sendo que, por regimento de 17 de Março de 1528, Nuno da Cunha recebeu autorização para trazer escravos que trabalhassem nos serviços da nau, caso de dar à bomba[688].

Vejamos agora dois documentos do século XVII. Por carta de 18 de Março de 1610, dirigida a Rui Lourenço de Távora, vice-rei da Índia, ordenava-se que se viesse de rota-batida para Portugal, sem haver lugar para escala em Santa Helena ou em qualquer outro local, pelo que havia que se carregar as naus com mais água do que o habitual[689]. Para que tal fosse conseguido, indicava-se que em cada nau de torna-viagem não embarcassem mais de 100 escravos, sendo que estes teriam de ter idade e características físicas apropriadas para auxiliarem nos trabalhos a bordo. É referido que quem não cumprisse as disposições deveria ser "castigado com rigor"[690] pelo vice-rei, mas as penas não são indicadas. Contudo, as ordens não estavam a ser respeitadas e o embarque massivo de escravos continuava. Por

[685] BA, cód. 51-VI-19, fls. 76v.
[686] Vide supra, vol. I, cap. III.
[687] *Archivo Portuguez Oriental*, fasc. 5, pt. I, Nova Goa, Imprensa Nacional, 1865, pp. 52-53, doc. 33.
[688] *Regimento da Casa da Índia. Manuscrito do século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas*. Introd. e pref. de Francisco Mendes da Luz, 2.ª ed., Lisboa, Ministério da Educação, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1992, p. 116.
[689] *Documentos remetidos da Índia […]*, t. I, p. 387.
[690] *Ibidem*, t. I, p. 387.

sua vez, uma provisão régia de 23 de Março de 1618 lembrava que só poderiam ser embarcados, da Índia para Portugal, escravos adultos do sexo masculino que pudessem trabalhar nos navios[691].

Neste seguimento, parece evidente que a utilização de escravos nos trabalhos a bordo foi uma constante em todo o período em estudo. Aliás, muitos anos depois continuavam a ser usados escravos. Em 1712, os funcionários da Casa da Índia reconheciam enfaticamente que, se não fosse o trabalho contínuo dos escravos negros, muitos navios da carreira da Índia em viagem de retorno não teriam chegado a Portugal[692].

Face a todos os dados que foram sendo analisados, conclui-se que, desde os primeiros tempos da carreira da Índia, a recruta de pessoas qualificadas para servirem nos navios foi um problema crónico, acabando, em diversas ocasiões, por serem mobilizados marinheiros, pilotos e bombardeiros com pouca ou nenhuma experiência. Portanto, não se estava perante um problema surgido com a Monarquia Hispânica, se bem que para esse período histórico, por diversos motivos, as coisas tenham piorado, daí que as fontes sejam muito mais expressivas. Ainda que, por vezes, a historiografia olhe para este tipo de assunto quase exclusivamente através de análises quantitativas, centrando-se no número de pessoas recrutadas, nas variedades profissionais e nas suas origens geográficas, é preciso enfatizar que há que tentar compreender também as condições e circunstâncias em que as pessoas mobilizadas foram apuradas e se realmente tinham conhecimentos para os serviços que iriam desempenhar. Só assim poderão ser captados tópicos ausentes em olhares mais generalistas, mas que mostram diversos problemas e condicionantes relacionadas com os marinheiros, pilotos e demais gente do mar, revelando-se, em certas situações, fundamentais para se compreender alguns dos aspectos vividos a bordo e outros contextos históricos associados não menos relevantes.

2.2.4. Divergências entre capitães e pilotos e navegação isolada

Ocorrendo com bastante frequência, as divergências e os confrontos físicos dentro dos navios da carreira da Índia normalmente estavam associados a

[691] Frédéric Mauro, *op. cit.*, vol. I, p. 106.
[692] C. R. Boxer, *O Império [...],* p. 215.

abastecimentos alimentares precários, a disputas por materiais, a roubos, a discórdias resultantes da prática de jogos, a ajustes de contas, a problemas relacionados com o desenrolar das navegações, ao abuso de autoridade por parte dos capitães, podendo levar a motins, a mortes e a acidentes com os navios[693]. Apesar deste largo universo de problemas, temos por objectivo analisar somente as divergências entre capitães e pilotos, capitães e capitães, bem como a navegação isolada, aspectos que poderiam elevar largamente as consequências negativas do desenrolar da vida no mar.

Para evitar o eclodir de conflitos, a eficácia de comando era fundamental, sendo costume que o capitão do navio se rodeasse dos homens mais antigos e experientes, como era o caso dos pilotos[694]. No entanto, e ainda que estes tivessem autonomia na decisão de todos os aspectos relativos à navegação, até mesmo em relação aos capitães, que nesta vertente não tinham autoridade sobre os pilotos[695], várias divergências e conflitos entre ambos marcaram a história da carreira da Índia. Não obstante o comando das viagens fosse frequentemente entregue a pessoas que viajavam para a Índia pela primeira vez e que não tinham experiência na arte de navegar[696], é preciso ver que os capitães escolhidos, por vezes, forçavam rotas, escalas, intrometiam-se no trabalho dos marinheiros e dos pilotos, acabando estes por ter de se subordinar e tomar decisões contra a sua própria vontade[697]. Além disso, os capitães chegavam a fazer pressão para que não se navegasse em conserva, situações que iam contra o que era estipulado pela Coroa nos regimentos e provisões. De facto, impunha-se que se navegasse em conjunto, sendo expressamente proibido que os navios das diversas rotas ultramarinas se apartassem da nau capitânia, sob pena de caso maior, de perdimento de bens, mercês de ofícios, de multas pecuniárias, bem como de degredo[698]. Até mesmo dos

[693] Cf., *e.g.*, Francisco Pyrard Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 213; Melchior Estácio do Amaral, "Tratado das batalhas [...]", pp. 133-134 e 156; *Viagens do Reino para a Índia [...]*, vol. II, pp. 202 e 248-249; António da Silva Rego, *op. cit.*, pp. 114-115; A. J. R. Russel-Wood, *op. cit.*, pp. 29 e 31-33; Artur Teodoro de Matos, "Novas fontes para a história [...]", pp. 247-250; Inácio Guerreiro, *op. cit.*, pp. 427-428; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, pp. 51 e 63; Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia […]*, pp. 67 e 69. Em 1610, por exemplo, uma grande briga na nau *Nossa Senhora da Penha de França*, já perto dos Açores, fez vários feridos. Porém, o piloto não refere qual foi o motivo (*Viagens do Reino para a Índia [...]*, vol. I, p. 182).

[694] Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, p. 67.

[695] Francisco Contente Domingues, "Tripulação", p. 1006.

[696] Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, *op. cit.*, p. 17; Edward Collins, "Pilotos e pilotagem", p. 833.

[697] Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, pp. 247-250; Francisco Contente Domingues, *Os navios do Mar Oceano [...]*, pp. 126-128.

[698] *Leys, e Provisoes, que elRey dom Sebastiã nosso senhor fez depois que começou a gouernar*, pp. 185-189; *Documentos remetidos da Índia [...]*, t. I, pp. 222-223, 231, 244-245 e 249-251.

Açores era necessário ir em conserva para o Reino, sob escolta da armada das ilhas, havendo penas para quem não cumprisse o estipulado[699]. De qualquer forma, e no caso específico da carreira da Índia, desde cedo que se verificaram casos em que os navios se afastavam propositadamente uns dos outros, às vezes por divergências entre capitães[700].

Logo em Fevereiro de 1504, escrevendo de Moçambique, Pero de Ataíde queixava-se ao rei de que António do Campo não queria navegar em conserva, sendo que o próprio Francisco de Albuquerque[701], por questões de interesse relacionados com uma comenda, já havia ordenado que os navios partissem da Índia separadamente para Portugal, algo que veio a acontecer com 8 dias de intervalo[702]. Pero de Ataíde, que capitaneava a nau *Conceição*, ainda veio a encontrar António do Campo em Cananor, de onde acabariam por partir juntamente, mas este último, mesmo depois de ter acedido ao pedido do outro capitão para se navegar para o Reino em conserva, fez de tudo para se apartar. Depois dos dois capitães ainda se terem aproximado no mar e mostrado divergências quanto ao caminho que deveria ser seguido, a *Conceição* acabaria por se perder a 20 ou 25 léguas de Moçambique[703]. Enquanto Pero de Ataíde se deslocou com 15 homens num esquife para pedir auxílio em Moçambique, os restantes que vinham na nau tiveram de permanecer em terra, junto de habitantes muçulmanos. Ao entrar em Moçambique, António do Campo foi informado da situação e que os portugueses haviam sido deixados naquela terra há cinco dias atrás, mas recusou-se a prestar auxílio, mesmo depois do escrivão régio ter feito dois ou três requerimentos. Além disso, rejeitou disponibilizar qualquer tipo de mantimento, tendo os portugueses do navio acidentado passado fome e pedido esmolas a muçulmanos. Pero de Ataíde ainda solicitou que os transportasse para Portugal, mas António do Campo levou apenas dois ou três homens[704].

Este tipo de divergências fazia com que os navios acabassem por chegar à costa portuguesa em momentos diferentes e entrassem na barra do Tejo desacompanhados. Em 1525, D. Duarte de Meneses, que havia sido o quinto

[699] *Ibidem*, p. 191.
[700] Cf. *Cartas de Affonso de Albuquerque […]*, t. III, pp. 252-253.
[701] Havia sido capitão-mor da segunda armada da Índia que partiu de Lisboa em 1503 (*Relações da carreira […]*, p. 10).
[702] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 4, n.º 57; pub. in *Cartas de Affonso de Albuquerque […]*, t. II, pp. 264-266.
[703] Idem, *ibidem*.
[704] Idem, *ibidem*.

governador da Índia (1521-1524)[705], fez de tudo para que, antes da chegada a Lisboa, a nau *São Jorge*, na qual vinha da Ásia, parasse noutro local. Este fidalgo, preso em 1524, após ter sido acusado de mau governo e de corrupção, veio para o Reino sob forte humilhação, temendo-se que durante a viagem fugisse para Castela ou França. Neste sentido, o seu irmão, D. Luís de Meneses, que vinha como capitão da nau *Santa Catarina do Monte Sinai*, antes da partida da Índia havia falado em segredo com o piloto e o mestre da *São Jorge* para que não aportassem em qualquer local que D. Duarte pudesse solicitar. Para além disso, Gaspar Correia diz que D. Luís de Meneses fez os possíveis para que as duas naus viessem em conserva até Lisboa – algo que não foi possível –, uma vez que tinha como objectivo garantir que o irmão desembarcasse na capital[706].

Depois de uma paragem na Aguada do Saldanha, a actual *Table Bay*, a Norte do cabo da Boa Esperança[707], e de escala na ilha de Santa Helena, a nau em que vinha D. Duarte foi demandar a costa do Algarve, surgindo em Faro, terra senhoriada por sua prima, D. Branca, que o informou "como estavão suas cousas em Portugal"[708]. Partindo dali, D. Duarte pediu ao piloto que o levasse a Sesimbra, que era terra da sua comenda, mas o piloto foi tomar a barra de Lisboa, sendo que o fidalgo recusou entrar no rio. Acabou por conseguir que o piloto rumasse a Sesimbra, ordenando que se desembarcasse a sua fazenda com grande pressa, mas a nau viria a naufragar durante um temporal, perdendo-se todas as mercadorias trazidas a bordo[709]. Por sua vez, a *Santa Catarina do Monte Sinai* foi tomada e incendiada por franceses algures na costa portuguesa, morrendo toda a gente que vinha a bordo[710].

Estes casos vistos não eram excepções, havendo outros que permitem perceber que se estava perante um quadro mais alargado e que o objectivo de se navegar isoladamente terá sido uma rotina ao longo da história da carreira da Índia. Dois anos depois, ao chegar aos Açores, uma nau da Índia que vinha isolada avistou outra nau, tendo havido o receio de que fosse francesa. À chegada à Terceira, onde estava a armada das ilhas, também surgiu a notícia de que outras

[705] Sobre este fidalgo, cf. João Paulo Oliveira e Costa, "D. Duarte de Meneses e o governo da Índia (1521-1524)", in *Mare Nostrum. Em busca de honra e riqueza*, Lisboa, Temas e Debates/Círculo de Leitores, 2013, pp. 381-402.
[706] Gaspar Correia, *op. cit.*, vol. II, pp. 853-855.
[707] José Manuel Garcia, *O Terrível [...]*, p. 190.
[708] Gaspar Correia, *op. cit.*, vol. II, p. 856.
[709] Idem, *ibidem*, p. 856.
[710] Idem, *ibidem*, p. 855; Fr. Luís de Sousa, *Anais de D. João III*. Pref. e notas de M. Rodrigues Lapa, vol. I, liv. III, cap. I, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1951, pp. 193-194.

naus andavam nas proximidades, pensando-se serem francesas, mas acabou por se constatar que se tratavam de naus da Índia que estavam com dificuldades em alcançar aquela ilha. Cinco dias após aquela primeira nau aportar na Terceira, outras duas finalmente conseguiram chegar ao porto, vindo a pedir perdão pelo facto de se terem apartado da que, por "muito pender", foi ficando para trás e veio isolada[711]. Contudo, no restante trajecto até Lisboa, as naus da Índia foram em conserva de outros navios de diferentes partes ultramarinas e sob protecção da armada das ilhas.

Em meados de Dezembro de 1545, no meio de uma polémica acesa com D. João de Castro, vice-rei da Índia, Martim Afonso de Sousa partiu para Portugal sem se fazer munir do preceituado instrumento de posse do seu sucessor, bem como do relatório descritivo do panorama em que deixava o Estado da Índia. Além disso, não deixou as verbas que seriam úteis à preparação dos futuros carregamentos de especiarias destinados ao Reino[712]. Adiantou-se aos outros navios da armada e entrou isoladamente na barra de Lisboa, já em Maio de 1546. Em Agosto desse ano, Rui Lourenço de Távora, um dos capitães da armada que vinha da Índia, referiu que as outras naus fizeram escala na ilha Terceira, onde se reagruparam, sendo que vieram em conserva para a costa portuguesa, entrando "todos jumtos pela barra de Lixboa, que ha muitos anos que naom entraram asi cinquo naos juntas"[713].

Noutros exemplos, os problemas surgiam das rivalidades entre fidalgos e da recusa em se baixar as bandeiras dos navios como sinal de respeito aos superiores. Na viagem de retorno de 1562, D. Jorge de Sousa, que havia partido para a Índia em 1560 enquanto capitão-mor[714], recusou abater a bandeira da sua nau perante a presença da nau de D. Constantino – que tinha deixado o cargo de vice-rei –, apartando-se propositadamente. Quando se voltaram a encontrar, na ilha de Santa Helena, D. Jorge de Sousa viu-se obrigado, perante a ameaça do uso da artilharia da nau de D. Constantino, a ceder e a reconciliar-se, vindo doravante em conserva[715]. Entretanto, por intermédio de uma nau da Índia que se havia adiantado e chegado ao Reino, mas que havia escalado nos Açores e trazia informações

[711] Francisco Álvares, *op. cit.*, pp. 276-277.
[712] Cf. Alexandra Pelúcia, *Martim Afonso de Sousa e a sua linhagem. A elite dirigente do Império Português nos reinados de D. João III e D. Sebastião*. Tese de Doutoramento, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2007, p. 271.
[713] Carta de Rui Lourenço de Távora a D. João de Castro, Julho ou Agosto de 1546, Lisboa (cf. *Obras completas de D. João de Castro*, vol. III, p. 213).
[714] *Relações da carreira [...]*, p. 35.
[715] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 105, n.º 135; Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. VII, pt. II, liv. X, cap. I, fl. 446.

sobre o assunto, a Coroa portuguesa acabou por ser informada sobre aquele episódio. Assim, ao chegar a Cascais, D. Jorge de Sousa foi feito prisioneiro e colocado no castelo local por ordem do rei, onde esteve algum tempo até ser libertado[716].

Como se podem compreender estes assuntos atrás referidos no contexto da Monarquia Hispânica e de uma nova época em que os ataques inimigos acentuaram-se e alastraram-se ao Índico? No caso já aludido da armada de retorno de 1589, que foi surpreendida por navios ingleses nos Açores, também esteve em causa a navegação em conserva. O auxílio das outras naus da Índia poderia ter facilitado a defesa da *Santa Cruz* perante os inimigos, mas Linschoten refere que estas tudo fizeram para se apartar e chegar a salvo à Terceira, sem se preocuparem com as outras, concluindo: "daqui se pode ver e perceber a ordem e companhia que os navios portugueses têm entre si"[717]. Chegados a 1633, sendo ainda frequente o perigo de ataques inimigos, que os navios se apartassem uns dos outros e pretendendo-se evitar o abuso de chegarem a Goa sem a companhia com que tinham saído de Lisboa, o rei ordenava que os capitães e oficiais que incorressem em tais práticas não gozassem mais dos ofícios para os quais haviam sido destacados, acrescendo ainda a supressão das liberdades que lhes costumavam ser concedidas na Casa da Índia[718].

Ainda assim, a importância da navegação em conserva, antes de ingleses e neerlandeses começarem a fazer a rota do Cabo continuadamente, parece que era vista com especial relevo apenas para a vertente atlântica. Linschoten refere que, face à ausência do perigo de corsários desde a Índia até Santa Helena, só nesta ilha é que os portugueses se reuniam e partiam em companhia para Portugal. Assim, no caminho até àquela ilha a artilharia ia no fundo dos navios, até para que melhor se pudessem ultrapassar as tormentas do cabo da Boa Esperança[719]. Chegava mesmo a haver uma competição para ver quem passava primeiro o cabo e alcançava a ilha, sendo motivo para se vangloriarem os que assim o conseguissem[720]. Curiosamente, quando a nau de Linschoten chegou a Santa Helena foi informada de que, uns meses antes, tinha passado por lá um navio inglês vindo da Ásia, pilotado por um português e comandado por Thomas Cavendish,

[716] Idem, *ibidem*, déc. VII, pt. II, liv. X, cap. I, fl. 446.
[717] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 333.
[718] Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. III, p. 499.
[719] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 312.
[720] Idem, *ibidem*, p. 316.

sendo que na viagem de ida, em 1586, tinha seguido pelo estreito de Magalhães até às Filipinas[721].

O sentido de entre-ajuda e a navegação em conserva poderiam evitar males maiores, mas este caso de 1589 mostra bem como cada navio poderia fazer para se afastar propositadamente dos outros, até mesmo entre a ilha de Santa Helena e Portugal. Acresce que neste ano, para não variar, os navios viriam carregados até ao limite, tornando mais difícil efectuar manobras e escapar aos inimigos. Por fim, Linschoten refere que, contrariamente ao que esperavam, os navios vindos da Ásia não tiveram o apoio da armada das ilhas, que nesse ano parece não ter sido enviada aos Açores[722].

A necessidade de ser feita escala em Santa Helena foi outro dos motivos que, a partir da altura em que ingleses e neerlandeses começaram a fazer a rota do Cabo e a atacar as naus portuguesas naquela paragem, veio a dividir opiniões e provocar diversos diferendos a bordo. Em 1610, ao regressar a Portugal, a nau *Nossa Senhora da Penha de França* trazia como capitão o ex-governador da Índia, André Furtado de Mendonça. Tendo havido grande tensão entre os marinheiros e os passageiros contra o piloto e o mestre, por seguirem as ordens do capitão, que não queria fazer escala na ilha de Santa Helena, chegou a ser levantada a suspeita de que, vindo já doente, este último teria morrido envenenado por ter tomado tal decisão, contrariando a vontade dos primeiros[723]. A opção de não se fazer escala naquela ilha era de acordo a cumprir as ordens régias, isto devido ao perigo de encontro com corsários neerlandeses. No entanto, uns dias depois, a nau foi informada, por um navio vindo de Angola, de que havia paz com os neerlandeses, pelo que acabou por ser decidido que seria feita escala na ilha Terceira, sobretudo pela necessidade de água. Apesar de se ter passado pelos Açores, os ventos não permitiram que a nau conseguisse alcançar a Terceira, pelo que acabou por ser decidido que se rumaria a Lisboa[724].

Para esse mesmo ano de 1610, o piloto Simão Castanho, que vinha de regresso na nau *Nossa Senhora da Piedade*, indica que a 2 de Maio ocorreu "hum reboliço" devido a divergências de opinião quanto a ser feita escala em Santa

[721] Idem, *ibidem*, pp. 324-325.
[722] Idem, *ibidem*, p. 333.
[723] *Viagens do Reino para a Índia [...]*, vol. I, p. 150; Jean Mocquet, *op. cit.*, pp. 36-37 e 143-148; Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 205; Rui Landeiro Godinho, "Vivência no mar: a vida a bordo", in *História da Marinha Portuguesa [...]*, p. 283. O caso não seria inédito, suspeitando-se que o arcebispo D. fr. Vicente da Fonseca, em 1587, tenha sido envenenado, tendo morrido algures entre os Açores e a costa portuguesa (cf. Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 306).
[724] *Viagens do Reino para a Índia [...]*, vol. I, pp. 165, 171, 173 e 184.

Helena. Somente no dia 7 desse mês foi tomada a decisão de se parar naquela ilha, de onde tinha partido, a 2 de Maio, a nau *Monte do Carmo*, que se tinha adiantado[725]. Desta forma, por mais que a Coroa desse ordens expressas quanto ao rumo que deveria ser seguido até ao Reino, quem decidia se seria feita escala em Santa Helena acabava por ser a tripulação, mormente por intermédio da vontade dos capitães, ainda que as decisões não estivessem isentas de divergências de pensamento.

A armada de 1610 é um exemplo problemático de navios que, por diversos motivos, podiam optar por diferentes rumos, por viajar apartados e que chegaram a Lisboa em diferentes momentos, ainda que a *Nossa Senhora de Jesus* tenha arribado ao Brasil. O testemunho de Pyrard de Laval, coevo desse tempo, é bem ilustrativo quanto ao desrespeito pelas ordens para se navegar em conserva e às respectivas consequências:

> "A ordem da navegação dêstes navios portugueses é muito má. Porque ainda que partam de Portugal todos juntos e em conserva, e que levem expressamente por regimento não se afastarem uns dos outros, todavia guardam mui mal esta ordem, e não tratam de obedecer a seu almirante, que êles chamam *capitão-mor*; sendo a causa disto que todos os capitães são fidalgos de boa linhagem, que não querem ceder em nada uns aos outros, antes cada um vai como pode, sem se importar se seus companheiros vão ou não na mesma conserva, o que é muitas vezes causa de sua perda, porque indo sós podem encontrar-se com navios holandeses, ou outros inimigos, que os desbaratam e tomam, tanto mais que, como já disse, êles não fazem grande resistência, porque todos os soldados são gente mesquinha e a maior parte apanhados à forçâ entre a gente do campo e pobres artífices"[726].

Ora, isto tanto é valido para a viagem de ida como para o regresso, sendo o trajecto final da torna-viagem aquele que apresentava maior perigo de encontro com corsários e piratas[727]. Mas Pyrard de Laval vai mais além, mostrando um outro lado da questão:

> "Os próprios capitães não tomam muito a peito a sua defesa, pelo pouco interêsse que nisso lhes vai, porque os holandeses lhes dão quartel e não os matam. Só el-rei e alguns mercadores, quer presentes quer ausentes, perdem nisso. Quando êstes navios são tomados ou perdidos, faz a gente dêles entre si um auto da perda de

[725] *Ibidem*, vol. II, pp. 60 e 67.
[726] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 152.
[727] Vide infra, vol. I, caps. I e II.

> sua fazenda e do ofício que cada um tinha no navio, e no seu regresso são recompensados de tudo e às vezes em dôbro"[728].

De facto, muitos dos embarcados não mostravam grande vontade em defender os navios em caso de ataque, daí que a Coroa tenha chegado a tomar medidas que passavam pela concessão de certos privilégios relacionados com o comércio privado. Charles Boxer refere que a cedência de gasalhados e caixas de liberdade, tendo surgindo da necessidade da Coroa ser incapaz ou de não querer pagar soldos adequados, sendo assim uma forma de recompensa, a certa altura também esteve relacionada com a necessidade de defesa do navio, servindo como estimulo. É que se fosse dada uma parte do carregamento da embarcação, resultando num interesse directo, os marinheiros e outras pessoas envolvidas lutariam com mais empenho se o navio fosse atacado, uma vez que também estariam a defender a sua propriedade pessoal[729]. Estes privilégios estavam isentos do pagamento de frete, bem como de direitos, exceptuando as caixas que vinham no porão, que ficavam sujeitas ao pagamento de uma taxa baixa[730].

Num outro caso, envolvendo o capitão D. António de Ataíde e Simão Castanho, discutia-se a forma de aproximação à costa portuguesa. No *Diário da viagem da nau Nossa Senhora de Guadalupe*, referente a 1612, Ataíde criticou Castanho por não fazer rumo a Cascais[731]. Em todo o caso, como salientou Humberto Leitão, "o piloto nada mais fazia que seguir as indicações dos roteiros, os quais aconselhavam que, da ilha Terceira para a costa de Portugal, se viesse em 40º, sendo Junho, Julho ou Agosto, em razão de se encontrarem nortes entre 50 e 100 léguas da terra, que poderiam impedir de tomar Lisboa"[732]. Portanto, caso a aproximação à costa portuguesa fosse feita mais abaixo, conforme pretendia D. António de Ataíde, os ventos de Norte poderiam fazer com que a nau descaísse bastante e a chegada à capital não fosse realizável, sendo levada para Sul. Portanto, a aproximação à costa feita mais a Norte era uma medida de precaução.

O último caso que aduzimos remonta a 1635, envolvendo a torna-viagem da malfadada *Nossa Senhora de Belém*, nau de 3 cobertas. Na viagem de ida, ao entrar na barra de Goa, havia tocado no fundo, tendo nessa altura sido descoberto

[728] Francisco Pyrard de Laval, *op. cit.*, vol. II, p. 152.
[729] C. R. Boxer, *O Império [...]*, pp. 215-216.
[730] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 313.
[731] "[…] mas não quer este homem nauegar. E puderamos ir ao SuSueste ate 39 gr. E meo E despois ir a leste Surgir em cascais deus nos valha […]" (*Viagens do Reino para a Índia [...]*, vol. II, p. 271).
[732] Acresce o facto de Simão Castanho não pensar estar tão perto da costa portuguesa como D. António pensava estar (cf. *ibidem*, vol. III, p. 108).

"que das pancadas que deu lançou fora no codaste huma faceira da quilha"[733]. Ali acabaria por ser sujeita a reparações e ao método da querena, se bem que, por culpa dos oficiais, tenha ficado mal concertada. Posteriormente, durante os trabalhos de carregamento das mercadorias asiáticas, percebeu-se logo que começava a meter muita água, sendo que ao sair da barra, a 23 de Fevereiro daquele ano, voltou a tocar novamente no fundo. No entanto, o real estado em que se encontrava a nau foi sendo abafado enquanto se conseguiu, mesmo que durante a carga dois dos marinheiros tivessem constatado que ia "metendo de proa tão grande chorro e com tanto estrondo como se fosse a bica de huma fonte"[734]. Com medo de represálias por parte daqueles que pretendiam a partida da nau, os marinheiros remeteram-se ao silêncio. Acrescia que a *Nossa Senhora de Belém* havia invernado em Goa, pelo que o desejo da tripulação em voltar a casa era tal que estavam dispostos a qualquer infortúnio em vez de invernar novamente.

Após terminado o carregamento das mercadorias e a inspecção do calafate, descobriu-se que a nau já tinha 4 palmos de água, pelo que se deliberou ir avisar um dos oficiais, que agradeceu a notícia mas obrigou que fosse o próprio descobridor a dá-la aos oficiais superiores. Este oficial, que tinha o seu fato com mercadorias na referida nau mas que ia ficar na Índia, ameaçou o calafate com o enforcamento caso a mesma tivesse menos dois dedos de água do que ele dizia. Rapidamente constatou que era verdade, facto que levou a que mudasse as suas fazendas para a nau *Nossa Senhora da Oliveira de Guimarães*, que vinha como capitânia[735]. Outros interessados perceberam a má situação da nau, pelo que fizeram ou tentaram fazer o mesmo.

Um dos grandes empenhados em que a viagem tivesse continuação era o capitão da nau, José de Cabreira, tanto mais que, para não desanimar as pessoas que iam a bordo, escondeu que a *Nossa Senhora de Belém* vinha a meter muita água. Quando o rumor acabou por se alastrar a bordo, alguns oficiais tentaram suavizar a questão dizendo que a água que aparecia era das pipas que vinham no porão, estando estas em más condições[736].

Na verdade, diversos factores estariam a contribuir para a real degradação da estrutura da nau e a consequente entrada de água. Ao facto de se estar perante um navio velho, que estava em circulação pelo menos desde 1628, que havia

[733] P^e^. Jerónimo Lobo, *op. cit.*, p. 530.
[734] Idem, *ibidem*, p. 533.
[735] Idem, *ibidem*, p. 534.
[736] Idem, *ibidem*, p. 536.

invernado em Goa e estado sujeito ao busano, não esquecendo que havia sido mal concertado e deveria vir sobrecarregado, somava-se a circunstância de que, depois do acidente, havia sido mastreado naquela cidade, com madeira de puna, muito mais pesada do que o pinho da Flandres, sendo que a colocação de mastros muito pesados concorreu ainda mais para dificultar a navegação e facilitar a entrada de água[737]. A certa altura, não se conseguindo esgotar a muita água que ia entrando, foi sugerido que fossem comunicadas as dificuldades por que se passava à nau capitânia, de quem vinham em conserva, se bem que o pensamento dominante tenha prevalecido e revelado outro receio:

> "Desejavão todos que ao menos constasse ao capitão-mor de quam apretados já andavamos com a agoa que podiamos dizer nos dava já pella barba, porem para disgraça nossa sayo huma vós de parte e pessoa que não devera de poder tanto, a qual dezia não ser conveniente saber-se na outra nao o estado da nossa, porque era de tam evidente perdição, nos avia logo desamparar a fim de vir mais depressa ao Reyno para fazerem os della milhor venda de suas drogas"[738].

Esse comentário acabou por ter grande crédito perante o capitão, ou apenas por ir ao encontro daquilo que já pretenderia, pelo que ninguém ousou dizer às pessoas da capitânia mais do aquilo que ele desejava que fosse referido: somente que era necessário o auxílio baseado em algumas coisas superficiais para o continuar da viagem da *Nossa Senhora de Belém*. Porém, contrariando o pensamento do capitão, o piloto chegou a colocar uma bandeira branca na popa, sinal que servia para avisar a outra nau das dificuldades em que se vinha, mas rapidamente foi obrigado a desarvorá-la, surgindo palavras pesadas contra si[739]. A 13 de Junho, a nau capitânia acabaria por se apartar da *Nossa Senhora de Belém*, vindo esta última a encalhar uns dias depois, algures na costa do Natal, quando se aproximava de terra[740]. Já com as pessoas desembarcadas, a nau ainda aguentou 22 dias encalhada na areia, mas acabou por arder, não se sabendo exactamente como tudo teve início. Entre as duas opiniões divergentes, uma baseada num acto acidental, outra em fogo-posto, o p^{e}. Jerónimo Lobo chegou referir que se falava na possibilidade de ter sido incendiada de propósito, por alguns interessados na sua

[737] Idem, *ibidem*, p. 539.
[738] Idem, *ibidem*, p. 545.
[739] Idem, *ibidem*, p. 545.
[740] Idem, *ibidem*, pp. 546-588.

perda, porquanto traziam "muita fazenda a responder, tomando a risco"[741]. Acrescenta que, no vaivém que ocorreu entre a nau e terra para se tirarem mercadorias e outros bens, "podião os interessados ter trabalho com os seus acredores na duvida se salvarão ou não salvarão a fazenda que traziam; e para se tirarem de duvidas, com justificarem que se queimara a nao, ninguém podia ter aução contra eles"[742].

De uma forma geral, embora não coincidindo em todos os aspectos, estes casos, observados em larga diacronia, mostram que facilmente se podia desrespeitar as ordens régias e a navegação em conserva, já por si difícil de realizar tendo em conta as diversas condicionantes da navegação, fazendo com que os navios se apartassem propositadamente uns dos outros, ou que as rotas estabelecidas fossem alteradas em prol dos desejos dos capitães e de outros interessados. Isto levava a que as naus ficassem mais desprotegidas e apetecíveis aos corsários, facilitando a sua tomada caso fossem avistadas, bem como que, em caso de perigo e se precisassem do auxílio de outro navio devido a algum problema de navegação, estivessem somente por sua conta.

Mas é de questionar igualmente se não existiriam outros motivos que levariam os capitães a forçar a navegação apartada e rotas alternativas, já que nalguns casos, tal como veremos no de D. Pedro de Castelo Branco, certos navios surgem associados a actos de descaminho ou de contrabando[743]. Além disso, é preciso ter em conta que as pessoas com mercadorias no primeiro navio de uma armada que chegasse ao Reino poderiam vir a beneficiar bastante, tendo vantagem no mercado e um lucro comercial mais elevado do que os outros, pelo que os capitães e demais homens envolvidos também faziam de tudo para que se quebrassem regras e os seus navios se adiantassem em relação aos restantes[744]. Isto poderia vir a ser mais significativo ainda caso chegassem notícias da perda de navios, fossem elas verdadeiras ou mera especulação, a fim de se tirar proveito económico. Olhando para o caso específico da *Nossa Senhora de Belém*, fica também o exemplo de como a rede de interesses comerciais dominava, podendo levar a represálias e a ameaças de morte para que se abafassem informações sobre o mau estado dos navios e da sua incapacidade para navegar em segurança,

[741] Idem, *ibidem*, p. 589.
[742] Idem, *ibidem*, p. 589.
[743] Vide infra, vol. I, cap. III.
[744] A. J. R. Russel-Wood, *op. cit.*, p. 31.

isto tudo para que se evitassem punições à chegada ao Reino. Além disso, estamos perante mais um caso em que o poder do capitão se sobrepôs ao do piloto, ditando o que se deveria fazer ou não durante a viagem, acrescendo que o quebrar das regras não trouxe qualquer proveito económico aos envolvidos, levando à perda de mais uma nau.

Contrariar as ordens dos capitães, mesmo que estes não tivessem razão, fosse em qual fosse o assunto, era propício a criar focos de discórdia que rapidamente se poderiam alastrar ao navio, perturbando o desenrolar das navegações, o que poderia levar a severas punições. Durante a viagem de regresso de 1616, na nau capitaneada por João Pereira Corte-Real, alguns homens que vinham a bordo levantaram-se contra ele, sendo que dois acabaram enforcados e um morto "às estocadas, pelo que el-rei lhe fez mercê"[745]. Não admira, neste sentido, que em muitas ocasiões o medo imperasse a bordo e a tendência fosse para que os pilotos e outros homens do mar se tivessem de resignar e obedecer aos desejos dos capitães.

3. Naufrágios e outras perdas de navios: História e Arqueologia

O tema dos naufrágios é dos mais estudados na história da carreira da Índia, destacando-se sobretudo através de abordagens quantitativas. Neste sub-capítulo abordaremos, caso a caso, somente as perdas resultantes de factores naturais/geográficos ou que estiveram associadas a falhas técnicas ou humanas, aduzindo ainda exemplos de navios que desapareceram sem que as fontes registem os motivos e os locais dos sinistros. Face aos diferentes tipos de perdas e ao facto de que aquelas que estiveram relacionadas com ataques de corsários e piratas necessitam de uma análise bastante desenvolvida, envolvendo outros aspectos de análise e de enquadramento histórico que aqui não se adequavam, deixaremos isso para o sub-capítulo seguinte.

3.1. Naufrágios e outras perdas nas fontes históricas

3.1.1. Novo modelo de divisão de perdas por categorias

Os naufrágios e outras perdas de navios que faziam a rota do Cabo foram, em Portugal, desde as duas últimas décadas do século XVI e em paralelo com as

[745] *Relações da carreira [...]*, p. 66.

circunstâncias e consequências da perda da independência e o advento da Monarquia Hispânica, das questões que mais apaixonadas análises suscitaram, levando ao aparecimento de visões decadentistas da realidade reinol[746]. Essas visões muito se deveram à publicação de relatos escritos sobre os naufrágios, acabando por ser criada a ideia de este ser o principal factor de declínio da marinha portuguesa, especialmente da carreira da Índia[747]. As narrativas destes acidentes assumiram tal importância nos séculos XVI e XVII que rapidamente atraíram o interesse do público coevo, ganhando uma larga divulgação e circulação, facto que proporcionou o aparecimento de um género literário específico[748]. Muitas das publicações tiveram de ser reeditadas num curto espaço de tempo, dando origem, na primeira metade do século XVIII, por intermédio de uma compilação de doze textos reunida por Bernardo Gomes de Brito, a uma obra dividida em dois tomos e intitulada *História Trágico-Marítima*[749].

Os naufrágios representavam o principal terror do imaginário associado à longa e incerta rota da carreira da Índia. Baseados em experiências verdadeiras e impressionantes, os relatos das viagens e dos acidentes revelam situações psicológicas extremas e o comportamento dramático de homens e mulheres que, no limite do esforço humano, enfrentavam todos os perigos possíveis da vida no mar, levando a um constante estado de angústia e, não raras vezes, à morte. Mastros desbaratados, ondas que varriam o convés de ponta a ponta e que arrastavam consigo homens e objectos para o mar, cascos de navios rebentados pela fúria oceânica, tripulantes e passageiros desorientados e desesperados[750], gritando e recorrendo ao socorro divino na confusão do momento, o individualismo dos homens na tentativa de salvação e a fatigante e perigosa caminhada nas terras inóspitas dos cafres, são situações bem vincadas nas narrativas desses relatos[751].

---

[746] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, pp. 17-18.
[747] Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia […]*, p. 159.
[748] Giulia Lanciani, *Sucessos e naufrágios [...]*; pp. 51-67; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, pp. 147-149, 163 e *passim*; António Costa Canas, *Naufrágios e longitude*, pp. 89-94; Kioko Koiso, *Mar, medo e morte [...]*, vol. I, pp. 37-39; Paulo Lopes, *O medo do Mar [...]*, pp. 187-188.
[749] Para uma análise mais recente dos relatos contidos nesta obra e outros do mesmo género, cf. Kioko Koiso, *História trágica do mar [...]*, 3 vols.
[750] "A este tempo ho piloto, pasmado [com a tempestade na área do cabo da Boa Esperança] e sem poder dar acordo de si, já não guovernava [o navio] e se lançou fora da cadeira; todos choravão e bem de verdade […]. As ondas eram tam grandes que pareciam toquar ho ceo, a nao algumas vezes parecia que sobia ao ceo, outras que descendia aos infernos, e assi passamos toda esta noute com assaz de lagrimas e soloços, sen dormir nada nem repousar alguma cousa, e da mesma maneira ho dia seguinte ate tarde" (*Documenta Indica*, vol. V, p. 576).
[751] Kioko Koiso, *Mar, medo e morte [...]*, vol. I, p. 37; Paulo Lopes, *op. cit.*, pp. 185-189.

Neste contexto, estamos perante um género literário que transfigurou o imaginário marítimo medieval, muito associado ao cabo Bojador, surgindo um novo imaginário, o que se segue à descoberta do cabo da Boa Esperança[752]. O local mais temido para os embarcados era, precisamente, este acidente geográfico, famoso pelas tempestades e pelos naufrágios que proporcionou, daí que fosse conhecido por cabo das Tormentas, cabo de "la bocca dell'inferno" e "cabo de sperare in Dio"[753].

Na actualidade, a análise rigorosa dos naufrágios e de outras perdas de navios levanta diversos problemas, até porque as fontes, em muitas situações, são vagas, ambíguas, omissas ou contraditórias, por vezes até mesmo em diferentes passagens de um só documento, acabando alguns dos dados que têm vindo a ser estabelecidos pela historiografia que ser encarados como meros pontos de referência, não como certezas imutáveis, e que precisam de ser revistos e complementados por novas investigações[754]. Conforme referiram Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, a identificação aproximadamente exacta do sítio e data dos naufrágios da carreira da Índia é algo que só se consegue fixar com rigor numa minoria de casos, especialmente os que foram alvo de um relato detalhado por testemunhas próximas. De uma forma geral, nas outras situações as referências documentais são vagas, sendo que a localização e datação dos acidentes apenas é conseguida por aproximação. Por outro lado, em muitos casos as fontes são omissas relativamente a quaisquer detalhes, ficando apenas registadas as perdas. Assim se explica, referem os autores, a proporção de naufrágios em sítios desconhecidos ou nos quais a datação é estabelecida apenas por dedução, acabando por se indicar apenas o ano ou, em situações menos vagas, o mês[755].

Apesar dos avanços da investigação nas últimas três décadas, as informações sobre naufrágios de navios da carreira da Índia apresentadas em algumas obras recentes nem sempre estão devidamente actualizadas, não são muito esclarecedoras ou expõem imprecisões[756], sendo o caso, por exemplo, de algumas indicações que remetem o ano de partida das naus para a Índia como aquele em que ocorreram os acidentes, quando, na verdade, tiveram lugar no seguinte, durante a torna-viagem. Acresce que também se chegam a apontar

[752] Idem, *ibidem*, pp. 188-189.
[753] Carta do padre Martinus de Egusquiza, 2/08/1564 (*Documenta Indica*, vol. VI, p. 231).
[754] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, pp. 100, 179, 181 e 183.
[755] Idem, *ibidem*, p. 181.
[756] Cf. José António Rodrigues Pereira, *Grandes naufrágios [...]*, pp. 44-45, 53 e 333-334.

alguns naufrágios de forma algo imprecisa ou sem que seja indicado qualquer tipo de prova documental – para alegados acidentes que a historiografia especializada na carreira da Índia não tem referido –, o que faz com que certas informações não possam ser validadas cientificamente[757].

Relativamente ao termo "naufrágio", o que significava na época das grandes viagens oceânicas? Recorrendo a dicionários antigos e a outro mais recente, podemos concluir que se trata de uma situação em que um navio, pelos mais variados motivos, ia ao fundo, se despedaçava contra rochedos ou encalhava na areia, acabando por se desintegrar ou afundar[758]. Assim, diferentes razões podiam levar a que um navio naufragasse, havendo ainda outros tipos de perda que tiveram lugar e que importa distinguir por categorias.

Quadro 3
Perda de navios da carreira da Índia (1497-1650)[*]

Período	Desconhecida	Má navegação	Tempestade	Mau estado	Sobrecarga	Incêndio	Ataque Inimigo	TOTAL
1497-1550 (%)	42 (52,5)	16 (20,0)	12 (15,0)	2,5 (3,1)	0,5 (0,6)	5 (6,3)	2 (2,5)	**80**
1551-1600 (%(	18 (27,7)	10 (15,4)	6,5 (10,0)	9,5 (14,6)	11,5 (17,7)	4 (6,1)	5,5 (8,5)	**65**
1601-1650 (%)	24 (32,4)	9 (12,2)	9,5 (12,8)	10 (13,5)	0 (0)	6 (8,1)	15,5 (21)	**74**
TOTAL (%)	**84 (38,4)**	**35 (16,0)**	**28 (12,8)**	**22 (10,0)**	**12 (5,5)**	**15 (6,8)**	**23 (10,5)**	**219**

Fonte: Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, pp. 116 e 437.

Recorrendo aos dados fornecidos por Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, contabiliza-se um total de 219 perdas de navios (216 se não se contar com três naus feitas na Índia) entre 1497 e 1650 (ida e volta). Embora, num contexto genérico, os ataques corsários pareçam ser a causa mais discutida relativamente àqueles sinistros entre a historiografia da carreira da Índia, esse não é o motivo que na documentação regista mais ocorrências. Em todo o caso, isso não significa que a quantidade de perdas derivadas de ataques não tenha sido maior do que aquilo que as fontes mostram. Olhando novamente para os números apresentados pelos autores acima indicados, em primeiro lugar são apresentadas

[757] Cf. idem, *ibidem*, pp. 53 e 333-334.
[758] Sebastian de Cobarruvias Orozco, "Navfragio", in *Tesoro de la Lengva Castellana, o Española*, Madrid, Por Luiz Sanchez, 1611, p. 562; Raphael Bluteau, *Vocabulario Portuguez, e Latino […]*, Coimbra, No Real Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1716, pp. 690-691; C. W. T. Layton "Shipwreck", in *Dictionary of nautical words and terms*, Glasgow, Brown, Son & Ferguson, 1982, p. 349.
[*] Os valores não correspondentes a unidades (5,5 ou 10,5) resultam de casos em que são atribuídas duas causas diferentes às perdas.

as causas desconhecidas como factor de maior índice de sinistros (84), seguidas da má navegação (35), das tempestades (28), dos ataques inimigos (23), do mau estado dos navios (22), do incêndio (15) e da sua sobrecarga (12)[759].

No entanto, o modelo de divisão de perdas por categorias[760] acima apresentado tem algumas lacunas, podendo certos aspectos ser revistos e melhorados. Assim, até com base nas observações de António Costa Canas, Kioko Koiso e Rui Landeiro Godinho[761], tal como nos diferentes factores de classificação de naufrágios indicados por Carlos Celestino Rios e Souza[762], ainda que não possamos seguir exactamente todas as propostas sugeridas pelos diferentes autores, apresentaremos uma distribuição temática que julgamos ser mais precisa e completa para o caso das perdas da carreira da Índia, ainda que não esteja isenta de posteriores revisões, correcções e acrescentos. Assim, e apesar de estarmos perante um assunto muito complexo – diríamos mesmo um autêntico quebra-cabeças –, achamos que é fundamental identificar, desde o início, o motivo (ou motivos) que despoletou uma situação que acabou por resultar num acidente de determinada maneira. Eis as nove categorias de perdas que sugerimos:

1. Factores naturais/geográficos

As perdas associadas aos diferentes factores naturais/geográficos, começando desde logo pelos ventos e a agitação marítima, materializados frequentemente nas célebres tempestades, cujos efeitos conduziam à destruição, afundamento e/ou encalhe do navio, tornando este irrecuperável para continuar a navegar, chegando a fazer com que as tripulações incendiassem os navios. Por outro lado, temos de incluir igualmente nesta categoria os casos em que, uma vez sujeitos a tempestade, a fortes correntes, a nevoeiro ou a outros factores da geografia física, não era possível efectuar manobras que impedissem os navios de embater uns contra os outros, de chocar contra penedos, recifes ou bancos de areia e, mesmo que não encalhassem, ficassem incapazes de ser reparados e atestada a sua inaptidão definitiva para navegar. Assim, identificando inicialmente uma perda baseada nos exemplos referidos como estando integrada nos factores

[759] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, p. 116.
[760] Cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, pp. 113-114.
[761] António Costa Canas, *op. cit.*, pp. 90-93, 95-127; Kioko Koiso, *Mar, medo e morte [...]*, vol. I, pp. 243-261; Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia [...]*, pp. 24 e 162-164.
[762] Carlos Celestino Rios e Souza, "Subsídios para a arqueologia subaquática: factores causadores de naufrágios", in *Navigator*, vol. 6, n.º 11, 2010, pp. 118-123.

naturais/geográficos, e tendo em conta que as tempestades não eram a única possível causa associada a esses factores naturais, há sempre que salientar, num segundo momento, qual ou quais estiveram associados ao acidente. Referir apenas as tempestades como uma categoria isolada, ignorando-se, nessa e na restante divisão de categorias, todos os outros elementos da geografia física que poderiam provocar um naufrágio ou um encalhe, torna muito mais lacónica e limitada a compreensão de um problema complexo. Por outro lado, por razões de economia de espaço, pensamos que não faria sentido nomear uma categoria isolada para cada factor natural/geográfico, pois isso só viria a complicar o processo de trabalho.

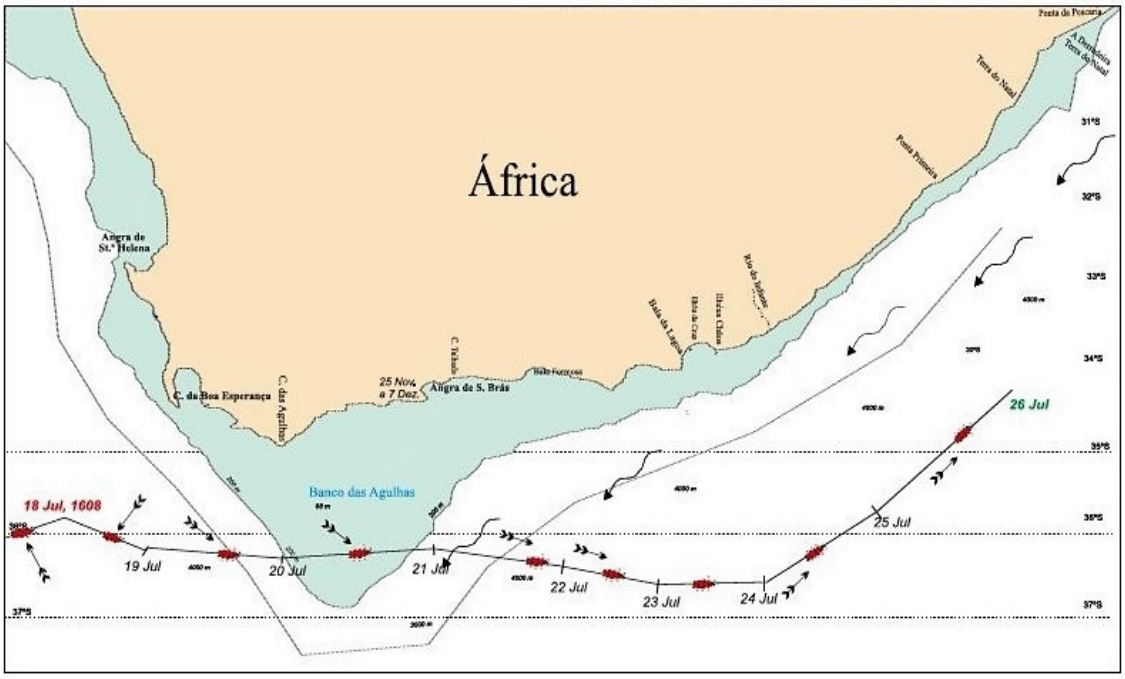

Fig. 30 – Sul do continente africano e derrota da nau
Nossa Senhora da Piedade na ida para a Índia (1609).
Fonte: José Manuel Malhão Pereira, *O cabo da Boa Esperança [...]*, p. 50.

Um outro aspecto a reter é que as tempestades e outros factores naturais/geográficos terão motivado a ocorrência de naufrágios cujos casos se desconhecem, aumentando o número da categoria por causa desconhecida. O cabo da Boa Esperança sempre foi o local mais temido para a navegação da rota do Cabo, pelos fortes ventos e as tais tempestades que condicionavam bastante o progresso dos navios[763], sabendo-se hoje que aquela área também é propícia à

[763] Em 1628, durante o regresso, a nau *Bom Jesus de Monte Calvário*, capitaneada por João de Siqueira Varejão, apanhou "3 meses e meio de tormentas no Cabo de Boa Esperança", passando esse obstáculo apenas a 20 de Setembro, tendo sido obrigada a ir de urgência a Angola carregar água. Chegou a Portugal apenas a 31 de Março de 1629, um ano após ter largado de Goa (BNP, Ms. 26, 153, n.º 122; *Relações da carreira [...]*, p. 76).

ocorrência de *Rogue waves* ou *Freak waves*, ondas gigantescas que apareciam repentinamente e que chegavam a alcançar mais de 20 m, sendo devidas a fenómenos locais[764]. Outro sítio bastante complicado e com semelhantes condições oceânicas é a área do cabo das Agulhas, limite Sul do continente africano e espaço divisório entre o Atlântico e o Índico.

Nas perdas relacionadas com factores naturais/geográficos há que voltar novamente às que resultavam do embate de um navio com baixios ou rochedos, dando-se o consequente afundamento ou encalhe, com ou sem desintegração da sua estrutura, algo que podia acontecer à vista ou longe da costa. Nestas situações é preciso notar, por exemplo, que os bancos de areia das barras frequentadas pelos navios da carreira da Índia, estando em constante alteração de ordem geomorfológica e necessitando de um controlo atento por parte dos pilotos locais, podiam levar a que um navio, ao entrar ou ao sair de um determinado estuário, chocasse com esses obstáculos e encalhasse ou naufragasse, não por culpa do piloto, mas sim por alterações de ordem física que faziam com que houvesse um desconhecimento correcto da posição do navio face a esses elementos naturais.

Para o caso do Tejo, existia um serviço de pilotos conhecedores dos cachopos, os quais colocavam as naus da Índia junto ao porto de Lisboa, mas em barras sem estes práticos, ou nas ocasiões em que não era possível contar com o seu auxílio, os acidentes por desconhecimento da configuração precisa dos fundos podiam ter maior frequência. Um outro exemplo importante, necessário para compreender certas perdas fora de vista de costa, está associado à falta de métodos adequados para determinar a longitude, sendo que o desconhecimento da posição do navio relativamente à presença de certo perigo poderia ser fatal. Este problema ganhava destaque no Índico, onde as condições de navegação eram mais complexas e os recifes coralíferos e ilhotas baixas existiam em abundância, sendo difíceis de avistar[765]. De modo a atenuar esta situação, alguns sinais eram importantes para compreender que se estava perto de terra, de recifes ou de bancos de areia e poder corrigir a posição do navio. Isso acontecia através do avistamento de pássaros, lobos-marinhos, peixes, plantas e ervas à superfície do oceano, bem como da observação de diferentes cores da água, se bem que a constatação desses elementos nem sempre fosse suficiente para determinar a

[764] Sobre estas ondas e as condições da região, cf. José Manuel Malhão Pereira, *O cabo da Boa Esperança e o espólio náutico submerso*, Lisboa, Academia de Marinha, 2005, p. 42; idem, "Ventos e correntes e Expansão Marítima", pp. 255-265.
[765] António Costa Canas, *op. cit.*, pp. 36, 40-58, 118 e 130-131.

posição em que se estava e qual a melhor rota a seguir para evitar o perigo e acidentes. Se a opção dos pilotos fosse considerar uma certa posição do navio em relação a terra ou a qualquer perigo e posteriormente se demonstrasse que estava errada, facilmente se atribuíam culpas pelo sucedido a quem a tivesse obtido ou, pelo menos, defendido essa posição como sendo a mais válida[766]. É também neste sentido que alguns autores dos relatos dos naufrágios atribuíram a má navegação e os erros de pilotos a certos acidentes, quando a verdade é que se estava perante casos de falta de conhecimento geográfico e incapacidade para determinar a posição do navio no mar. As incorrecções ou omissões geográficas em certas cartas de marear completavam o quadro que podia fazer com que não fosse possível evitar determinado obstáculo, sendo que o maior perigo terá ocorrido nos primeiros tempos de navegação da carreira da Índia, ainda numa altura de adaptação à geografia do Índico.

2. Má navegação

Os acidentes causados por má navegação estão associados a factores como a inexperiência, a ignorância e a incompetência. Podiam acontecer, por exemplo, na entrada de barras e portos de destino ou de escala, efectuando-se manobras perigosas que podiam conduzir ao choque contra bancos de areia ou rochedos. No entanto, nem sempre a culpa era dos pilotos, podendo resultar da incapacidade ou morosidade dos marinheiros em seguirem as ordens que lhes eram dadas, ou da má vigia feita a bordo e que não permitia que se evitassem os obstáculos a tempo[767]. Nesta mesma categoria inserem-se os casos de pilotos que determinassem erradamente a latitude, ou que não dessem a devida importância a sinais que indiciassem a proximidade de certos obstáculos oceânicos, resultando num posterior acidente, sendo ainda de ter em conta o embate entre navios, por negligência, e outros erros de pilotagem[768]. Por outro lado, este tipo de acidentes também podia estar associado a vontades e ordens expressas dos capitães, cujo poder de decisão das derrotas a seguir acabou, em diversas situações, por se

[766] Idem, *ibidem*, pp. 106-110, 114, 116-117, 131 e *passim*.
[767] Reportando-se à perda da nau *Santiago*, em 1585 e em pleno Índico, Duarte Gomes Solis, que ia embarcado, culpou os maus oficiais do navio pela sua perdição, chegando a referir que até o homem que supostamente deveria estar no leme foi apanhado a dormir (Duarte Gomes Solis, "Sucesso de las naues [...]", p. X).
[768] Em 1561, no Atlântico Sul, durante a viagem para a Índia, duas naus iam chocando em plena escuridão da noite, isto porque numa delas não estava a ser feita a vigia que era obrigatória (*Documentação para a História das Missões [...]*, vol. IX, p. 8).

sobrepor ao dos pilotos e de outra gente da tripulação, fazendo com que se ignorassem avisos de perigo e que se seguisse determinado rumo menos aconselhado, resultando em acidente[769].

3. Mau estado

Nesta categoria as perdas estão directamente relacionadas com o mau estado da estrutura ou do aparelho dos navios, que, em algumas ocasiões, tornava necessário o seu abandono em alguma escala intermediária do percurso (Moçambique, Angola, Brasil, Açores) ou que conduzia ao seu naufrágio em pleno oceano. Podia ser o caso dos navios que, face ao continuo embate das ondas, à acção do busano e/ou a outros factores, foram perdendo a calafetagem, acarretando a entrada de água pelas fendas do casco. Os próprios navios com defeitos de construção ou que não eram devidamente reparados, tendo como consequência "água aberta", encalhe ou naufrágio. Por outro lado, devemos ainda incluir os navios que perdiam as velas, os mastros ou o leme e, não havendo possibilidade da sua reparação, acabavam por ficar inaptos para navegar. Nesta categoria é preciso abranger os navios que, mesmo tendo batido em bancos de areia ou sofrido outros acidentes e sido reparados posteriormente, voltaram a navegar por algum tempo, mas cuja reparação não foi suficiente ou o seu estado veio a degradar-se com o decorrer da viagem, tendo naufragado, encalhado, sido abandonados a meter muita água ou incendiados voluntariamente.

4. Sobrecarga

Os desastres ocorridos em certo momento da viagem cuja responsabilidade se pode atribuir à sobrecarga dos navios, factor que impedia a sua estabilidade, a existência de condições seguras para a execução de manobras e, ao mesmo tempo, implicava uma maior vulnerabilidade aos efeitos de qualquer temporal ou de

[769] É o que parece ter acontecido, por exemplo, durante a viagem de retorno da expedição de Pedro Álvares de Cabral à Índia. Perto da costa de Melinde ou de Quíloa, ou mais provavelmente em Mombaça, com vento rijo travessão e já ao anoitecer, a nau de Sancho de Tovar, com 200 toneladas, encalhou num baixo, sendo que antes de se pegar fogo ao navio salvou-se a gente e a fazenda que nele vinha. No entanto, a culpa do acidente terá sido do capitão, que se quis adiantar em relação aos outros navios, mesmo após os pilotos e outra gente com "cartas de navegar" terem alertado de que se estava perto de terra, pelo que havia que ter redobrada cautela ("Relação do piloto anónimo", pp. 165-166; João de Barros, *op. cit.*, déc. I, p. 259; *Relações da carreira [...]*, p. 8; *Memórias das armadas [...]*, p. 94).

outro imprevisto, podendo resultar na abertura de grandes fissuras por onde entrava água, acabando por soçobrar devido a uma grande acumulação. Estes casos eram habitualmente acompanhados pela má distribuição da carga a bordo, quer vertical como horizontalmente, colocando-se, por exemplo, coisas leves nos compartimentos inferiores e as pesadas em cima, contribuindo ainda mais para prováveis acidentes[770].

5. Acção inimiga

Todas as perdas provocadas por acção inimiga (pirataria, corso ou acto declarado de guerra), podendo ter vários desfechos possíveis: roubo do navio, incêndio, naufrágio no seguimento da agressão ou durante a fuga.

6. Acção deliberada

As perdas provocadas por uma acção deliberada, nomeadamente através da decisão de se pegar fogo a um navio, de modo a evitar que o mesmo e/ou a carga ficassem na posse do inimigo. Não incluímos nesta categoria os incêndios deliberados protagonizados após incidentes resultantes de factores naturais/geográficos, má navegação, mau estado dos navios ou outros, visto que despoletam questões melhor relacionadas com essas próprias categorias. Por outro lado, ainda que fruto de ocasiões mais raras, associadas a actos deliberados mas encapotados, há que incluir na presente categoria exemplos em que se tentava sabotar um navio para que este tivesse um acidente e/ou ficasse sem capacidade para navegar. Este último aspecto chegou a ser apontado como possibilidade para um caso ocorrido em 1525, ao que parece em Sesimbra, tendo envolvido a nau *São Jorge*[771].

7. Factor patológico

Nos casos em que os navios, devido a doença dos pilotos, dos mestres e dos marinheiros conhecedores dos aspectos de navegação, ficavam sem gente para continuar a navegar, acabando as referidas pessoas por ficar incapacitadas ou até

[770] Kioko Koiso, *op. cit.*, vol. I, p. 257.
[771] Vide infra, vol. I, cap. I.

mesmo por morrer. Consequentemente, não havendo mais gente a bordo capaz de manter o navio a navegar em condições, este podia ficar total ou parcialmente ingovernável e mais sujeito a um acidente que conduzisse à sua perda definitiva: encalhe ou naufrágio. Sabe-se que alguns navios que ficaram sem gente para navegar chegaram a ser incendiados voluntariamente e abandonados – algo que aconteceu logo no retorno da primeira viagem de Vasco da Gama ao Índico[772] –, passando as pessoas que vinham a bordo para outros navios. No entanto, o maior problema ocorria quando não existiam outros navios por perto e se estava longe de terra. Alguns casos de embarcações que se perderam sem que se saiba o motivo e a localização podem ter estado associadas ao factor patológico.

8. Acidente fortuito

Outro caso a ter em conta é o dos navios que, estando a navegar ou fundeados na barra de algum rio ou porto, à espera de carga ou de condições atmosféricas para seguirem o seu rumo, foram vítimas de um acidente fortuito antes de partirem ou de prosseguirem viagem: incêndio involuntário ou de origem natural (queda de raios)[773], choque contra um objecto (ex: tronco), contra um peixe de grande envergadura ou uma baleia[774], rebentamento de amarras e consequente embate do navio contra rochedos ou bancos de areia, provocando, nos diferentes casos indicados, água aberta, um naufrágio, um encalhe ou que sofresse danos que não permitiam mais a sua navegação.

9. Desconhecida

Por fim, existe a causa desconhecida, que tem sido vista como "uma categoria residual", não correspondendo propriamente a uma ocorrência identificada de naufrágio, mas sim ao desconhecimento sobre o destino de determinado navio patente na globalidade das fontes documentais consultadas[775]. Diz respeito aos navios que se perderam em certa fase da viagem sem que tenham restado quaisquer testemunhas ou sobreviventes conhecidos para relatar as situações, e

[772] *Roteiro da primeira viagem [...]*, p. 81.
[773] Em 1638, enquanto navegava na Terra do Natal, o galeão *São Bento* foi atingido por 3 raios que provocaram um incêndio que se prolongou por 5 horas, causando estragos no aparelho do navio e vários feridos e mortos (*Relações da carreira [...]*, pp. 44 e 87).
[774] *Ibidem*, pp. 113 e 114.
[775] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, p. 114.

das quais nem sequer foi encontrado qualquer vestígio material que ajude a elucidar sobre o que se passou[776]. Esta última categoria, que tem sido algo subestimada pela historiografia, é de extrema importância, até porque 38,4% do total das perdas de navios – ou seja, o valor que atinge a percentagem mais alta – são de causa desconhecida[777].

Fig. 31 – Três navios acidentados da armada de Pedro Álvares Cabral, com destaque para a nau de Sancho de Tovar, que depois de ter encalhado foi incendiada voluntariamente (1501).
Fonte: *Livro de Lisuarte de Abreu*, fl. 16v, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1992.

Apesar da divisão nestas nove categorias, sendo de crer que se poderia aduzir ainda um ou outro elemento diferenciador, reformular o título das mesmas ou agrupar uma ou outra, é preciso ter em conta que, em várias situações, os naufrágios podiam ser motivados, não por uma única causa isolada, mas sim por uma conjugação de factores que se articulavam entre si[778]. Note-se, por exemplo, que era muito provável que a sobrecarga e o mau estado de conservação de um navio diminuíssem substancialmente as suas possibilidades de resistir a um temporal ou a um ataque inimigo. Vimos esse possível cenário equacionado para 1631, com a nau *Nossa Senhora do Bom Despacho*, que chegou a salvo a Lisboa, mas que vinha sobrecarregada e muito debilitada estruturalmente, tendo sido referido, durante a inspecção a que foi sujeita à chegada, que se tivesse apanhado

[776] Idem, *ibidem*, p. 114.
[777] Idem, *ibidem*, p. 116. Para a discussão sobre este assunto, vide infra, vol. I, cap. II.
[778] Idem, *ibidem*, p. 114; Kioko Koiso, *op. cit.*, vol. I, pp. 260-261; Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, p. 162.

uma tormenta algures entre Angola e o Reino ou entrado em combate, sendo obrigada a disparar peças de artilharia, teria muito provavelmente ido ao fundo[779].

Assim, em algumas situações não é muito apropriado apontar-se somente um único factor como responsável pela perda de um navio, sendo mais correcto considerar a combinação de diferentes condições desfavoráveis[780]. Todavia, na contabilização final dos casos assinalados nesta tese, cada um será apenas integrado numa categoria de acidente, ainda que exista um campo dedicado às observações onde serão acrescentadas informações complementares. Além disso, dentro de certas categorias específicas, nomeadamente das perdas associadas a factores naturais/geográficos e àquelas que são causadas por acidentes fortuitos, indicaremos de forma clara qual foi a situação exacta ou passível de ter ocorrido.

Por fim, refira-se apenas que seria bastante redutor individualizar uma categoria para os incêndios, visto que alguns resultaram de acidentes fortuitos, de fenómenos atmosféricos, outros de acção inimiga ou de acção voluntária, encaixando-se, pois, consoante os casos, distintamente nas diferentes categorias que fomos indicando.

Das 219 perdas indicadas por Paulo Guinote *et al*. há a confirmação de que 34 ocorreram no espaço abrangido entre os Açores (11) e a Península Ibérica (23)[781]. No entanto, dos 84 desaparecimentos de navios sem que se saiba qual o motivo, e que representam os tais 38,4% do total das perdas[782], quantos se perderam entre os Açores e a costa portuguesa? Impossível de dar uma resposta satisfatória a esta questão, tentaremos, pelo menos, compreender se algumas das perdas que não têm sido contabilizadas ou que aparecem na categoria dos desaparecimentos tiveram lugar neste trajecto final da torna-viagem.

Por outro lado, é preciso ter em aberto mais um aspecto que não tem sido tido em conta: os navios que partiram para a Ásia e sobre os quais não se sabe se voltaram ao Reino, pelo que não entram nas quantificações associadas às perdas. É o caso de 3 navios partidos em 1506, 2 em 1507, 4 em 1508, 4 em 1512, 8 em 1515, 3 em 1518, a nau *São Miguel*, que em 1522 partiu para a Índia, entre muitos

[779] Fr. Nuno da Conceição, *Relaçam da viagem […]*, fls. 43-46. Em 1647, o almirante e capitão da nau *Nossa Senhora da Atalaia*, que regressava da Índia, decidiu saudar o seu capitão-mor, tendo sido disparadas 7 peças de artilharia que abriram logo 4 palmos de água no navio (Rui Landeiro Godinho, *op. cit*., p. 171).
[780] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit*., p. 114.
[781] Paulo Guinote, *op. cit*., p. 25.
[782] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit*., pp. 115-116; Paulo Guinote, *op. cit*., p. 24.

outros[783]. É verdade que boa parte dos navios que zarparam de Lisboa tinham como objectivo ficar a servir na Ásia, não retornando, mas muitos dos quais não existe informação sobre o seu eventual retorno poderão ter feito a torna-viagem carregados de especiarias e sofrido um acidente algures ou sido tomados de assalto. Este é mais um tópico de discussão que mostra como se tem de relativizar – e muito – qualquer trabalho de quantificação sobre as perdas da carreira da Índia – nomeadamente durante a torna-viagem –, sendo que a tendência é que se produzam interpretações muito generalistas e superficiais que poderão estar a distorcer o que realmente poderá ter ocorrido.

Visto que mais adiante trataremos das perdas por acção inimiga, mas não as podendo omitir nesta parte do trabalho, passaremos muito levemente por essas ocorrências, que serão importantes para a comparação com as outras perdas e a sua respectiva entrada na quantificação final. Um outro pormenor a referir é que este capítulo, como já se viu, embora também aborde o assunto dos naufrágios e das perdas nas formas tradicionais que têm sido estudados, traz igualmente alguns aspectos diferenciados, até porque procura compreender, caso a caso, quais as perdas que, ocorrendo em determinado ano, se enquadram em certa categoria. Aliás, tratando de um espaço marítimo mais reduzido e assente apenas na torna-viagem, algumas abordagens e aspectos globais – caso da forma de contabilizar as perdas com base no número de navios partidos para a Índia ou de lá retornados – que têm sido seguidas em estudos mais generalistas não encaixam no que se pretendia analisar e nas metodologias que pensamos ser mais adequadas ao objecto em estudo, optando-se aqui por uma maior ênfase nos aspectos qualitativos e na análise de micro-contextos.

Além disso, a nossa abordagem apresenta um carácter interdisciplinar, recorrendo à arqueologia e à geografia como meios complementares das fontes históricas, trazendo outros olhares e perspectivas que podem ajudar a compreender mais aprofundadamente as problemáticas em discussão. No exemplo dos naufrágios, muito mais do que uma mera quantificação de dados e do seu agrupamento por grandes áreas, é preciso ver, caso a caso, a história desses próprios acontecimentos relacionando com os contextos espaciais em que se deram as perdas. Assim, o reconhecimento geográfico aliado à noção de paisagem cultural marítima, proveniente da arqueologia marítima, ajudará a compreender melhor a

[783] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, pp. 88-90, 94, 96, 98, 102 e *passim*.

importância de certos sítios para a navegação e poderá levar a hipóteses mais concretas sobre os locais em que se deram alguns acidentes. O recurso a esta última disciplina, por sua vez, torna-se vital para se saber o que está feito relativamente à detecção de naufrágios da carreira da Índia e possíveis materiais que, estando identificados, possam estar associados à perda de navios vindos da Ásia.

3.1.2. Ocorrências durante a Monarquia Portuguesa

Vimos que as perdas de navios por motivo desconhecido representam uma grande fatia das perdas totais de embarcações da carreira da Índia. A 15 de Janeiro de 1509, a nau *São Gabriel*, que tinha ido para a Índia em 1507 capitaneada por Rui da Cunha, perdeu-se algures no trajecto de retorno por motivo desconhecido[784]. Não se sabendo o local nem a data certa em que regressou[785], podendo a perda ter ocorrido no Índico ou já em espaço atlântico, este é um exemplo óbvio de perda que não pode ser inserida no nosso trajecto geográfico em estudo, somente no contexto geral de torna-viagem, mas que deixa em aberto diversas possibilidades, mostrando o cenário nebuloso do tema em estudo.

Um dos casos concretos que importa ter em conta nas nossas observações é o tal que ocorreu em 1525, tendo envolvido a nau *São Jorge*, que vinha da Índia trazendo D. Duarte de Meneses, fidalgo acusado de corrupção. Gaspar Correia e fr. Luís de Sousa indicam que esta nau se perdeu ao dar à costa portuguesa durante um temporal, isto após D. Duarte ter obrigado o piloto a não rumar directamente a Lisboa, pois queria desembarcar algures para descaminhar as suas mercadorias. As informações de Gaspar Correia não são exactas quanto ao local do acidente, podendo ter ocorrido em Sesimbra, onde – segundo o próprio – foram desembarcadas as fazendas do fidalgo, ou já dentro da barra do Tejo[786]. O cronista acrescenta que o acidente, ocorrido durante a noite, terá tido mão criminosa, pois as amarras terão sido cortadas deliberadamente para que a nau se perdesse. Neste sentido, em vez de se terem quebrado acidentalmente, teria sido D. Duarte a ordenar o corte das amarras, já com o propósito de que se pensasse que ele

[784] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 142; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágio e outras perdas […]*, p. 193; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 89.
[785] Idem, *ibidem*, p. 89, interrogaram-se se a partida terá sido em Setembro.
[786] Gaspar Correia, *op. cit.*, vol. II, pp. 855-856.

também havia perdido a sua fazenda no acidente que havia planeado previamente[787].

Por seu turno, fr. Luís de Sousa indica que o piloto, contrariando a vontade de D. Duarte em ir a Sesimbra, colocou a nau na boca da barra de Lisboa, desembarcando as fazendas que conseguiu, sendo que a demora fez com que um temporal apanhasse a nau, vindo a dar à costa[788]. Mais uma vez, não é referido o local exacto do acidente, sendo que a referência à boca da barra do Tejo poderá remeter para fora rio e, automaticamente, para a área costeira de Cascais. No entanto, parece que fr. Luís de Sousa seguiu as indicações de Gaspar Correia, ainda que com algumas divergências e resumindo os acontecimentos, pelo que será mais prudente pensar que a nau deu à costa em Sesimbra ou na barra do Tejo, mas mais plausivelmente naquela vila piscatória. Não é de excluir, no entanto, que possa ter sido num sítio algures entre os dois locais. Quanto à categoria do acidente, mesmo podendo ter ocorrido com a ajuda de mão criminosa, pensamos que será mais seguro colocá-la entre os factores naturais/geográficos (tempestade).

Inversamente, Luís de Figueiredo Falcão assinalou que a *São Jorge* perdeu-se na ilha Terceira[789], o que parece tratar-se de uma incorrecção. Aliás, é de crer que a nau não terá rumado aos Açores de forma deliberada para evitar a possível espera de D. Luís e o controlo dos oficiais régios e da armada das ilhas, dirigindo-se directamente à costa portuguesa para poder praticar actos ilegais livremente. Segundo a cronística, D. Duarte fez de tudo para se atrasar em relação ao irmão, chegando a suspeitar-se de que queria fugir para Castela ou França e que, ainda no Índico, pretendia arribar propositadamente a Moçambique e invernar naquela ilha para não chegar a Portugal nesse ano. O atraso provocado pelo lento avanço da sua nau, surgindo queixas de seu irmão, fez com que ambos tivessem de arribar a Moçambique por apanharem ventos de Ponente que não permitiam dobrar o cabo da Boa Esperança. Ainda assim, ambos prosseguiram viagem nesse ano, com a nau em que vinha D. Duarte a efectuar um percurso lento, chegando este a invocar que iria fazer escala na Aguada do Saldanha, por falta de água, e que D. Luís não se deveria deter à sua espera. Em vez disso, D. Duarte terá alegado que era mais

[787] Idem, *ibidem*, vol. II, pp. 855-856.
[788] Fr. Luís de Sousa, *op. cit.*, vol. I, liv. III, cap. I, pp. 193-194.
[789] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 152.

conveniente que o irmão seguisse viagem e rumasse à ilha de Santa Helena, local onde se encontrariam, mas a verdade é que a nau *São Jorge* só parou em Faro[790].

Voltemos agora aos casos de perdas por motivo desconhecido. Partindo da Índia ainda em 1526, o navio de João de Melo perdeu-se durante o regresso, não se sabendo onde e como[791], situação que também pode ser apontada para 1532, com as perdas dos navios *Castelo* e *Trindade*, capitaneados por Aquiles Godinho e Diogo Pereira Botelho[792]. O mesmo aconteceu em 1537, com o navio *São Miguel*[793], em 1552 (?), com a nau capitaneada por Lopo de Sousa e que apresenta diferentes nomes: *São Jerónimo* e *Trindade* (*Biscainha*)[794]. Por fim, refira-se o mesmo exemplo de perda para a *Santa Cruz (Burgalesa)*, em 1555, que havia partido para a Índia no ano anterior sob comando de Belchior de Sousa[795], para a *São Martinho* e a *Cedro*, em 1563[796], a *Reis Magos* e a *São Francisco*, em 1573[797].

Retomando as perdas para as quais temos alguma informação concreta, ainda que levantando dúvidas, vejamos um acidente ocorrido pouco antes da pretendida chegada a Lisboa. A 4 de Julho de 1527, a nau *Santa Maria do Paraíso*, que havia partido para a Índia dois anos antes, sob comando de Diogo de Melo, e iniciado o regresso a 26 de Janeiro, portanto, já numa fase tardia, perdeu-se nos cachopos da barra do Tejo[798]. João de Barros e Luís de Figueiredo Falcão referem que se salvou toda a gente que vinha a bordo. Tendo sido integrado na categoria de causa desconhecida, visto que não se sabe qual o motivo que levou ao embate com os cachopos, é possível que este acidente tenha estado relacionado com má navegação[799].

---

[790] Gaspar Correia, *op. cit.*, vol. II, pp. 854-855; Fr. Luís de Sousa, *op. cit.*, vol. I, liv. III, cap. I, pp. 192-193.
[791] João de Barros, *op. cit.*, déc. 3, liv. 10, cap. I, fl. 251.
[792] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 205; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 108.
[793] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 206; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 111.
[794] Diogo do Couto, *op. cit.*, déc. VI, t. II, liv. IX, cap. XXI, p. 379; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 210; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 120.
[795] *Relações da carreira […]*, pp. 33 e 127; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 212; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 122.
[796] *Relações da carreira […]*, pp. 37 e 129; *Memorias das armadas […]*, p. 238; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, pp. 215-216; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 126.
[797] *Relações da carreira […]*, pp. 40 e 132; *Memorias das armadas […]*, p. 256, Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, pp. 217-218; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 131.
[798] João de Barros, *op. cit.*, déc. 3, liv. 10, cap. I, fl. 251; *Relações da carreira […]*, pp. 22 e 116; *Memorias das armadas […]*, p. 158; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 152, n. 3 e p. 153; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*, p. 104.
[799] Idem, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 200.

Passando agora para o mar dos Açores, conhecem-se algumas perdas de navios vindos da Ásia que tiveram lugar naquele arquipélago. Em Julho de 1543, a nau *Grifo*, capitaneada por Baltazar Jorge e estando ancorada, naufragou na ilha Terceira[800]. Ao que parece, não ocorreram mortes, sendo indicado que as pessoas foram salvas pelo piloto da nau *Graça*, igualmente vinda da Índia. Por carta de 24 de Julho daquele ano, Jerónimo Luís, corregedor da ilha, escreveu a D. João III dando conta do afundamento da *Grifo* e dos consequentes procedimentos que tiveram lugar. Com efeito, o corregedor mandou tirar devassa sobre a perdição da nau, para ver de quem era a culpa, até porque a mesma se perdera "com tenpo fraco vento a popa mar bonamça"[801]. Ficando a ideia de que os culpados eram o piloto e o mestre, Jerónimo Luís tomou diligências para que os dois fossem presos, se bem que sem efeito prático, já que não se sabia do seu paradeiro.

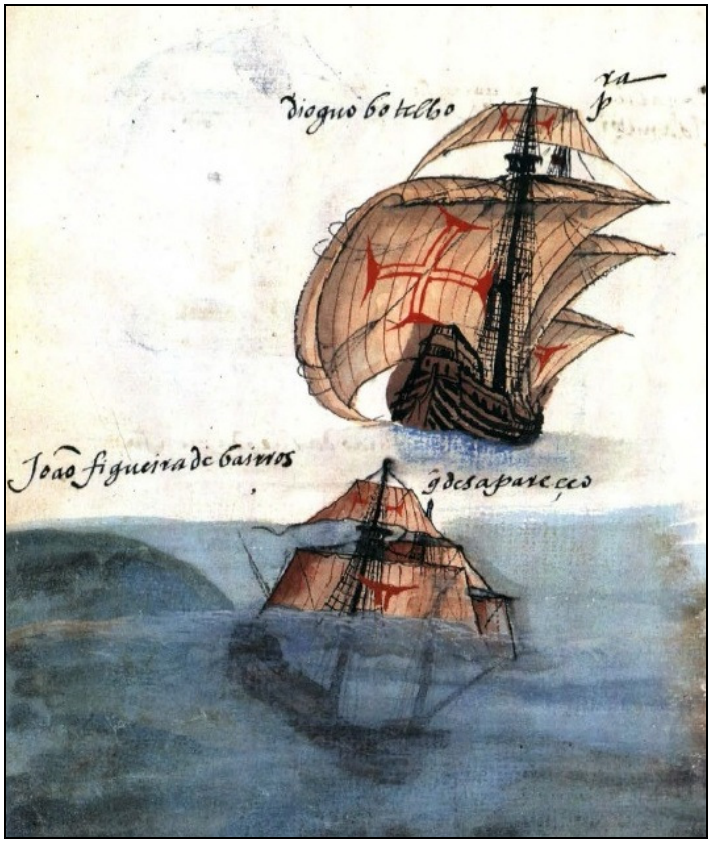

Fig. 32 – Representação do naufrágio de uma nau da década de 1540.
Fonte: *Livro de Lisuarte de Abreu*, fl. 66v.

[800] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 73, n.º 126; *Relações da carreira […]*, pp. 29 e 122; *Memorias das armadas […]*, p. 196; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 208; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 114. Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 160, indica que a nau retornou em 1543, mas nada diz sobre o naufrágio, situação que mostra bem a cautela que se deve ter na análise destas fontes.
[801] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 73, n.º 126.

Ao referir que a nau "foy ao fumdo direyta", estando nessa altura ancorada e não havendo temporal, o mais provável é que estivesse em mau estado de conservação e a meter muita água, podendo ainda estar sobrecarregada quando se afundou a pique, conjugando-se estes factores com a aparente irresponsabilidade do piloto e do mestre. Assim, relativamente à categoria da perda deste navio, ainda que seja de difícil opção, uma vez que não se conhece detalhadamente o contexto da perda, decidimos pelo provável mau estado da embarcação, que poderá ter sido ainda mais agravado devido a sobrecarga e a negligência humana.

Tendo em conta que a nau afundou ainda no Verão, e que só se desfaria no Inverno, quando fosse sujeita a tempo rijo e tempestuoso, que iria quebrar a sua estrutura e fazer com que as mercadorias dessem à costa, surgiu a ideia da sua recuperação. Isso foi pensado em paralelo com a ajuda da *São Felipe*, nau que seguia a caminho da Índia, mas que havia arribado à Terceira[802], e com os navios da armada do rei[803], naquilo que seria uma menção à armada da costa ou das ilhas. Neste sentido, o corregedor mostrou-se disponível para providenciar tudo o que fosse necessário, mas quando foi com os capitães, mestres e pilotos sondar a profundidade a que a nau estava, percebeu-se que se encontrava a c. de 30 braças, pelo que ficou assente que era impossível qualquer tipo de recuperação. Seja como for, este procedimento não era novo, sabendo-se que antes e depois do naufrágio da nau *Grifo* foram feitas várias tentativas de salvamento de fazendas e de artilharia de navios da carreira da Índia naufragados, algo que também aconteceu relativamente a unidades das armadas de protecção e escolta[804].

A década de 1550 viria a trazer mais perdas de naus da Índia no trajecto entre os Açores e Lisboa. Em Setembro de 1554, a nau *Santiago*, que havia partido

[802] Ao sair da barra do Tejo tocou nos cachopos, pelo que foi acudida pela armada da costa liderada por D. Álvaro de Castro, filho de D. João de Castro (ANTT, *Cartas a D. João de Castro. Cartas de D. João III a D. João de Castro*, fl. 20; pub. por Roger Lee de Jesus, "Entre Ceuta, Tânger e o Estreito: o percurso norte-africano de D. João de Castro (1518-1544)", in *Ceuta e a Expansão Portuguesa. Actas do XIV Simpósio de História Marítima. 10 a 12 de Novembro de 2015*, Lisboa, Academia de Marinha, 2016, p. 508, doc. 11).

[803] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 73, n.º 126.

[804] João de Barros refere que a artilharia da nau de Sancho de Tovar, que havia encalhado em 1501, ao que parece perto de Mombaça, durante o regresso ao Reino, foi toda recuperada a mergulho pelos locais e usada num baluarte erguido para defender a entrada da barra da cidade (João de Barros, *op. cit.*, déc. I, p. 259). Num outro caso, em 1577, um galeão da armada das ilhas que tinha sido apetrechado com a artilharia dos armazéns régios e que vinha em guarda dos navios do Brasil deu à costa na ilha das Flores. Ao ter sido informado que a perda tinha ocorrido num local em que se poderia salvar a artilharia, D. Henrique ordenou, a 19 de Maio de 1578, que D. Jorge de Meneses (capitão-mor da armada das ilhas) apurasse, junto da gente dessa ilha, qual o sítio do acidente e que, com os locais e o pessoal da armada, se tentasse recuperar as peças, que teriam de vir para o Reino repartidas por diferentes navios (BA, cód. 51-VI-19, fls. 281-290; pub. por Artur Teodoro de Matos, *A armada das ilhas [...]*, pp. 50-51; *O Índico na Biblioteca da Ajuda [...]*, p. 106). Resta saber se a missão foi bem sucedida.

para a Índia em 1552, sob a capitania de António Dias de Figueiredo e invernado em Moçambique, falhou a costa portuguesa devido aos fortes ventos e foi levada para Sul. Acabou por se perder em lugar incerto e em circunstâncias desconhecidas, mas chegou a suspeitar-se que tivesse sido tomada por corsários franceses[805]. Em 1556, ao que parece, duas naus da Índia perderam-se na ilha Terceira: *Victória (Galega)* e *Nossa Senhora da Assunção (Algarvia, a Velha)*. Se a primeira perdeu-se a 5 de Agosto, não se conhecendo o motivo, em relação à segunda sabe-se que, estando surta e devido a temporal, acabou por dar à costa, se bem que não seja indicado o dia. Por fim, diga-se apenas que a *Nossa Senhora da Assunção* havia partido da Índia a 20 de Janeiro, já fora da época aconselhada, enquanto que no outro caso somente é sabido que foi algures em 1556[806].

Quadro 4

Perdas de navios entre os Açores e o Reino durante a Monarquia Portuguesa				
Data	**Navio**	**Local**	**Causa da perda**	**Observações**
1525 (Julho?)	São Jorge	Sesimbra	Factores naturais/geográficos	Perdida durante uma tempestade. Acresce a suspeita de possível sabotagem.
1527	Santa Maria do Paraíso	Barra do Tejo	Desconhecida	Embateu nos cachopos, mas salvou-se toda a gente que vinha a bordo. Dúvidas quanto ao real motivo que levou ao embate. Má navegação? Partiu tardiamente da Índia.
1543 (Julho)	Grifo	Terceira	Mau estado	Acresceu sobrecarga e negligência humana? As pessoas foram salvas pelo piloto da nau Graça.
1554 (Setembro)	Santiago	Desconhecido	Desconhecida	Falhou a costa portuguesa, tendo sido levada para Sul devido à força do vento. Suspeitou-se de ataque corsário.
1556 (Agosto)	Victória (Galega)	Terceira	Desconhecida	Invernou em Moçambique
1556	Nossa Senhora da Assunção	Terceira	Factores naturais/geográficos	Deu à costa durante uma tempestade quando estava surta. Partiu tardiamente da Índia.

Sumariando as perdas, e com base no quadro 4, vemos que existem dados sobre 6 sinistros de navios da carreira da Índia entre os Açores e a costa portuguesa para o período entre 1525 e 1556, sendo que metade deles ocorreram na década de 1550. Esta maior percentagem de perdas por década vem a coincidir com um período em que aumentou a tonelagem dos navios da carreira da Índia. De

[805] *Relações da carreira […]*, pp. 33 e 126; *Memorias das armadas […]*, p. 218; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 164, indica, erroneamente, que foi em Agosto de 1553; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 211; idem, *As armadas da Índia [...]*, p. 121. Sobre a análise deste caso e a indicação de outros dados relevantes, vide infra, vol. I, cap. II.

[806] *Relações da carreira […]*, pp. 34 e 127; *Memorias das armadas […]*, p. 224; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 213; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 122. Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 165, dá a chegada da *Assunção* a 2 de Setembro, o que mostra que, não sendo um caso isolado no autor, algumas das naus que se pensa que chegaram a Lisboa poderão, na verdade, nunca ter retornado ao Tejo.

facto, a partir da década de 1550 começaram a circular com maior frequência embarcações entre 900 a 1.000 toneladas, ainda que a média se deva ter mantido, em cada armada, entre as 750 toneladas. De qualquer modo, este aumento de tonelagem foi um factor decisivo para que, na globalidade da rota do Cabo, tenha havido uma maior perda de navios nesse período[807].

Relativamente às perdas indicadas no nosso trajecto, metade tiveram lugar na ilha Terceira, sendo assim o local com maior índice de sinistralidade. No geral, parece haver uma tendência para os acidentes ocorrerem nos meses de Verão: Julho e Agosto. Os restantes locais apresentados são Sesimbra, ainda que com algumas dúvidas, e a barra do Tejo, havendo ainda um caso de uma perda que não se sabe em que local ocorreu, apenas que a nau falhou a costa portuguesa e que nunca mais foi vista. Se duas das perdas estiveram directamente relacionadas com factores naturais/geográficos, mais concretamente com tempestades, ainda que o caso de Sesimbra levante dúvidas devido a possível sabotagem, em outras três não se sabe o motivo que levou ao desaparecimento do navio. Aliás, sabe-se que numa delas houve um embate com os cachopos, mas não se conhece o motivo que provocou tal situação, podendo ter sido má navegação ou ter estado associada a factores naturais/geográficos. Por fim, há um caso de perda por mau estado do navio, para o qual poderá ter contribuído a possível sobrecarga do mesmo.

Face a tanta incerteza, é impossível avançar com grandes linhas conclusivas. Além destes números, refira-se que algumas perdas sobre as quais não se conhece o local e o motivo poderão ter ocorrido algures entre os Açores e Lisboa, esperando-se que algum dia a documentação ou até mesmo a arqueologia subaquática venham a revelar algo mais sobre isso.

3.1.3. Ocorrências durante a Monarquia Hispânica

Como se pode calcular, para a cronologia que abarca a Monarquia Hispânica também surgem casos de perdas por causa desconhecida. Assim, em 1585, a *Boa Viagem* desapareceu algures durante o regresso ao Reino[808]. Nesse mesmo ano, a *Santiago Maior*, que foi ter a Santa Helena com o mastro do traquete quebrado

[807] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 144.
[808] *Relações da carreira […]*, p. 45. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 220, indicam que a perda deveu-se a excesso de carga, se bem que, posteriormente (idem, *As armadas da Índia […]*, p. 138), não indiquem qualquer motivo. Nas *Memorias das armadas […]*, p. 258, é referido que a nau veio a salvamento para o Reino.

devido a um temporal, deu à costa na ilha Terceira. Existem dúvidas sobre o desenrolar deste acontecimento, não se sabendo ao certo se o acidente resultou em perda definitiva, mas Luís de Figueiredo Falcão – que erra em outros casos – dá a sua chegada a Lisboa no dia 7 de Outubro[809].

Em Agosto de 1589, a armada de 6 navios vinda da Ásia esteve em sério risco no ancoradouro de Angra, acabando por naufragar o galeão de Malaca capitaneado por Francisco de Brito Lobato. Perante a ameaça da presença de corsários ingleses nos Açores, e na impossibilidade de se partir para Lisboa em segurança, Filipe II ordenou que a armada lançasse ferro no ancoradouro angrense, ficando muito perto de terra e sob protecção da fortaleza, até se decidir o que seria feito[810]. No entanto, esta ancoragem, realizada a 24 de Julho, representava enorme perigo, já que o ancoradouro de Angra, estando situado em mar aberto e bastante sujeito aos ventos de Sul e Sudeste, tinha sido palco de diversos acidentes. Por esse motivo, a Coroa havia proibido que as naus da Índia aportassem naquele espaço, tendo apenas de se abastecer ao largo, enquanto bordejavam. Acrescia que no início do mês de Agosto começavam as tormentas naquela área, colocando em grande perigo os navios, nomeadamente os da Índia, por serem muito grandes e pesados, além de virem carregados até ao limite, tornando muito mais difíceis as manobras[811].

Conforme se temia, no dia 4 de Agosto começou a soprar vento de Sul, desencadeando-se uma tempestade que pôs os navios em extremo risco, podendo encalhar ou naufragar. Esta situação levou a grande desordem a bordo e em terra, sendo que dos navios não se fazia outra coisa senão disparar tiros como pedido de socorro. Por negligência, e contrariamente ao que a Coroa estipulava, os oficiais e a maioria da gente do mar estavam em terra, estando nos navios apenas alguns grumetes e escravos. Não era uma situação inédita, muito pelo contrário, tal como indica Linschoten: "os portugueses têm sempre por hábito, onde quer que cheguem, logo saltarem todos em terra, deixando o navio nas mãos de um ou dois moços"[812]. Por sua vez, em Angra todos os sinos tocavam a pedir socorro, havendo tanto barulho e gritaria pela cidade que ninguém se entendia. Devido à grande fúria do

[809] *Relações da carreira […]*, p. 137; *Memorias das armadas […]*, p. 258; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 177; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*, p. 138.
[810] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 334.
[811] Idem, *ibidem*, p. 334.
[812] Idem, *ibidem*, p. 334.

mar, os que estavam em terra não conseguiam chegar aos navios, nem os dos navios alcançar a praia.

Durante essa tempestade os cabos do galeão *Santiago* quebraram, não havendo gente suficiente a bordo para as manobras, nem sequer para lançar outro cabo ao mar com uma nova âncora. As pessoas que estavam a bordo acabaram por ter de cortar os mastros, tendo o navio sido projectado pela força do mar contra os rochedos, onde se partiu e assim ficou, afundando até à coberta superior[813]. Para sorte dos outros navios, cujas pessoas a bordo já estavam preparadas para cortar os mastros e os cabos, após aquele acidente o vento mudou para Noroeste, cessando a tormenta.

Naquele galeão, que havia partido para a Ásia em 1587, perderam-se muitas mercadorias preciosas, sendo que Lischoten indica que os navios que vinham de Malaca eram sempre mais ricos do que qualquer outro vindo da Índia, trazendo preciosidades da China, das Molucas, da ilha de Java e de outras partes. Linschoten refere que foi uma lástima ver todas as peças preciosas – tanto de seda e damasco como de ouro e prata, porcelanas ricas e outros produtos similares – feitas em pedaços e espalhadas pelo mar e ao longo da costa[814]. Ainda se salvaram muitas mercadorias que estavam perto da superfície e, passado algum tempo, com a ajuda de mergulhadores, recuperou-se alguma pimenta, cravo e flor de noz-moscada. Em todo o caso, a maior parte da carga ficou perdida e destruída, além de que "aquilo que se conseguiu salvar estava quase tudo estragado e pouco estimado"[815].

Estaremos apenas perante mais um navio que se perdeu durante uma tormenta, mas em que a negligência humana pesou bastante, pois não estavam pessoas suficientes a bordo para ajudar a tentar estabilizar o navio, ou outros factores devem ser equacionados conjuntamente? Se seguirmos apenas o testemunho de Linschoten, somos tentados a enveredar unicamente pela ideia de negligência, situação baseada no facto de que a tripulação do galeão, tendo sido recrutada na Ásia, era inexperiente, estava em terra e o navio ancorado num sítio bastante perigoso[816], factores que teriam confluído para o acidente. De qualquer forma, a ideia de negligência deve ser um pouco atenuada, visto que, como se viu, no decorrer destas viagens muitas pessoas morriam ou ficavam bastante doentes,

[813] Idem, *ibidem*, p. 334.
[814] Idem, *ibidem*, pp. 334-335.
[815] Idem, *ibidem*, p. 335.
[816] Idem, *ibidem*, p. 325.

sendo que isso potenciava fortemente o desaparecimento da gente do mar em plena jornada ou levava a que estas desembarcassem nos locais de escala, podendo receber alguns cuidados que não teriam a bordo e que poderiam ser vitais para a sua sobrevivência. Neste caso específico sabe-se que, apesar das ordens em contrário, algumas pessoas desembarcaram em Angra já bastante mal e acabaram por morrer ali mesmo, como foi o caso de Jorge Moreira e de sua mulher, Antónia Simões, deixando ambos uma órfã de 8 anos chamada Joana[817].

Em 1592, durante o regresso ao Reino, a nau *São Bernardo* perdeu-se em local incerto e por motivo desconhecido[818]. Três anos volvidos, as naus *São Bartolomeu* e *São João* perderam-se em local desconhecido, não se sabendo o motivo, se bem que tenha sido colocada a hipótese de excesso de carga[819]. O mesmo aconteceu, em 1596, com a *Nossa Senhora de Luz*, que se perdeu em local incerto no final de Fevereiro, mas muito provavelmente ainda no Índico[820].

Dos navios que partiram para a Índia em 1605, dois deles viriam a sofrer acidentes quando já estavam muito próximos de chegar a Lisboa: *Salvação*, capitaneada por D. João de Menezes Soutomaior, e *Nossa Senhora dos Mártires*, por Manuel Barreto Rolim[821]. Sendo aconselhado que as naus da Índia partissem de Goa ou de Cochim antes de 25 de Dezembro, o mais tardar até inícios de Janeiro, a fim de usufruírem da monção do Índico, a verdade é que as ordens tendiam a não ser respeitadas. Se os primeiros navios a deixaram a Ásia, partindo de Goa, iniciaram a sua viagem a 30 de Dezembro, a *Salvação* zarpou de Cochim a 2 ou a 16 de Janeiro, enquanto que a *Nossa Senhora dos Mártires* a 16 de Janeiro ou apenas a 7 de Fevereiro[822]. Enquanto que esta última terá chegado à vista dos Açores em finais de Junho, alcançando Angra, onde foi enterrado Aires Saldanha, ex-vice-rei da Índia[823], relativamente à *Salvação* não se sabe em que momento terá

[817] BA, cód. 44-XIV-4, fl. 286v–287, n.º 213.
[818] *Relações da carreira […]*, pp. 49 e 140; *Memorias das armadas […]*, p. 260; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 180; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 225; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 142.
[819] *Memorias das armadas [...]*, p. 260; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 181; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 227; idem, *As armadas da Índia [...]*, p. 143.
[820] *Relações da carreira […]*, pp. 51 e 142; *Memorias das armadas […]*, p. 261; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 181; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 228; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 144.
[821] Acerca deste assunto, especialmente sobre a *Nossa Senhora dos Mártires*, cf. Raffaella d'Intino, "História de uma viagem", in *Nossa Senhora dos Mártires [...]*, pp. 157-163; Francisco Alves *et al.*, "Arqueologia de um naufrágio", in *op. cit.*, pp. 183-215; Filipe Vieira de Castro, *The pepper wreck [...]*.
[822] BNL, Ms. 26, n.º 153, fl. 101-101v.; pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 268; Raffaella d'Intino, *op. cit.*, p. 159.
[823] Raffaella d'Intino, *op. cit.*, pp. 159-161; Filipe Vieira de Castro, *op. cit.*, p. 72.

chegado às ilhas. Porém, tendo em conta que a *Salvação* ancorou em Cascais no dia 12 de Setembro e a *Nossa Senhora dos Mártires* logo no dia seguinte, é de crer que tenham partido juntas de Angra dias antes[824].

Não se conhece o motivo que levou a *Nossa Senhora dos Mártires* a ficar perto de dois meses nos Açores, mas é possível que boa parte desse tempo tenha sido gasto numa eventual espera pela *Salvação* – que se poderá ter atrasado no trajecto rumo às ilhas açorianas –, assim como em certos reparos do navio. O enterramento de Aires Saldanha, o abastecimento e possível espera de ordens vindas do Reino, no âmbito do envio da armada de protecção de D. Luís Fajardo, também poderão ter feito com que a presença naquela ilha se tenha prolongado. O que se sabe ao certo é que várias pessoas, enquanto a nau esteve em Angra, acabaram por desembarcar, aspecto que levou a problemas[825].

Assim, somente no dia 12 de Setembro, durante a tarde e sob forte temporal com ventos de Sul, a *Salvação* ancorou em Cascais. A galé *Santiago*, de D. Diego Brochero, deslocou-se àquele porto para tentar rebocá-la para o Tejo, mas a força do mar impediu os trabalhos. Sob pena de perder a galé, o fidalgo teve de se retirar, acabando a nau por "dar fondo en frente del castillo de Cascaes en descubierto"[826]. A nau passou a noite ancorada, mas no dia seguinte, pela manhã, os cabos não resistiram à força do mar e rebentaram, acabando por se levada mais para junto de terra e por perder o leme em frente ao "castillo", naquilo que poderia ser uma alusão à fortaleza de Nossa Senhora da Luz. Governando-se doravante apenas com o trinquete, veio a encalhar na areia, se bem que não tenham ocorrido mortes e se tenha salvo a maior parte da fazenda nos dias seguintes[827].

O facto de não ter morrido nenhuma pessoa foi visto como um milagre pelos próprios sobreviventes, que mandaram erigir numa praia local, já durante o reinado de D. João IV, a capela de Nossa Senhora da Conceição dos Inocentes[828]. Manuel Eugénio da Silva e Guilherme Cardoso recolheram uma tradição oral cascalense que refere que a nau *Palma* poderia ter naufragado naquela baía no mesmo ano do acidente da *Salvação*, tendo havido um grande número de perda de vidas. No entanto, a documentação refere que a *Palma* chegou a salvo ao porto de Lisboa, já

[824] Filipe Vieira de Castro, *op. cit.*, p. 72.
[825] Num dos casos conhecidos, Paulo Carvalho, devido a ter desembarcado, foi preso, levado nessa condição até Lisboa e encarcerado na cadeia do Limoeiro (BA, cód. 51-VIII-18, fl. 132-132v, n.º 300).
[826] AGS, *Guerra y Marina*, 668, pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, pp. 266 e 267.
[827] AGS, *Guerra y Marina*, 668, pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, pp. 266 e 267; *Documentos remetidos da Índia [...]*, t. I, pp. 100-101; *Relações da carreira […]*, p. 57; *Memorias das armadas […]*, p. 264; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 185.
[828] Manuel Eugénio da Silva e Guilherme Cardoso, *op. cit.*, p. 61.

em Outubro de 1606, numa altura em que se pensava que havia invernado juntamente com outras duas naus que haviam partido da Índia[829]. Neste sentido, trata-se de uma confusão, devendo a grande perda de vidas estar relacionada com a *Nossa Senhora dos Mártires*, sendo que boa parte das fazendas e dos corpos dos mortos, dispersos pelo Tejo e por outras partes, também vieram dar às praias de Cascais.

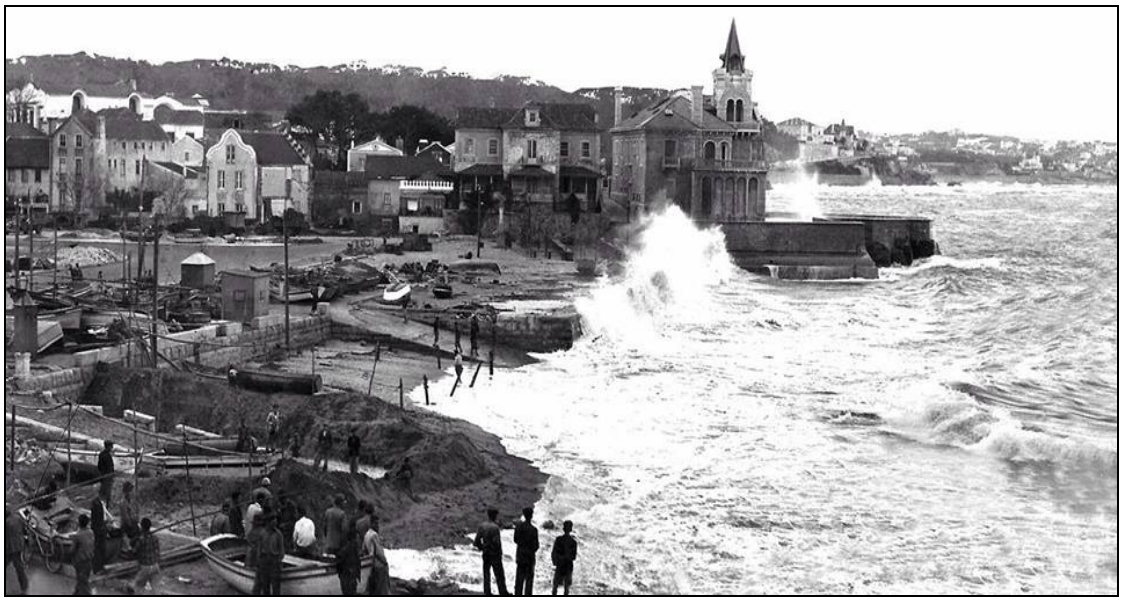

Fig. 33 – Vista de Cascais durante um temporal de Sul, c. 1946-1950.

Esta última nau havia ancorado em Cascais no dia 13 de Setembro, sendo que a tripulação e passageiros, impossibilitados de entrar no Tejo, assistiram à *Salvação* encalhada sob grande temporal. Um ou dois dias depois – a data levanta dúvidas –, perdendo igualmente as amarras e estando em momento de baixa-mar, a *Nossa Senhora dos Mártires* não teve outro remédio senão arriscar a ida para o Tejo[830]. Já dentro da barra veio a perder o leme e a despedaçar-se contra os rochedos junto ao forte de São Julião da Barra (Oeiras). Apesar de o acidente ter ocorrido no canal Norte, crê-se que a nau tenha entrado no Tejo pelo canal Sul, sendo que a acção conjugada do vento e maré, após ter perdido o leme, terá feito com que fosse sendo projectada para aquela área[831].

[829] BA, cód. 51-VIII-18, n.º 197; *Documentos remetidos da Índia […]*, t. I, p. 101. Outras fontes aludem à perda da nau Palma, mas confundem com as naus acidentadas em 1606 (cf. *ibidem*, vol. I, p. 399; *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 268).
[830] AGS, *Guerra y Marina*, 668, pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 266; Francisco Alves *et al.*, *op. cit.*, p. 184; Filipe Vieira de Castro, *op. cit.*, p. 72.
[831] Vide supra, vol. I, cap. I.

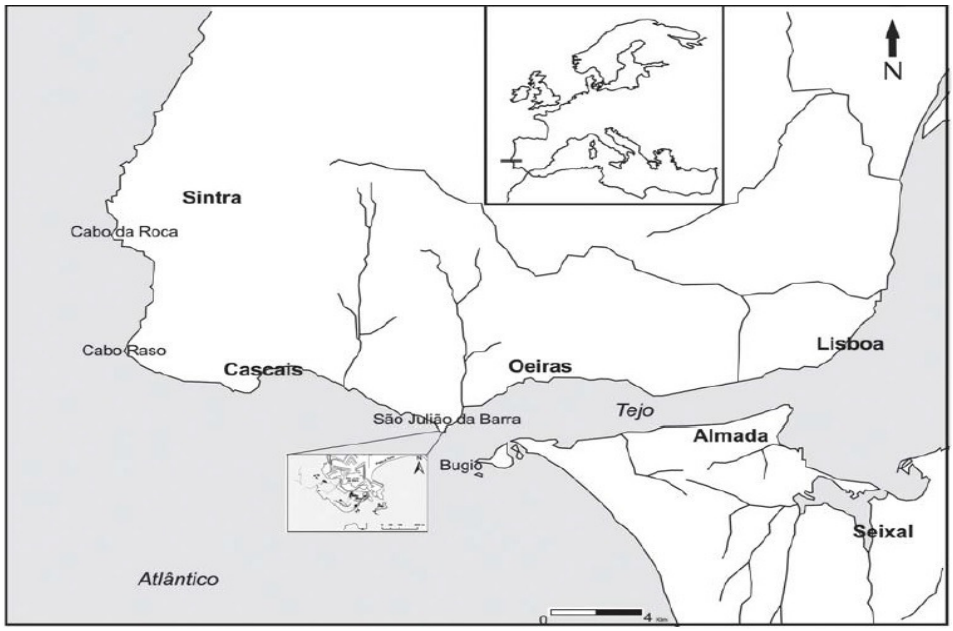

Fig. 34 – Complexo geográfico no Baixo Vale do Tejo.
Fonte: Tiago Miguel Fraga *et al.*, "Research in maritime archaeology in Portugal: a view of the past and presente", in Sila Tripati (ed.), *Shipwrecks around the world. Revelations of the past*, New Delhi, Delta Book World, 2015, p. 458.

Entre o momento do acidente e os dias seguintes, as praias de Lisboa a Cascais foram sendo brindadas com corpos, caixas, barris, fardos e uma maré negra de pimenta que, com a força das correntes, se espalhou por vários quilómetros. Estima-se que viessem a bordo da nau c. 300 toneladas de pimenta[832]. A 19 de Setembro, um oficial régio indicou que parecia mais que se estava perante os despojos de uma armada e não apenas de um navio. Por essa mesma altura, c. 200 corpos já tinham sido contabilizados[833]. Pero Roiz Soares diz que foi uma das maiores perdições jamais vista, "estando toda a praya alastrada de mortos e de riquezas não escapando coussa viua"[834]. Ainda assim, a verdade é que algumas pessoas sobreviveram ao naufrágio, como foi o caso de Pedro Álvares, marinheiro que saiu daquele acidente "meo afogado" e que continuaria a servir na carreira da Índia, chegando a ser guardião[835].

Outro caso a ter em conta é o da *São Jacinto*, que havia partido para a Índia em 1604, levando o vice-rei, D. Martim Afonso de Castro[836]. Retornando no início de 1606, sob capitania de Pero da Silva, veio a varar na ilha de São Lourenço, mais

[832] Francisco Alves *et al.*, *op. cit.*, p. 198.
[833] AGS, *Guerra y Marina*, 668, pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, pp. 266-267.
[834] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 112, p. 402.
[835] Frazão de Vasconcelos, *Pilotos das navegações […]*, p. 70.
[836] *Relações da carreira […]*, pp. 57 e 146; *Memorias das armadas […]*, p. 263; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 185; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 233; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 149.

concretamente na baía de São Vicente, onde perdeu o leme. Acabou por conseguir sair e rumar a Moçambique, vindo a invernar por ali e a construir um novo leme. De regresso ao Reino, viria a perder novamente o leme, desta vez no cabo da Boa Esperança, tendo sido obrigada a aportar com urgência em Angola, onde construiu um novo. Dali prosseguiu a sua viagem, mas acabou por se perder na ilha Terceira, ao que parece ainda em 1607[837]. A carga foi salva e veio para o Reino em navios da armada capitaneada por D. Luís Fajardo, que tinha ido às ilhas dar auxílio às naus da Índia[838].

Um dos casos melhor documentados sobre a perda de um navio da carreira da Índia, no espaço marítimo em observação, diz respeito à nau *Nossa Senhora da Luz*[839], que havia partido para a Ásia na armada de 1614. Esta nau ia sob comando do capitão-mor, D. Manuel Coutinho[840], fidalgo que em 1593 havia servido na armada das ilhas[841]. Os regimentos da viagem de ida, dados aos capitães das naus, impunham que a armada desse ano, composta por 5 naus, navegasse em conserva da capitânia, seguindo a sua bandeira e farol. Sob pena de morte, de perdimento de bens, de fazendas e mercês régias, situação que também englobava os pilotos, assim como os mestres e os restantes oficiais, os capitães tinham de seguir todas as ordens do capitão-mor[842].

A chegada a Goa, devido a condicionantes climatéricas que dificultaram a navegação, acabou por ser tardia, pelo que implicou que os preparativos para o regresso também se atrasassem e a partida fosse retardada, destacando-se dois factores para esse efeito. Por um lado, esperava-se pela vinda de mercadorias de diversas partes da Ásia, sendo que o carregamento foi bastante moroso: tardou a pimenta de Cochim e de Coulão e faltaram as roupas de Cambaia, pelo que teve de se esperar pelas de Negapatão e de Bengala. A nau foi igualmente carregada com

[837] Numa carta de 16 de Outubro de 1607, dirigida a D. Francisco de Almeida, o monarca agradecia pelo acompanhamento que o fidalgo, capitaneando a nau *Nossa Senhora de Oliveira*, havia dado à *São Jacinto* até à Terceira, o que fez com que esta chegasse segura àquela ilha (BA, cód. 51-VIII-9, fl. 31, n. 22). Por esta altura, a *São Jacinto* ainda não tinha naufragado, ou pelo menos a notícia ainda não tinha chegado a Lisboa.

[838] *Relações da carreira […]*, pp. 57 e 146.

[839] Para uma visão pormenorizada e discussão sobre esta nau, assim como da viagem de regresso e o acidente, cf. Maria Ana Marques Guedes, "Viagem da Birmânia aos Açores – Filipe de Brito de Nicote e o naufrágio, no Faial, da nau capitânia N^{a}. S^{ra}. da Luz", in *O Faial e a periferia açoriana nos sécs. XV a XIX*, Horta, Nucleo Cultural da Horta, 1995, pp. 141-160; José António Bettencourt, *A nau Nossa Senhora da Luz [...]*, pp. 53-59.

[840] *Relações da carreira […]*, pp. 65 e 153; *Memorias das armadas […]*, p. 266; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 241; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 156.

[841] Maria Ana Marques Guedes, *op. cit.*, p. 153.

[842] *Documentos remetidos da India […]*, t. III, p. 32.

têxteis de Balagate, cáfila de Tutucorim, fazendas vindas da China e pedraria particular[843]. É muito provável que também tenham sido embarcados escravos. Por outro lado, a demora terá estado igualmente relacionada com a falta de alguns recursos que, devendo ser para os navios de retorno, foram desviados para uma armada enviada à Birmânia, em Setembro de 1615. Esta foi uma operação que, tendo sido levada a cabo sem autorização do rei e contra o parecer do Conselho, causou grande dispêndio à fazenda real[844].

Somente a 9 de Fevereiro de 1615, já passada a monção, a *Nossa Senhora da Luz* iniciou o seu regresso[845], juntamente com outras duas naus, mas como vinha tão avolumada e empachada, poucos dias depois teve de retornar e arribar à barra de Goa, juntamente com a *São Filipe*, capitaneada por Manuel de Vasconcelos. Foram tomadas providências para que fosse retirada parte da carga de ambas, lançando-se vários fardos ao mar, de modo a que ficassem "mui boiantes e desembaraçadas, sem respeito à fazenda, nem interesse de ninguém"[846]. As duas naus acabaram por partir definitivamente de Goa a 15 de Fevereiro[847], sendo que algures no Índico, ao que parece perto das Maldivas, encontraram a nau *São Boaventura*, capitaneada por Nuno da Cunha, vindo esta a meter muita água e sem meio de se salvar. O capitão-mor permitiu que as pessoas dessa nau passassem para a *Nossa Senhora da Luz*, ficando a *São Boaventura* à deriva e sem gente, acabando por se perder[848].

Muito embora o monarca não tenha dado um regimento para a viagem de retorno, ordenou que o vice-rei ficasse incumbido dessa tarefa, pelo que a armada teria de cumprir os requisitos que o rei exigia: proibia-se a escala em Santa Helena e Angola, tendo de se navegar de rota-batida até Lisboa[849]. Para tal, as naus tinham de vir abastecidas de água e mantimentos que suportassem a longa viagem. Uma vez no Atlântico Norte, deveriam rumar até uma posição à altura dos Açores, entre os 40,5º e 42º, ainda que sem haver avistamento das ilhas, partindo dali para a costa portuguesa pelos 40º. Quando estivessem a 60 léguas de terra, teriam de se

[843] Antonio Bocarro, *Historia da India*, pt. I, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876, pp. 335-336; Maria Ana Marques Guedes, *op. cit.*, p. 151; José António Bettencourt, *op. cit.*, p. 55.
[844] Maria Ana Marques Guedes, *op. cit.*, p. 151.
[845] Idem, *ibidem*, p. 151.
[846] Antonio Bocarro, *op. cit.*, pt. I, p. 367.
[847] Maria Ana Marques Guedes, *op. cit.*, p. 151, n. 47.
[848] Antonio Bocarro, *op. cit.*, pt. I, pp. 367-368.
[849] *Documentos remetidos da India […]*, t. III, p. 33.

colocar de modo a fazer a aproximação entre os 40º e 41[850]. No entanto, e à semelhança de muitos outros casos, a verdade é que as ordens estipuladas não foram cumpridas, acabando a *São Filipe* e a *Nossa Senhora da Luz* por fazerem escala em Angola[851]. Mais tarde, em sua defesa, o capitão-mor alegaria que esse desviou esteve relacionado com a necessidade de provimento, referindo que os mantimentos que tinha na sua nau eram insuficientes para as mais de 600 pessoas que tinham sido acolhidas da *São Boaventura*[852]. A escala daquelas duas naus acabaria por ser longa e, posteriormente, voltaram a não ser cumpridas as ordens régias: ao saírem de Angola em conserva, juntamente com uma caravela, navegaram para as ilhas açorianas[853].

No fundo, estas transgressões são semelhantes às cometidas por vários capitães das armadas da Índia na primeira metade do século XVII, não se cumprindo as disposições que eram determinadas nos regimentos[854]. Ainda assim, é preciso olhar para esta questão sob o ponto de vista do ser humano aguentar de forma limitada condições bastante adversas e prolongadas no mar, assim como no que respeita às deficientes condições técnicas associadas à construção naval e à manutenção dos navios, levando à sua debilidade e a que, consequentemente, fosse aumentando o risco de acidente ao longo da viagem. Se os navios, de uma forma geral, chegavam ao Atlântico Norte com o casco bastante debilitado e a meter muita água nos porões, a população de bordo vinha já muito doente e bastante reduzida, o que levava, inevitavelmente, a que se fizessem escalas para consertos técnicos, descanso, reabastecimento e recolha de soldados e gente para os navios, sendo um bom exemplo o caso da *São Filipe* à chegada à Terceira:

> "Em 5 do presente apareçeo à vista desta ilha huma nao que na grandeza pareseo ser da Imdia ordenei a fosem reconheser, ueo o patram com reposta do capitam em que me auisaua ser a nao S. Felipe de uiaiem com muita gente morta; e a uiua tam doente que não uinha de prestar asim no seruiso da bomba, como no ordinario da nao, e que de mantimentos uinha tam necesitado que não tinha nenhuns, e me fasia a saber que se de tudo o não prouiamos com breuidade não çoo a nao não podia seguir uiaie mas antes a gemte estaua amotinada para a uir amcorar neste porto"[855].

---

[850] *Ibidem*, t. III, p. 33.
[851] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 8; pub. in *Boletim do Arquivo Histórico Colonial*, vol. I, Lisboa, Arquivo Histórico Colonial, 1950, p. 176, n.º 19; *Arquivo dos Açores*, vol. I, p. 40.
[852] Maria Ana Marques Guedes, *op. cit.*, p. 153.
[853] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 8; pub. in *Boletim do Arquivo […]*, vol. I, p. 176, n.º 19; *Arquivo dos Açores*, vol. I, p. 40.
[854] Maria Ana Marques Guedes, *op. cit.*, pp. 152-153.
[855] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 3; pub. in *Arquivo dos Açores*, vol. I, p. 29.

Neste caso, como se viu, estava-se ainda perante a agravante de a população de bordo subsistente, ou parte dela, vir amotinada e não obedecer ao capitão, requerendo-se a ancoragem no porto de Angra, algo bastante perigoso devido ao forte temporal de Sul que se vivia, sendo que se tal tivesse acontecido teria resultado muito provavelmente em mais um acidente. A ancoragem da nau naquele local foi evitada pelo desempenho do patrão da ribeira de Angra, que, a mando do provedor das armadas, actuou com cautela e, "fingindo os uinha anchorar, dobrou a nao fora da ponta de S. António e descahiu de modo, que logo ficou pela entrada do porto"[856]. A paragem ao largo do porto angrense só durou um dia, muito provavelmente porque as condições estruturais da nau não eram as melhores, estando a meter muita água e havendo o risco de que viesse ao fundo. Ali a *São Filipe* foi provida de muitos mantimentos e refresco, recebeu 50 homens da terra e desembarcou 70 quase mortos.

O acumular de atrasos verificados na viagem da *São Filipe* e da *Nossa Senhora da Luz* para o Reino viria a ter consequências trágicas. Ao chegar aos Açores, já durante o Inverno e após perder de vista a *São Filipe*, a *Nossa Senhora da Luz* apanhou uma tormenta tão forte ao largo da ilha do Faial que, mesmo com muitos e bons oficiais que levava, não foi possível evitar o acidente[857]. Vindo com 30 palmos de água no porão, e tendo alguma artilharia e mercadorias sido previamente lançadas ao mar[858], a nau chegou àquela ilha pela manhã do dia 7 de Novembro, acabando por dar à costa durante a noite e embater num rochedo, quebrando o gurupés[859]. Com a força do mar, a nau foi correndo ao longo dos rochedos, vindo a lançar âncora perto de Porto Pim, onde acudiram algumas embarcações da terra. Na tentativa de se manter a *Nossa Senhora da Luz* à tona e de se salvar a carga, o capitão-mor proibiu o desembarque das pessoas, sendo necessário dar à bomba para escoar a água e despejar os gamotes. Porém, com o

[856] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 6; pub. in *Boletim do Arquivo […]*, vol. I, p. 173, n.º 17; *Arquivo dos Açores*, vol. I, p. 34.
[857] Antonio Bocarro, *op. cit.*, pt. I, p. 368.
[858] O lançamento de parte das mercadorias ou da artilharia ao mar era propício a conflitos a bordo, já que surgiam diferentes opiniões quanto ao que se deveria fazer e alguns embarcados acabavam por ser prejudicados. Em 1606, por exemplo, vindo de Goa para Lisboa, a nau *Nossa Senhora de Bettencourt* esteve em risco de naufragar ao largo de Moçambique. Na altura de atirar a carga ao mar, com o intuito de se salvar o navio, propôs-se que em primeiro lugar fosse a artilharia e a pimenta do rei. No entanto, para se tentar evitar o naufrágio, foi realizado um requerimento ao capitão, Brás Teles de Meneses, propondo-se que fosse lançada ao mar em primeiro lugar a fazenda dos que não estavam a trabalhar com o intuito de salvar a nau (Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, *op. cit.*, p. 21).
[859] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 4, 5 e 6; pub. in *Boletim do Arquivo […]*, vol. I, pp. 172 e 177-178, n.º 17, 20 e 21; *Arquivo dos Açores*, vol. I, pp. 30-34.

crescer da tempestade e o aumentar da agitação marítima, muita gente lançou-se aos barcos de auxílio dos habitantes locais e fugiu para terra. A *Nossa Senhora da Luz* foi andando à garra, vindo novamente a embater em rochedos, na zona da Carrasca, desfazendo-se "em miudos pedaços"[860].

Fig. 35 – Costa rochosa junto à entrada da baía de Porto Pim.
Fotografia: Marco Oliveira Borges

Fig. 36 – Costa Sul da ilha do Faial. Localização aproximada
do sítio do naufrágio da *Nossa Senhora da Luz*.

[860] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 6; pub. in *Boletim do Arquivo […]*, vol. I, p. 173, n.º 17; *Arquivo dos Açores*, vol. I, pp. 34-35.

As fontes não são consensuais quanto ao número de mortes, sendo indicadas 150, 200 ou mais de 200 vítimas[861]. Relativamente às mercadorias, muita caixaria e fardos iam dando à costa sem que pudessem ser devidamente recuperados e contabilizados, já que o mau tempo impedia que as autoridades competentes – nomeadamente o corregedor das ilhas, ausente em São Jorge, e o provedor da Fazenda, presente em São Miguel – se deslocassem ao Faial. Recebido o aviso em Angra, o provedor das armadas, visando salvaguardar a fazenda, ordenou que se preparasse uma caravela para aquela ilha com "buzios"[862], ou seja, mergulhadores encarregados de recuperar a carga afundada, que estava a dar à costa e que em breve iria servir de chamariz a corsários[863]. Contudo, em finais de Janeiro de 1616, parte das mercadorias ainda estava submersa, aguardando-se pela ocasião certa para ser recuperada pelos mergulhadores.

Neste caso há que salientar igualmente a grande quantidade de pedraria que se salvou por alguns dos tripulantes, que foram a nado para a praia, ou que foi dando à costa[864]. Note-se que em Goa havia sido embarcada uma quantidade indeterminada de pedraria, nomeadamente rubis, pedras-bazar, diamantes, esmeraldas, topázios e peças de ouro guarnecidas com pedras raras, que seriam provenientes do roubo de um tesouro imperial na Birmânia[865].

Em suma, a quem ou a que factor(es) se pode atribuir a culpa pela perda da nau? Pelo que se viu até agora, alguns dados concretos podem ajudar a responder a esta questão. Das posteriores averiguações que o rei ordenou para se poderem apurar as causas e imputar a culpa a alguém pela perda das naus *São Boaventura* e *Nossa Senhora da Luz*, destacam-se duas linhas de pensamento. Por um lado, os peritos indicaram que a *Nossa Senhora da Luz* deveria ter saído de Goa muito mais cedo do que aquilo que realmente aconteceu, sendo o mês de Dezembro o período apropriado, a fim de se acompanhar a monção[866]. No entanto, D. Manuel Coutinho havia confiado no experimentado piloto que levava, Gaspar Ferreira Reimão, que, por não haverem pilotos capazes no Reino, havia sido constrangido pelo rei a rumar

[861] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 6; pub. in *Boletim do Arquivo […]*, vol. I, p. 173, n.º 17; *Arquivo dos Açores*, vol. I, p. 35; Antonio Bocarro, *op. cit.*, pt. I, p. 368; *Relações da carreira […]*, p. 153; Maria Ana Marques Guedes, *op. cit.*, p. 144.
[862] O termo "búzios", passando ele também para o Atlântico, era uma designação asiática para aludir aos mergulhadores especializados na apanha de pérolas (idem, *ibidem*, pp. 145, 156 e 160).
[863] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 6; pub. in *Boletim do Arquivo […]*, vol. I, p. 173, n.º 17; *Arquivo dos Açores*, vol. I, pp. 35-36.
[864] Maria Ana Marques Guedes, *op. cit.*, p. 145.
[865] Antonio Bocarro, *op. cit.*, pt. I, p. 368; *Relações da carreira […]*, p. 153; Maria Ana Marques Guedes, *op. cit.*, pp. 141, 143, 145 e 149-160.
[866] Idem, *ibidem*, p. 153.

à Índia pilotando aquela nau, vendo-se obrigado a voltar ao activo quando já estava aposentado do ofício de piloto-mor[867]. Por outro lado, as naus *São Boaventura* e *Nossa Senhora da Luz*, na ribeira de Goa, tinham sido sujeitas a trabalhos de carpintaria e calafetagem, mas posteriormente ao naufrágio do Faial o rei considerava que tinham sido mal reparadas, porquanto as infiltrações no casco começaram logo após a saída do porto[868]. Das averiguações realizadas, em que foram ouvidos, entre outros, os oficiais daquela ribeira, concluiu-se que as naus tinham sido sobrecarregadas e as mercadorias mal arrumadas. Além disso, relativamente à reparação, a maior parte das informações recolhidas confirmava que os navios tinham recebido concertos de carpintaria e calafetagem, mas algumas testemunhas ouvidas suspeitavam que esta última tarefa, ou por ter sido entregue a jovens inexperientes, ou por falta de cuidado na obra, tinha sido mal realizada. Por fim, certas pessoas achavam que poderiam ter existido abusos nas obras de carpintaria, uma vez que foram efectuadas por empreitada, a partir das avaliações dos oficiais da ribeira[869].

Após a *Nossa Senhora da Luz*, somente para 1625 temos a indicação da perda de um navio da carreira da Índia no trajecto em observação, isto fora do âmbito das perdas associadas a ataques inimigos. O caso ocorreu na barra do Tejo, envolvendo a nau capitânia *São Francisco Xavier*, que era de 4 cobertas e tinha entre 700 a 800 toneladas[870]. Ao que parece, Charles Boxer, num artigo publicado inicialmente em 1939, foi o primeiro investigador contemporâneo a destacar de forma sistematizada as armadas da Índia partidas do Tejo entre 1620 e 1624, sendo que na de 1623 ia integrada a *São Francisco Xavier*[871].

Partindo para a Índia a 24 de Março daquele ano, sob comando de D. António Telo de Meneses, a armada deste ano era composta por 3 naus, 3 galeões e 2 patachos. Estes últimos 5 foram enviados em socorro de Ormuz, que tinha sido tomada por persas, auxiliados por ingleses, em Maio de 1622[872]. A *São Francisco Xavier* veio a invernar, à ida e juntamente com a nau *Conceição* e o galeão

[867] Antonio Bocarro, *op. cit*., pt. I, p. 324. Sobre este caso, vide supra, vol. I, cap. II.
[868] José António Bettencourt, *op. cit*., p. 54.
[869] Idem, *ibidem*, pp. 54-55.
[870] Christiano Barcellos, "Construcções de naus […]", pp. 58 e 69; Quirino da Fonseca, *Os portugueses no mar […]*, pp. 464-465.
[871] C. R. Boxer, "On a portuguese carrack's bill of lading in 1625", in *From Lisbon to Goa […]*, pp. 176-200. Ainda assim, cf. Ignacio da Costa Quintella, *op. cit*., t. II, pp. 193-211.
[872] *Documentos remetidos da Índia […]*, t. IX, pp. 267-268; *Relações da carreira […]*, pp. 74 e 158; *Memorias das armadas […]*, p. 268; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 247; idem, *As armadas da Índia […]*, pp. 163-164; André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, p. 210.

Misericórdia, em Moçambique. Quando fazia a aproximação à ilha encalhou "na mesma restinga em que o anno dantes havia encalhado a nao do Vice-Rei mas por ser mais na ponta do baixo com lhe cortarem o mastro sahio e se concertou"[873].

Em Moçambique foi gasto muito do dinheiro trazido para a compra de pimenta e ajuda financeira do Estado da Índia, já que, durante os meses de invernada, houve que comprar mantimentos e consertar os navios[874]. Se já havia ordens prévias de parte da Coroa para que, à chegada a Goa, o juiz dos feitos tirasse devassa junto dos capitães das naus, algo que foi cumprido, acrescia que o vice-rei da Índia, D. Francisco da Gama, entretanto, viria a ser informado pelo capitão e os oficiais da fortaleza de Moçambique sobre os gastos ocorridos durante os meses em que os navios ali estiveram de invernada. Culpava-se o capitão-mor pelo sucedido, porquanto uma vez chegados a Moçambique os navios não haviam prosseguido viagem para a Índia, onde chegaram apenas em finais de Maio de 1624, acabando o vice-rei por remeter para o Reino uma relação e uma cópia da devassa levantada[875].

Além disso, D. António Telo de Meneses havia criado problemas em Moçambique, tendo essas informações sido igualmente remetidas para Portugal. Durante um domingo mandou sitiar a igreja matriz da fortaleza de Moçambique, ordenando aos seus homens que estivessem em armas, isto porque se pretendia evitar que alguém tentasse impedir o cerco ordenado pelo próprio D. António, algo que viria a ser experimentado por D. Lopo de Almeida, capitão interino de Moçambique. A situação ficou resolvida devido à intervenção de algumas pessoas (não nomeadas) e, em particular, de Francisco Borges de Castelo Branco, capitão do galeão *Misericórdia*, o qual fechou as portas da igreja por dentro, impedindo assim a entrada dos homens do capitão-mor. Não são conhecidas as razões para esta atitude, dizendo-se apenas que era coisa de pouco fundamento, mas é de crer que a situação tenha sido despoletada por um conflito entre D. António Telo de Meneses e outro capitão português, possivelmente Francisco Borges de Castelo Branco. Seja como for, o vice-rei acabou por alertar o rei sobre este assunto[876].

Durante a estadia dos navios na Índia, os homens do mar da *São Francisco Xavier* e da *Conceição* passaram algumas dificuldades. A 22 de Agosto de 1624,

[873] BNP, Ms. 26, 153, n.º 119.
[874] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 13, n.º 126; ANTT, *LM*, liv. 22, fls. 46v-47 e 63v; *Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções (1625-1627)*, vol. I, [Lisboa], Centro de Estudos Damião de Góis, 2000, pp. 112 e 125-126.
[875] ANTT, *LM*, liv. 22, fls. 46v-47 e 63v; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, pp. 112 e 125-126.
[876] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 47-47v; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 113.

em Conselho de Fazenda, alegou-se que estavam muito pobres e "invernando sem nenhum remedio"[877], devido ao tempo dispendido em Moçambique, pelo que o vedor da Fazenda, a pedido de D. António Telo de Meneses, sugeriu que fossem pagos os mantimentos para todos. Acabou por ser aprovado o pagamento de três meses de invernada àqueles homens.

Mais tarde, e sobretudo com o aproximar da época de partida, o vice-rei foi escrevendo outras informações destinadas a chegarem ao rei. Por carta de 22 de Janeiro de 1625, D. Francisco da Gama mostrava dificuldades em conseguir a gente do mar necessária para todos os navios que se pretendiam enviar para o Reino, até porque muitas pessoas tinham sido mobilizadas para a armada de alto bordo[878]. Se era impossível expedir o galeão *São Francisco*, que acabaria por ficar no Índico, a mesma necessidade havia posto em risco a partida do galeão *São João* para Portugal, se bem que, por essa altura, fosse um cenário que já estivesse afastado. Entre os 6 navios que se estavam a aprestar para o Reino, 2 deles tinham zarpado para a Índia em 1623, sob comando de D. António Telo de Meneses, enquanto que os restantes tinham feito a mesma viagem em 1624, sob liderança de Nuno Álvares Botelho[879]. Devido ao perigo da chegada de inimigos, foi ordenado que, durante o tempo em que estes navios estivessem a receber a carga de especiarias e de outras mercadorias asiáticas com que viriam para o Reino, fosse colocado 1 galeão com vinte peças de artilharia e 2 galés a fazerem a sua segurança[880].

A 30 de Janeiro, D. Francisco da Gama confirmava que as naus que tinham ido para o Índico sob capitania de Nuno Álvares Botelho, assim como o galeão *São João*, partiriam em conserva para o Reino juntamente com as 2 naus da companhia de D. António Telo de Meneses[881]. Numa outra carta, algures de Janeiro, o vice-rei fazia a mesma confirmação. No entanto, acrescentava que as naus da companhia de D. António Telo de Meneses, mais as duas partidas de Lisboa em 1624 e o referido galeão, não estavam dotadas de artilharia, ao que parece devido à armada de alto bordo ter levado toda a que havia, pelo que foram providenciadas algumas peças de ferro para tentar remediar a situação[882]. O vice-rei e conde-almirante parecia confiar na protecção de grupo como um potencial dissuasor de possíveis

[877] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 13, n.º 116.
[878] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 13, n.º 109; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, pp. 90-91.
[879] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 13, n.º 109; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, pp. 90-91.
[880] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 13, n.º 116.
[881] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 30v, n.º 226 e 227; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 105.
[882] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 4, n.º 60; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 83.

ataques, aludindo ainda à protecção divina ("E Sera deus Seruido leua-lla a saluam[ento]"[883]), aspectos que levam a crer que os navios não seguiriam para Portugal devidamente armados.

Se inicialmente haviam sido referidas dificuldades em se conseguir reunir a gente do mar necessária para a viagem até Portugal, pelo menos no que respeita ao galeão *São João*, a 4 de Fevereiro o vice-rei justificou a razão pela qual deu licença para se embarcar muita gente na armada de torna-viagem, ainda que tivesse sido pressionado para tal, dizendo que as pessoas destacadas ajudariam na defesa dos navios e que não iriam fazer falta ao Estado da Índia[884]. Além disso, pedia ao rei que os homens enviados nas naus para a Ásia fossem melhor avaliados, sendo necessário definir qual o serviço a desempenhar, como se deveria servir e quais as capacidades pessoais de cada um para o fazer.

Quem não quis partir para o Reino, na armada que se preparava para largar da Índia, foi D. Ana, mulher de D. António Telo de Meneses, situação que, em Fevereiro de 1625, levou a problemas. D. Ana terá feito uma queixa contra o marido, dizendo que veio oprimida de Cochim para Goa, pois aquele quebrara "o deposito, em que ella estaua em Cochim"[885], ou assim parece ter sido este o parecer dos desembargadores quanto à petição da visada. Para sua segurança, o vice-rei referiu que iria colocar D. Ana num recolhimento, em Cochim, esperando receber ordens do rei sobre o pedido de entrega da esposa feito por D. António Telo. Assim, D. Ana acabaria por ficar na Índia, sendo que apenas a 7 de Março de 1626 é que o rei se pronunciou sobre este caso, indicando que esta só deveria ser entregue ao marido com um mandado eclesiástico, pedindo ainda que fossem enviados os papéis da petição/queixa e os pareceres dos desembargadores.

Entretanto, algures em Fevereiro de 1625, um dia antes da partida prevista para o Reino, o capitão-mor mandou dizer ao vice-rei que a nau *São Francisco Xavier* não tinha mais do que 90 barris de pólvora no seu paiol, sendo que os outros capitães também se queixaram do mesmo. Isto levou a uma repreensão geral do vice-rei, questionando os capitães pelo facto de não terem reportado a situação antecipadamente. Ao comunicar com o vedor da Fazenda, D. Francisco da Gama foi informado de que havia escassez de pólvora em Goa, estando relacionada com o facto de que a que tinha vindo do Reino recentemente chegou ali "danada"[886].

[883] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 4, n.º 60; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 83.
[884] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 55v-56; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 118.
[885] ANTT, *LM*, liv. 23, fl. 62.
[886] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 72-72v; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, pp. 133-134.

Para remediar a situação foi decidido fabricar uma certa quantidade na casa da pólvora, mas um incêndio durante os preparativos não permitiu o provimento, acabando por atrasar bastante a partida da armada. Face a tudo isso, o vice-rei lamentou-se pela muita falta que fazia a pólvora que tinha sido enviada para Moçambique e Diu. Antecipando prováveis queixas dos capitães à chegada ao Reino, uma vez que não estavam satisfeitos com as porções embarcadas nos seus navios, o vice-rei argumentava que as naus não iriam partir tão mal servidas de pólvora para que isso justificasse qualquer tipo de acusação. Todos os esforços haviam sido feitos no sentido de recolher a maior quantidade de pólvora que se conseguisse, algo que até foi realizado nas casas de particulares, alegando-se que não havia sido encontrada mais nas diligências efectuadas em Goa[887].

Outra questão que importa referir tem a ver com a dúvida surgida sobre quem deveria ser o capitão-mor na torna-viagem, visto que com a invernada da armada de 1623 existiam dois capitães-mores de armadas de diferentes anos. Tendo em conta que Nuno Álvares Botelho, capitão-mor da armada de 1624, ficou como capitão-mor do mar da Índia, João Pereira Corte Real recebeu indicações para ocupar o cargo de capitão-mor dessa armada no regresso ao Reino[888]. Porém, com duas armadas a terem de regressar a Portugal em 1625, a opinião sobre quem deveria ser o capitão-mor de todos os navios gerou dúvidas, pelo que se formou um Conselho. Contra o voto da maioria das pessoas opôs-se D. Lourenço da Cunha, que preferia ver João Pereira Corte Real (nomeado capitão-mor da armada de 1624 somente na ausência de Nuno Álvares Botelho) como cabeça, até porque, entre os argumentos aduzidos, alegava que era costume que nas ocasiões em que duas capitanias-mores de diferentes anos se juntavam a do ano presente liderava. No entanto, acabou por se decidir que D. António Telo de Meneses viria por cabeça das duas armadas, visto que havia sido nomeado pelo rei e porque trazia o piloto mais experiente – naquilo que seria uma alusão a Aleixo da Mota –, tendo de ser seguida a sua derrota e farol, mas com a condição de que João Pereira Corte Real pudesse hastear a sua própria bandeira e tivesse jurisdição sobre a gente das 2 naus e do galeão da sua companhia. Neste sentido, ordenou-se que D. António Telo de Meneses viesse em "boa correspondência com o dito João Pereira e não faltando nas cortesias devidas"[889]. Era fundamental que os navios das duas

[887] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 72-72v; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, pp. 133-134.
[888] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 12, n.º 60.
[889] Idem, *ibidem*.

armadas não se apartassem, pois só assim se poderiam defender melhor caso encontrassem inimigos pelo caminho.

Depois de várias dúvidas sobre alguns aspectos da torna-viagem e diversas adversidades vividas durante a presença no Índico, a 4 de Março de 1625, juntamente com a *Conceição*, tal como com 2 naus e 1 galeão partidos para o Índico em 1624, a *São Francisco Xavier* iniciou finalmente o regresso ao Reino. O regimento de viagem que as armadas de 1623 e 1624 levaram para a Índia impunha que, no regresso, os navios teriam de vir em conserva e bem abastecidos de água e de mantimentos, sendo proibida a escala em Santa Helena, nos Açores ou em qualquer outro lugar. Porém, chegava a ser referido que, somente em caso de necessidade de se embarcar mantimentos, era possível fazer escala nas ilhas. Exceptuando nesse contexto, tudo havia que ser realizado conforme as ordens declaradas, estando previsto que as armadas da Índia tivessem o apoio das armadas de protecção à chegada à costa portuguesa[890].

Devido a problemas com a nau *Conceição*, que sofreu bastante com uma forte tempestade pouco depois de dobrar o cabo da Boa Esperança e começou a meter muita água, a armada decidiu fazer escala na perigosa Santa Helena. Por essa altura, não se encontravam inimigos na ilha, pelo que a *Conceição* ficou em reparação, ao mesmo tempo que parte da carga foi descarregada e transferida para os outros navios[891]. Como os trabalhos de descarga e reparação prolongaram-se, achou-se mais correcto deixar a nau sozinha – o que ia contra as ordens dos regimentos, que impunham que ninguém se apartasse –, partindo os restantes navios para o Reino. Dias depois chegou um navio neerlandês àquela ilha, o *Hollandia*, entrando em confronto de artilharia com a nau portuguesa, que, apesar da resistência que ofereceu, acabou por ficar impossibilitada de navegar. Outros navios inimigos haveriam de chegar a Santa Helena e combater com a *Conceição*, que recebeu auxílio vindo do Brasil. As suas mercadorias e gente acabariam por ser levadas para o Brasil e depois para Lisboa[892].

Olhando para o resto da viagem, mais especificamente para o caso da *São Francisco Xavier*, que retornava com uma carga de 4.177 quintais, 3 arrobas e 15 arráteis de pimenta carregada em Cochim[893], ainda fez escala nos Açores, onde embarcou soldados e mantimentos. Posteriormente, já no Tejo, veio a encalhar, a

[890] Idem, *ibidem*.
[891] C. R. Boxer, *op. cit.*, pp. 186-187; André Murteira, *op. cit.*, pp. 200-202.
[892] C. R. Boxer, *op. cit.*, pp. 186-190; André Murteira, *op. cit.*, pp. 201-202.
[893] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 13, n.º 124.

partir-se em duas partes e a naufragar no cachopo Sul, a 23 de Outubro daquele ano, levando à morte mais de 30 pessoas por afogamento[894]. Tendo em conta as muitas pessoas que deveriam vir embarcadas, se bem que boa parte das que haviam vindo da Índia devessem ter morrido durante a viagem, o número até não foi elevado[895]. A proximidade daquele banco de areia e de rochedos fez com que muitas pessoas conseguissem nadar até ele, salvando-se das águas do Tejo.

Da documentação que vinha a bordo da nau, alguma ficou em muito mal estado, não sendo possível ler as informações, situação que seria, posteriormente, reportada pela Coroa ao vice-rei da Índia[896]. Num dos casos, falava-se de um caderno onde vinha indicada a soma de dinheiro que se gastava anualmente na luta contra os inimigos europeus e muçulmanos na Ásia. Este era um assunto sempre importante, até para se compreender se havia decorrido alguma ilegalidade ou outro tipo de problema com os dinheiros provenientes do rendimento da Cruzada e aplicados na guerra, pelo que foi pedido ao vice-rei que fizesse uma nova relação sobre a quantia que havia reunido e de que modo fora gasta[897].

Por documentos expedidos entre 17 e 24 de Novembro de 1625, era referido que Cristóvão d'Alien, soldado espanhol que havia estado fixo na Terceira, tinha embarcado na nau *São Francisco Xavier* aquando da passagem desta pela ilha, tendo sido um dos sobreviventes do acidente. Ficando ferido e muito maltratado, havia sido levado para o Hospital de Todos os Santos, queixando-se de que não lhe estava a ser dado o devido socorro como os outros soldados que vinham a bordo estavam a receber. Neste sentido, pedia ao rei que lhe fosse dado o apoio necessário e, além disso, que fossem pagos os 1.000 reais "que se da a cada

---

[894] *Documentos remetidos da Índia […]*, t. IX, pp. 267-268; AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 32-36 e 41-42; pub. in *Arquivo dos Açores*, vol. I, Ponta Delgada, Direcção Regional de Cultura, 1999, pp. 192-198 e 210-213; *Relações da carreira […]*, pp. 74 e 158; *Memorias das armadas […]*, p. 268; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 247; idem, *As armadas da Índia […]*, pp. 163-164; André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, p. 211. Recentemente, Alexandre Monteiro fez uma síntese sobre a viagem e o naufrágio da *São Francisco Xavier*, embora sem indicar qual a origem institucional e as respectivas cotas dos documentos que usou, pelo menos na versão *pdf* de um documento disponibilizado *online* e que foi entregue à DGPC. Além disso, alguns dados relacionados com o tema apresentam erros e imprecisões (cf. Alexandre Monteiro, "O achado Tejo A (2017) e a alegada descoberta de uma nau da Índia (2018)", [documento entregue à Direcção-Geral do Património Cultural] 20/10/2018, pp. 1-39 (disponível em https://www.mergulho-na-historia.pt/o-tejo-a-a-nau-sao-francisco-xavier/?fbclid=IwAR2es2usoCx1nP0Z85OMMl0yb9MAUHy_1mWk8TKagEeY9H3OzKC1oNsuO_0).

[895] Um dos sobreviventes do acidente foi Francisco Rombo de Barros, cavaleiro-fidalgo natural de Alenquer que mais tarde viria a ser feito cativo por corsários muçulmanos e vendido em Salé (AHU, *CU*, *Índia*, cx. 15, n.º 195).

[896] ANTT, *LM*, liv. 23, fls. 91 e 166.

[897] Idem, *ibidem*, fl. 91.

soldado"[898]. Em relação ao último aspecto, o pedido acabou por ser reconhecido, tendo sido ordenado ao vedor da Fazenda que procedesse ao pagamento.

Semelhantes pedidos relativos ao pagamento foram realizados por outros soldados que, na Terceira, tinham embarcado na *São Francisco Xavier*, como foi o caso de Gaspar Teixeira, natural daquela ilha. Este foi um dos últimos soldados que saiu a nado da nau, "perdendo tudo o que trazia de remedio e roupa para poder estar, e voltar otra ues à dita jlha Terceira"[899]. Alegando ser pobre, somente se lhe fosse pago o que era devido poderia retornar a casa.

Ainda não se conseguiu compreender o contexto exacto em que se deu o acidente da nau *São Francisco Xavier*, a qual teria Aleixo da Mota como piloto e Manuel Fernandes Teixeira, cavaleiro da Ordem de São Bento de Avis, como mestre[900]. O que se sabe é que estes dois indivíduos viriam a ser considerados culpados pela perda dessa nau[901], mas aquando da sua chegada perto da barra já se estaria a fazer sentir mau tempo e mar bravio, factores que foram indicados para os dias posteriores. Sabendo que eram os pilotos de Cascais que tomavam o comando das operações de entrada dos navios da carreira da Índia na barra do Tejo e que Aleixo da Mota não integrava esse grupo, porque razão lhe foi imputada a culpa? Teria feito força para que fosse ele a liderar os procedimentos, relegando para segundo plano o auxílio dos pilotos de Cascais? Teria desrespeitado algum conselho daqueles práticos? Ou, pior ainda, teria dispensado a sua ajuda?

Já tínhamos visto que a sua preferência para entrar no Tejo era pelo canal Sul, conforme indica o seu roteiro de navegação da carreira da Índia[902], e foi precisamente nesse local onde ocorreu o acidente. No entanto, também já analisámos o processo de entrada no Tejo e vimos que o canal Norte, em condições normais, era aquele que tinha preferência dos pilotos da barra, se bem que o assunto não fosse pacífico e, com as naus a chegarem entre os meses de Setembro e Novembro e a poderem apanhar temporal de Sul, que deveria já estar em curso pelo dia 23 de Outubro, fazer a carreira de São Gião seria bastante mais perigoso, pelo que se poderia optar pela entrada a Sul. Neste sentido, é de crer que Aleixo da Mota, com o aval do mestre da nau, tenha tomado a decisão de ser ele a

[898] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 32; pub. in *Arquivo dos Açores*, vol. I, pp. 192-193.
[899] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 35; pub. in *Arquivo dos Açores*, vol. I, pp. 195-196.
[900] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 117, n.º 164; BA, cód. 51-VIII-22, fl. 87v-88, n.º 180. Contrariamente a Alexandre Monteiro, *op. cit.*, p. 31, que, erroneamente, indica aqueles dois indivíduos como sendo pilotos da barra do Tejo.
[901] BA, cód. 51-VIII-22, fls. 87v-88, n.º 180.
[902] Vide supra, vol. I, cap. I.

liderar o modo de entrada na barra, podendo até ter dispensado o apoio dos pilotos de Cascais ou ter imposto algum tipo de condição a esses práticos. Por conseguinte, algo terá corrido mal numa altura em que o mau tempo já se faria sentir, acabando o célebre piloto por arcar com a responsabilidade e ser considerado culpado pela perda da nau. De facto, pensamos que terá havido, precisamente, uma imposição para que fosse Aleixo da Mota a liderar as operações e a nau entrasse pela carreira da Alcáçova.

Não sabemos por qual dos canais entraram os outros 3 navios que também vinham da Índia, mas dois deles, a nau *Chagas* e o galeão *São João*, chegaram ao Tejo igualmente a 23 de Setembro, enquanto que a *Nossa Senhora da Quietação* chegou a Lisboa apenas a 28 desse mês[903]. Contudo, face ao estado do mar, é de crer que tenham entrado a Sul.

Nos tempos seguintes seria movido um processo-crime contra Aleixo da Mota e Manuel Fernandes Teixeira, arrastando-se nos anos subsequentes. Num documento de 19 de Outubro de 1628, mas do qual só se conhece um traslado posterior, o monarca referia que havia visto "a relação que os desembargadores João Pinheiro, Diogo da Cunha e Francisco Carvalho fizeram acerca das sentenças que se deram em favor de Aleixo da Mota e Manuel Fernandes Teixeira, culpados no caso da perdição da nao São Francisco Xavier que vindo da Jndia fez naufragio na barra dessa cidade"[904]. Por esta altura, através de uma petição de Manuel Fernandes Teixeira, estava a ser solicitada uma 3ª instância da sentença dada em segunda sobre esse mestre, havendo ordens para que os juízes que o rei nomeasse para essa nova instância despachassem em grau de revista o feito do piloto Aleixo da Mota. O rei referia que, uma vez vistas e consideradas as formas das defesas, assim como "proua da deuassa se de e o deuido castigo a hum delicto tão graue"[905]. Para cumprimento do assunto em análise, ordenava que se declarasse na provisão dessa revista a razão por que se derrogava a disposição da ordenação.

Por outro documento, desta vez de 13 de Novembro, o desembargador João Pinheiro vinha pedir, a alguém não nomeado, que ordenasse ao Promotor das Ordens que pedisse a tal 3ª instância do feito-crime de Manuel Fernandes Teixeira, e que, depois do rei nomear para essa 3ª instância juízes, se procedesse então à revista do feito de Aleixo da Mota para esses mesmos juízes da 3ª instância do feito

[903] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*, p. 164.
[904] BA, cód. 51-VIII-22, fl. 87v-88, n.º 180.
[905] Idem, *ibidem*.

de Manuel Fernandes Teixeira. Isto consistia numa violação dos procedimentos normais, pois deveriam ser juízes distintos a verificar estes feitos, mas era expressamente assim pedido para que os mesmos juízes tivessem acesso às alegações das defesas e testemunhas, o que promoveria o cumprimento integral da justiça.

Assim, apesar de terem sido inicialmente considerados culpados pela perdição da nau *São Francisco Xavier*, o que redundava num caso de má navegação, o processo judicial que envolvia Manuel Fernandes Teixeira e Aleixo da Mota ainda não estava concluído, havendo a possibilidade de que ambos fossem declarados inocentes. E é possível que isso tenha mesmo acontecido, pelo menos no caso de Aleixo da Mota, já que a 3 de Abril de 1629 embarcou novamente para a Índia como piloto de um navio[906].

Terá sido a falta de pilotos experimentados que levou a que Aleixo da Mota fosse novamente colocado nos destinos da Índia? É bem provável que assim tenha sido, até devido à sua enorme experiência. Note-se que Aleixo da Mota fez a carreira da Índia durante muitos anos, sendo considerado um dos pilotos mais experientes do seu tempo. Em 1616, já fazia esse trajecto há 30 anos, tendo servido, gradualmente, como marinheiro, sota-piloto e piloto[907].

Muito embora alguns autores tenham vindo a indicar que Aleixo da Mota morreu em 1630, em viagem para a Índia[908], o assunto precisa de ser olhado com maior cuidado. Atentemos no trecho alusivo a uma viagem da carreira que tem sido usado para justificar essa alegada morte:

> "A 16 de Julho dobramos o cabo de Boa Esperança, & porque aos 21 faleceo o piloto do Viso-Rey Aleyxo da Mota mandou pedir ao capitão mor o sotapiloto Antonio Pereyra, que logo lhe mandou, & porque o Viso-Rey fiava muyto do piloto Luis Alvares[909], queria que todos os dias viessemos à fallla para conferir o Sol, que tomava com o que se tomava na sua nao"[910].

---

[906] Fr. Nuno da Conceição, *Relaçam da viagem [...]*, fl. 8.

[907] Sobre este piloto, cf. Sousa Viterbo, *Trabalhos náuticos dos portugueses. Séculos XVI e XVII*. Introd. de José Manuel Garcia, [Lisboa], Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, pp. 219-220; Frazão de Vasconcelos, *Pilotos das navegações [...]*, pp. 3-4; idem, "Apontamentos sobre Aleixo da Mota [...]", pp. 109-119; Alberto Iria, *Da Navegação [...]*, p. 34; Maria Manuel Torrão, "Aleixo da Mota", pp. 764-765; António Costa Canas, "Aleixo da Mota", in *Navegações Portuguesas*. Disponível em http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/a27.html [consultado a 18/04/2015].

[908] Frazão de Vasconcelos, *Pilotos das navegações [...]*, pp. 3-4; idem, "Apontamentos sobre Aleixo da Mota [...]", pp. 110 e 119; António Costa Canas, *op. cit*.

[909] Seria Luís Álvares Mocarra, que ainda era vivo em Setembro de 1642, altura em que chegou a Lisboa num patacho de aviso vindo do Índico (*Relações da carrreira [...]*, p. 89).

[910] Fr. Nuno da Conceição, *Relaçam da viagem [...]*, fl. 8.

Em primeiro lugar, é preciso referir que o trecho é respeitante a uma viagem para a Índia, realizada em 1629, e não relativo à torna-viagem do ano seguinte. Corrigido este passo, importa tentar perceber qual foi o piloto que morreu: Aleixo da Mota ou outro? Se neste excerto se interpretar que foi o conde de Linhares, que ia assumir o cargo de vice-rei do Estado da Índia, que mandou pedir ao capitão-mor que disponibilizasse o sota-piloto, evidentemente para render o que havia morrido, então o piloto do futuro vice-rei era Aleixo da Mota. No entanto, se, inversamente, foi este reputado piloto a pedir o tal sota-piloto, o que nos parece mais verosímil, o falecido teria forçosamente de ser outra pessoa. Aliás, terá mesmo sido Aleixo da Mota quem mandou chamar António Pereira. Esta interpretação é corroborada pela presença do pronome clítico "lhe", presente na passagem "que logo lhe mandou", o qual requer inevitavelmente um substantivo indicado anteriormente ao qual possa fazer referência. Neste sentido, esse substantivo só poderá ser o sujeito associado à expressão "mandou pedir". Dado o contexto frásico de ocorrência, e por motivos de concordância entre sujeito e verbo, o único elemento capaz de servir de sujeito a "mandou pedir" é necessariamente o próprio "Aleyxo da Mota"[911].

Seja como for, menos de quatro anos depois do acidente da *São Francisco Xavier* e perto de cinco meses após a última referência conhecida ao andamento da 3ª instância sobre o caso que envolvia a perdição daquela nau, Aleixo da Mota estava a fazer novamente a carreira da Índia.

Melhor sorte do que a referida nau teve a *Nossa Senhora da Quietação*, que passou grandes dificuldades em frente a Cascais, tendo sido socorrida pelo galeão *Santiago*, capitaneado por João de Sousa Falcão Coutinho. Como duas barcas que haviam sido enviadas para levar duas amarras e uma âncora à nau foram forçadas a arribar, ao que parece devido a mau tempo, o galeão acabou por desempenhar essa tarefa de auxílio, contribuindo para que a *Nossa Senhora da Quietação* ficasse fora de perigo[912]. Esta nau terá chegado a Cascais em más condições, sendo muito provavelmente a que, uns dias antes, havia enfrentado vários navios corsários na Ericeira[913]. A *Nossa Senhora da Quietação* acabaria por aportar em Lisboa, como se referiu, no dia 28 de Outubro, sendo que em Abril de 1626 voltaria a rumar à Índia[914].

[911] Agradecemos esta e outras indicações a Eduardo Condeço de Castro.
[912] Frazão de Vasconcelos, *op. cit.*, pp. 8-9.
[913] Vide infra, vol. I, cap. II.
[914] AHU, *CU*, *Reino*, cx. 5-a, n.º 8; ANTT, *LM*, liv. 23, fls. 157-157v; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 164.

Igualmente durante um temporal, vieram a naufragar, em Janeiro de 1627, as naus *Santa Helena* e *São Bartolomeu*, navios de 3 cobertas[915]. Retornando da Ásia em inícios de Março de 1626, e contrariamente às indicações enviadas para o vice-rei da Índia, em Abril de 1625, vieram a passar pelos Açores[916]. Além da imposição de que não se poderia fazer escala e de que teriam de vir em conserva para o Reino, o rei havia dado indicações complementares, referindo que deveriam ser feitos os possíveis para que chegassem à barra de Lisboa até 15 de Setembro, tendo a aproximação à costa de ser feita pelos 40-41º. Após essa data, a armada de Portugal partiria ao encontro das naus da Índia, podendo ser encontrada pelos 38º e 1/3[917]. No entanto, uma vez chegadas à ilha Terceira, as naus receberam ordens trazidas por um patacho de aviso, informando que era necessário mudar a rota e rumar à Corunha, uma vez que se suspeitava que uma armada inglesa viesse para a costa portuguesa, estando a navegação em perigo. Embora não se soubesse em que local estariam os navios inimigos, considerava-se que aquele destino era o melhor a seguir para que se evitasse uma possível desgraça[918]. Entretanto, a armada de Portugal, estando ao largo do cabo Espichel a 17 de Outubro, foi avisada por meio de uma embarcação de Cascais, que trazia uma carta dos governadores, de que teria de se encontrar com as naus da Índia pela altura de 44.º, sendo o mais provável que estas rumassem a Ferrol ou ao porto da Corunha[919].

Por essa altura, a armada de Portugal, formada por 5 galeões e 1 urca, estava sob comando do general do mar D. Manuel de Meneses. Devido a condicionantes oceânicas adversas, acabou por ser empurrada para Sul, de tal

---

[915] Christiano Barcellos, *op. cit*., p. 56.

[916] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 40; pub. in *Arquivo dos Açores*, vol. I, pp. 206-210; ANTT, *LM*, liv. 21, fl. 269, n.º 130; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 57, n.º 130. O pedido para se vir directamente a Lisboa sem se fazer escala, incluindo em Santa Helena e nos Açores, era constante, voltando a ser indicado a 30 de Março de 1627, se bem que, em último recurso, também chegasse a ser indicado que se poderia fazer aguada e tomar mantimentos naquele arquipélago (ANTT, *LM*, liv. 24, fl. 107; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 398, n.º 1139).

[917] ANTT, *LM*, liv. 21, fl. 269, n. 130; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 57, n.º 130.

[918] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 15, n.º 143; BNP, res-3525v; Manuel de Meneses, *Relacion de la perdida de la Armada de Portugal del ano 1626 [...]*, Lisboa, Por Pedro Crasbeeck, 1627; D. Francisco Manuel de Melo, *D. Manuel de Meneses (Da «Epanáfora trágica»)*. Pref. e notas de António Sérgio, Lisboa, Seara Nova, 1936, pp. 11-29; *Relações da carreira […]*, pp. 75 e 160; *Memorias das armadas […]*, pp. 268-269; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 248; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 164; *Le naufrage des portugais sur les côtes de Saint-Jean-de-Luz e d'Arcachon (1627)*. Ed. Jean-Yves Blot e Patrick Lizé, Paris, Chandeigne, 2000, pp. 7, 17 e 53.

[919] BNP, res-3525v, fl. 1. Sobre os autores que se debruçaram sobre o assunto, cf. Ignacio da Costa Quintella, *Annaes da marinha portugueza*, t. II, pp. 249-261; Saturnino Monteiro, *Batalhas e combates da marinha portuguesa*, vol. VI, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1995, pp. 13-16; José António Rodrigues Pereira, *op. cit*., pp. 180-192.

modo que ficou ao largo de Sines. Voltou, já no dia 28, às imediações da barra do Tejo, onde procurava saber novidades sobre as naus da Índia – que eventualmente poderiam ter chegado – e esperava poder arranjar uma embarcação com marinheiros que conhecessem os portos galegos[920]. Neste seguimento, D. Manuel de Meneses recebeu indicações de que as naus tinham entrado na Corunha, pelo dia 14 de Outubro, tendo ordens para rumar imediatamente àquele porto e escoltá-las até Lisboa assim que as condições meteorológicas permitissem.

No entanto, uma vez na Galiza, diferentes opiniões manifestaram-se quanto ao que deveria ser feito, acabando por ficar assente, no dia 7 de Novembro, que as naus se deveriam deslocar para Ferrol, a fim de saírem dali quando começassem a soprar ventos do quadrante Norte, algo que não era possível fazer a partir da Corunha[921]. Se é verdade que a fase adiantada da estação e a prudência aconselhavam que os navios se mantivessem nos portos galegos até à primavera seguinte, as necessidades económicas e algumas vontades particulares, nomeadamente dos capitães das naus, ditaram o contrário e os navios voltaram a fazer-se ao mar[922]. Assim, depois de largo tempo de impasse e de posições contraditórias, durante o qual os navios foram estando sujeitos à contínua força do mar, sobretudo na Corunha, a 25 de Dezembro finalmente partiram. Contudo, face às condições atmosféricas adversas que se mantinham e à força das correntes, rapidamente os navios da armada de Portugal e as naus da Índia foram sendo empurrados para o golfo da Gasconha (ou Biscaia) e dispersaram-se, vindo a encalhar, a despedaçar-se e/ou a naufragar pelo mês de Janeiro, na área costeira francesa entre Saint-Jean-de-Luz e Arcachon (figs. 37 e 38).

A nau *Santa Helena* era capitaneada por Pedro de Anaia e pilotada por Roque Álvares, que, antes da partida da Índia, envolveu-se num conflito com Marcos da Costa, o sota-piloto[923]. A confusão despoletada levou a que o ouvidor geral do crime, alertado pelo vice-rei, tivesse de intervir, tendo notificado ambos para que cessassem as suas discórdias, sob pena de multa de 100.000 réis e dez anos de degredo em África, visto que poderiam pôr em perigo a navegação durante a viagem para o Reino. Indicada como tendo 1.800 ou 2.000 toneladas[924], o que é largamente exagerado, a *Santa Helena* foi dar ao bocal velho de Baiona, perdendo-

[920] BNP, res-3525v, fl. 1v.
[921] Idem, *ibidem*, fl. 3-3v; José António Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 186.
[922] Augusto Salgado, *op. cit.*, p. 156.
[923] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 14, n.º 51; ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 138; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 183.
[924] *Le naufrage des portugais […]*, pp. 18, 28 e 46.

se em Capbreton. À excepção do contra-mestre e de dois escravos, toda a gente morreu afogada[925]. Antes do acidente, certas embarcações locais até haviam tentado prestar auxílio àquela nau, no intuito de salvar algumas pessoas embarcadas, mas 40 dos ocupantes franceses foram tragados pelo mar[926]. Quanto a mercadorias declaradas, esta nau trazia 9.000 quintais de pimenta, mais de 1.000 quintais de cravinho e noz-moscada, 3.000 "cuirs" de canela, 3.000 fardos de algodão, 6 quintais de âmbar cinzento[927]. Além disso, são citados muitos outros bens e mercadorias que vinham a bordo, tais como copos de porcelana, pratos de ouro e de prata, pérolas, não se podendo esquecer os escravos (machos e fêmeas) que ambas as naus traziam e que deveriam ser às centenas.

Fig. 37 – Pormenor da área costeira do golfo da Gasconha.
Fonte: *Description exacte et particulière des costes et havres de Bayonne […]*, 1642 (BnF).

Por sua vez, a *São Bartolomeu*, comandada por Vicente de Brito de Meneses, fidalgo com idade entre os 70 e os 80 anos, foi referida com tendo entre

[925] BNP, res-3525v, fl. 9v.
[926] D. Francisco Manuel de Melo, *op. cit.*, p. 26.
[927] *Le naufrage des portugais […]*, p. 50.

1.500, 1.600, 1.800 ou 2.000 toneladas, o que também é um largo exagero. Afundou a 12 de Janeiro no cabo de Buch, local situado na costa de Guyenne, sendo que das 500 pessoas que vinham a bordo sobreviveram 16: 4 soldados, 6 escravos, 2 marinheiros, 3 pagens e o mestre[928]. Trazia 26 canhões, 8.000 quintais de pimenta em grão, 4.000 quintais de salitre, 5.000 quintais de búzios e um cofre de diamantes que havia sido enviado como presente pelo rei muçulmano Idalcão, valendo 15.000 ducados. Além desta carga da Coroa, a nível particular a nau carregava 2.000 fardos de seda fina, 2.000 barricas de incenso, 2.000 fardos de laca, 1.000 fardos de lazulite, 500 barricas de vinho, 1.000 barricas de cânfora, 4.000 quintais de ébano, 1.000 fardos de cravinho, 1.000 fardos de canela e um cofre repleto de diamantes em bruto. Acrescente-se uma grande quantidade de outros bens, tais como móveis e roupas que não vinham declarados na documentação e cuja venda iria ser muito rendosa, situação que levou a protestos do escrivão perante o vice-rei[929]. No total, a carga das duas naus da Índia foi avaliada em 8.000.000 de ducados[930].

Em síntese, 1627 foi um ano negro para a marinha portuguesa, ficando marcado pela perda de 2 naus da Índia e de 5 navios que faziam parte da armada de Portugal, somando-se mais de 2.000 mortos, onde se incluíam inúmeros nobres, mulheres, crianças e centenas de escravos, ficando as praias daquela área da costa francesa repletas de corpos despedaçados:

> "Jaziam os troncos humanos sem cabeças, e as cabeças sem corpos nadavam sobre as ondas. Em outra parte se juntavam braços de diferentes estaturas, pernas de diversa composição; muitos, em quem a vida tinha por termo o mesmo termo da terra, se lhes acabava, antes de chegar à terra, o termo da vida"[931].

Mais de 200 canhões ficaram no fundo do mar, juntamente com uma carga estimada em vários milhões de cruzados de ouro, sendo que as populações locais acabaram por aproveitar tudo o que ia dando à costa. Sabe-se mesmo que os riquíssimos despojos acabaram por levar a uma disputa entre o cardeal Richelieu e os senhores poderosos das áreas francesas beneficiadas com as dádivas do mar,

[928] *Ibidem*, pp. 18, 20, 28, 34-35 e 46.
[929] *Ibidem*, pp. 19 e 35-36.
[930] *Ibidem*, p. 28.
[931] D. Francisco Manuel de Melo, *op. cit.*, p. 28.

acabando muitos dos bens e riquezas apanhadas por ser direccionados para o financiamento do cerco de La Rochelle (1627-1628)[932].

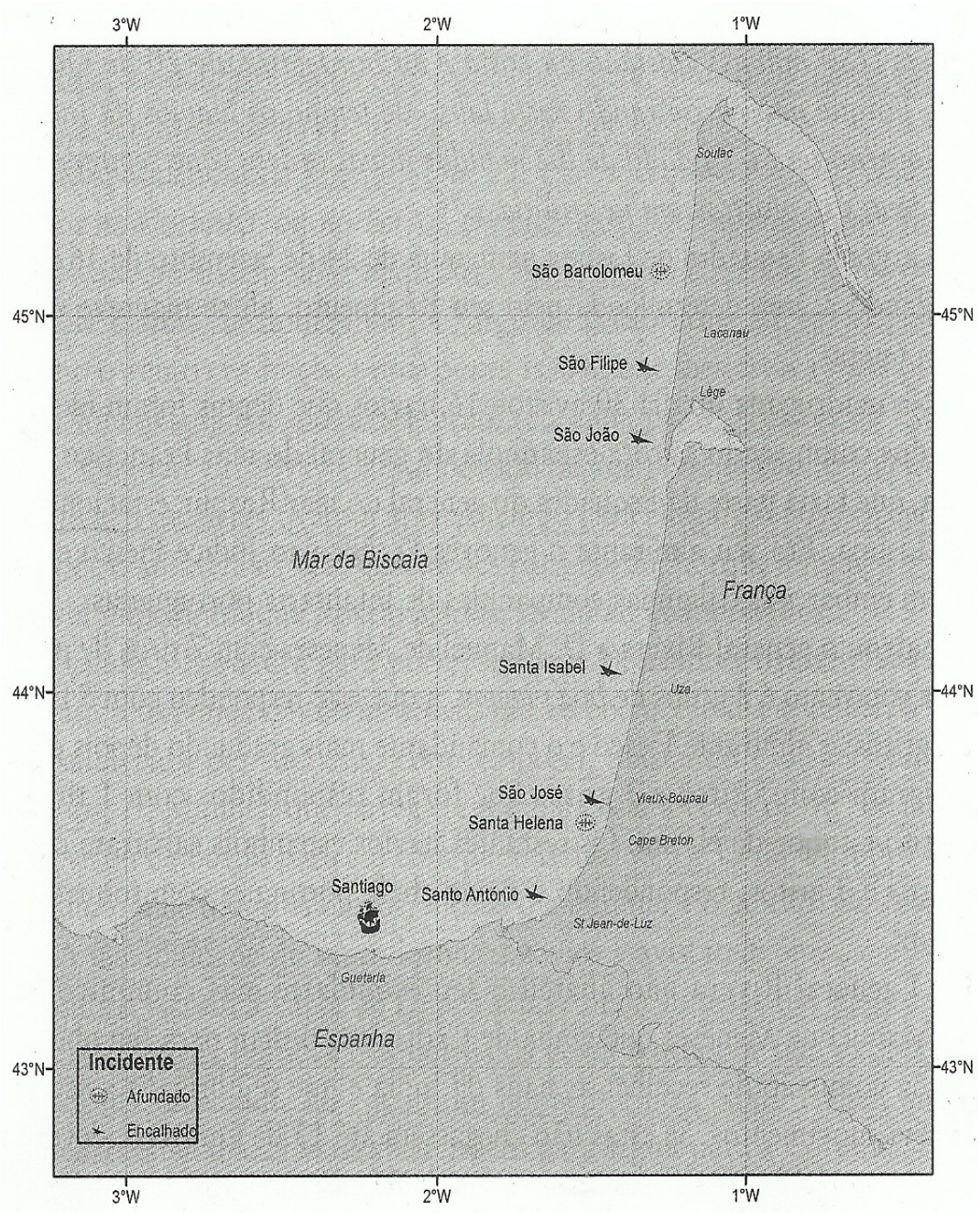

Fig. 38 – Mapa com a localização dos acidentes no golfo da Gasconha.
Fonte: José António Rodrigues Pereira, *Grandes naufrágios […]*, p. 181.

Retomando o cerne da questão, o galeão *Santiago*, que era capitaneado por Gonçalo de Sousa, foi o único navio que se conseguiu salvar. Deste caso de 1627 há que frisar que as naus da Índia, vindo carregadas de especiarias e de outras

[932] Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno, *El hombre frente al mar. Naufragios en la carrera de Indias durante los siglos XVI e XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996, p. 107, n. 207. La Rochelle era o porto bastião dos huguenotes, protestantes franceses apoiados por Inglaterra, o grande rival histórico de França.

fazendas asiáticas, naufragaram praticamente 3 meses depois de terem chegado à Galiza. A partida tardia do Índico, aliada à notícia da presença de corsários, levando os navios a mudarem de rota, bem como ao estado do mar, por se estar numa época avançada, juntamente com o desconhecimento das particularidades da navegação naquela área do golfo da Gasconha, assim como o cansaço e o estado doentio com que as tripulações deveriam estar, foram factores decisivos e que confluíram para os acidentes aqui referidos.

Os anos de 1632 e 1633 ficaram marcados por mais dois naufrágios de navios da carreira da Índia na torna-viagem. A 19 ou a 30 de Abril de 1630 havia partido para a Índia a nau *Santo Inácio de Loiola*, chegando ao seu destino a 30 de Setembro desse ano[933]. Iniciou o retorno a 13 ou a 15 de Fevereiro de 1631, juntamente com a capitânia, *Bom Jesus do Monte Calvário*, sendo que esta última acabaria por chegar a Lisboa em Outubro do mesmo ano[934]. Durante três meses não foi possível passar o cabo da Boa Esperança, o que terá tido graves consequências nas condições de vida a bordo. A *Santo Inácio de Loiola*, ainda antes de passar aquele acidente geográfico, avistou o patacho *Nossa Senhora da Nazaré* (*Santo António*), que tinha partido para a Ásia a 23 ou 26 de Novembro de 1631, sendo que este havia perdido de vista a *Nossa Senhora dos Remédios*, patacho ou nau de quem seguia em conserva[935]. O patacho avistado, muito provavelmente pelas dificuldades que a *Santo Inácio de Loiola* enfrentava, devendo ter muita gente doente, acabou por passar 91 pessoas para essa nau.

Já no Atlântico, por falta de água e mantimentos, a nau teve de rumar a Angola. Apesar da contradição nas fontes quanto a nomes de navios e a datas de partidas e de chegadas, até mesmo relativamente ao retornar da *Santo Inácio de Loiola* às imediações da barra do Tejo, a ancoragem desta nau em Cascais terá sido a 31 de Março de 1632 e não de 1633. Rumou ao Tejo no dia seguinte, mas, "com tempo rijo" e "por causa da água do monte ser muita", acabou por dar em seco na praia de Oeiras ou em Paço de Arcos, de onde não saiu mais[936]. Salvou-se a

[933] *Relações da carreira […]*, pp. 80 e 163; *Memorias das armadas […]*, p. 270; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 250; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 167.
[934] Idem, *ibidem*, p. 167.
[935] Ainda que chegue a ser referido que se tratava da nau *São Gonçalo* (*Relações da carreira […]*, pp. 80-81; *Memorias das armadas […]*, p. 270).
[936] BNP, Ms. 26, 153, n.º 124; *Relações da carreira […]*, p. 80; *Memorias das armadas […]*, p. 270. A julgar por um documento presente na Biblioteca da Ajuda, a 13 de Maio de 1632 a nau estava encalhada há mais de um mês, se bem que houvesse a esperança de que ainda se pudesse salvá-la (BA, cód. 51-X-2, fl. 107v-108).

gente que vinha a bordo, a artilharia e alguma fazenda, mas a maior parte das mercadorias ficaram podres e molhadas.

Resumindo, a partida tardia da Índia, fora da monção, fez com que não fosse possível passar o cabo da Boa Esperança atempadamente, levando à falta de alimentos e de água a bordo, o que, consequentemente, obrigou a uma escala em Angola. A nau acabou por se perder durante uma tormenta, sendo de crer que viria sobrecarregada e que isso terá estorvado a navegação e facilitado o acidente naquela área tão complicada para os navios.

O outro navio que se perdeu, já em 1633, foi a naveta (ou patacho) *Nossa Senhora da Nazaré* (*Santo António*). Como vimos, era um dos dois navios que havia partido da barra do Tejo a 23 ou a 26 de Novembro de 1631, tendo chegado a Goa a 12 de Maio do ano seguinte[937]. Partiu daí a 11 de Fevereiro de 1633, capitaneada por Cosme Luís Estrangeiro, vindo a descarregar as suas fazendas na ilha da Madeira, perdendo-se posteriormente devido a tormenta, ao que parece no mesmo local. As fazendas vieram para o Reino na nau *Pérola*, do mestre londrino Lucas Vaston[938]. Cosme Luís Estrangeiro, que alegou não poder continuar a viagem rumo a Lisboa, presumivelmente devido ao mau estado do navio, veio a ser considerado culpado pela descarga das mercadorias, tendo sido mandado prender pelo Conselho da Fazenda[939].

Nesse mesmo ano de 1633 partiram para a Índia indicações régias que recomendavam que as naus de torna-viagem zarpassem cedo, tendo as cargas de estar prontas para se retornar no início da monção. Em resposta, o vice-rei aludia à falta de mercadores em Goa que pudessem vender as pimentas e a roupa, pelo que havia de adquiri-las em Cambaia, Canará e Cochim. A dilacção era ainda maior porque, correndo o despacho das naus sob a responsabilidade da Companhia do Comércio da Índia, os cabedais vindos do Reino "eram mercadorias que se haviam de vender, para com o dinheiro se comprar a pimenta e as roupas"[940]. No ano seguinte, o monarca referia ao vice-rei que as naus não deveriam vir sobrecarregadas para Portugal – advertência que se estendia igualmente aos administradores da Companhia –, não se devendo este intrometer igualmente no tempo de partida. O vice-rei argumentou que o facto de as naus meterem muita

[937] *Relações da carreira […]*, pp. 80 e 163; *Memorias das armadas […]*, p. 270; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 250; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 167.
[938] *Memorias das armadas […]*, p. 270.
[939] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 17, n.º 205.
[940] Alfredo Botelho de Sousa, *Subsídios para a história […]*, vol. III, p. 499.

água, de arribarem e de se perderem durante a torna-viagem, não era resultado da sobrecarga, mas sim da partida tardia. Contudo, a resposta vinda do Reino foi de que as naus não deveriam partir sobrecarregadas e a largada teria de ser cedo. Ainda assim, o vice-rei pouco podia fazer quanto à partida mais célere das naus, já que as viagens estavam sob tutela da Companhia do Comércio da Índia[941].

Em Março de 1635, numa carta para o novo vice-rei da Índia, mandava-se que se procedesse ao rápido apresto das naus para a torna-viagem, com o objectivo de partirem entre finais de Dezembro e início de Janeiro. Teriam de vir de rota-batida até Lisboa, sem parar para escala em Santa Helena, Angola, Brasil e Açores, e sempre em conserva, tendo de fazer a aproximação à costa, até 20 de Setembro, entre os 41º e 43º. Passado esse período, teriam de vir pelos 38º 1/2[942].

No entanto, era difícil fazer com que estas ordens fossem cumpridas. Assim, apenas a 17 ou a 18 de Março de 1636 partiram para o Reino as naus *Santa Catarina de Ribamar e Nossa Senhora da Saúde*, vindo ambas a naufragar[943]. Bem carregadas de salitre, pimenta, muita roupa, seda e uma grande quantidade de drogas, foram navegando em conserva até ao cabo da Boa Esperança, onde, já em Julho, uma grande tormenta fez com que se apartassem. A primeira, almiranta capitaneada por Luís de Castanheda de Vasconcelos, chegou a fazer escala em Santa Helena, onde ficou seis dias, invocando-se a falta de água para tal desvio na rota[944]. Acabaria por naufragar na noite de 1 para 2 de Novembro de 1636. Ainda que seja incerto o local do acidente, já que são apontados distintos sítios – costa de Colares ou um pouco abaixo, rio das Maçãs (praia das Maçãs), cabo da Roca, penhasco ou penedo do Guincho, Guincho, barra de Lisboa ou suas proximidades[945] –, é muito provável que tenha sido no terceiro local indicado – também conhecido por "Lugar da Rocha"[946] – ou nas suas imediações.

Um sobrevivente do naufrágio, o grumete Fernando de Oliveira, ao ser interrogado pelos oficiais régios, logo no dia 5 de Novembro, descreveu diversos

[941] Idem, *ibidem*, vol. III, pp. 499 e 530.
[942] Idem, *ibidem*, vol. III, p. 592.
[943] AGS, *Secretarías Provinciales*, cod. 1469, fl. 781-781v; pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, pp. 271-272; *Relações da carreira […]*, pp. 86 e 167; *Memorias das armadas […]*, p. 268; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 251; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 169.
[944] AGS, *Secretarías Provinciales*, cod. 1469, fl. 781-781v; pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, pp. 271-272.
[945] Cf. os dados compilados in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, pp. 271-272; *Relações da carreira […]*, pp. 86 e 167.
[946] AHU, *CU*, *Reino*, cx. 8-A, n.º 31.

pormenores da viagem e do acidente, sendo que as suas respostas foram dadas a conhecer através da síntese descritiva do secretário Diego Soares:

> "[…] Sabado por la mañana primero del presente mes de Noviembro, amañecieron abarbados (?) con tierra sin que hasta el dia ser entrado la conociessen los officiales de la nao y que veniendo en la vuelta de Cascais le faltó el viento en el paraje donde ella hizo naufragio y que echando luego ferro a las dos horas de la tarde y tiraron mas deziseis tiros para que le acudiessen de Cascais y le fuesse piloto de tierra sin que le fuesse enbarcación alguna que por la parte ser peñascosa se le costó luego una amarra y tras ella outra que echaron […] entrando la noche tempestuosissima y echando la nao mas amarras creció de manera que a media noche quedó sobre una y que querendo por ultimo remedio dar a la vela no era el viento favorable y assi vencieron los mares dando con la nao de atravéz dos horas antes que amañecesse deshaciendose todas en un instante […][947].

Não era nenhuma novidade o disparo de peças de artilharia para que os pilotos de Cascais acudissem a navegação, procedimento que era habitual para a entrada das naus da Índia na barra do Tejo, mas a distância a que a nau se encontrava daquele porto ainda era bastante significativa para que recebesse pronto auxílio. Aliás, naquelas condições e àquele distanciamento, restava à tripulação continuar a disparar e rezar para que se ouvisse algures na costa de Cascais, visto que no porto local não se ouviria. No entanto, os tiros sempre poderiam ser escutados por algum navio que passasse nas proximidades e, uma vez informado, poderia seguir até àquele porto para buscar auxílio. Em 1621, aquando do combate da nau *Conceição* contra navios argelinos, ao largo da Ericeira, diferentes pessoas disseram que ouviram disparos desse confronto em Cascais. Todavia, este é um caso que esteve envolto em contradições e falsos testemunhos, uma vez que se estava a tentar acusar D. António de Ataíde pela perda dessa nau da Índia[948]. Resumindo, não é de crer que os disparos de canhão feitos junto ao cabo da Roca pudessem ser ouvidos no porto de Cascais. Mesmo com o vento de Noroeste a possibilitar a propagação do som por vários quilómetros, é difícil que chegasse a ser ouvido naquela área abrigada. De qualquer forma, neste tipo de situações, os postos de vigia ao longo da costa de Sintra-Cascais poderiam desempenhar algum papel de apoio, já que, ouvindo os disparos, as pessoas que aí

[947] AGS, *Secretarías Provinciales*, cod. 1469, fl. 781-781v; pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 272.
[948] "Processo defesa […]", pp. 239-254 e segs. Para uma análise deste caso, vide supra, vol. II, cap. II.

estivessem destacadas sempre poderiam enviar mensagens até Cascais ou deslocar-se até lá para dar o aviso de que algo se passava.

Seja como for, e voltando à *Santa Catarina de Ribamar*, Diego Soares, mais adiante, também aponta informações que importa reter, até porque confirma que o acidente ocorreu em frente ao cabo da Roca:

> "[…] indo costeando a demandar la barra, le faltó el viento obligandola a dar fondo en frente de la roca adonde com las peñas de aquel paraje se le cortaran las amarras que echo sin ser possible acudirsele de tierra por los grandes mares que habia. Y entrando la noche tempestuosíssima dió la nao atraves haziendo uno de los notables naufragios de que puede haver memoria, salvandose solamente de quinze para vinte personas en que entravan unos seis esclavos y outra gente de tan poca suerte que ni sabe referir el sucesso ni dar razón del estado de las cosas de la India en forma que se pueda hacer caso de su información"[949].

Em Lisboa, mal se soube do naufrágio, enviou-se o procurador da Casa da Índia com os escrivães, guardas e justiças para a área acidentada, no intuito de se repartirem pelas praias para enterrarem os mortos e fazerem um inventário do que desse à costa. Por essa altura, ficou expresso que a artilharia poderia ser recuperada, mas que somente no Verão isso seria possível[950].

Um documento presente na Biblioteca da Ajuda refere que das 470 pessoas que vinham a bordo, entre "brancos e pretos", não sobreviveram mais do que 18 e 13 escravos, alguns deles feridos. No entanto, é possível que o número de embarcados fosse maior, acreditando-se que as 470 pessoas referidas eram apenas as que vinham registadas. Tal como em outros casos, é de crer que viessem muitos escravos não declarados. Quanto à fazenda transportada, refere-se que se salvou apenas uma pequena quantidade. Por fim, é indicado que a nau se perdeu "com graníssima tormenta, escuridão, estando sobre duas âncoras e tão perto dos penedos da Roca que tocava o esporão neles"[951]. Acabou por ir a pique ao fundo, sem aparecer pimenta alguma.

Por sua vez, a *Nossa Senhora da Saúde*, em que vinha embarcado o conde de Linhares, D. Miguel de Noronha, que desempenhara as funções de vice-rei do Estado da Índia durante seis anos, esteve sujeita a várias peripécias durante a

[949] AGS, *Secretarías Provinciales*, cod. 1469, fls. 779-780v; pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 272.
[950] AGS, *Secretarías Provinciales*, cod. 1469, fls. 779-780v; pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 272.
[951] BA, cód. 51-VII-5, pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 274.

viagem[952]. Sabe-se que dobrou o cabo da Boa Esperança na segunda metade de Julho, chegando à ilha de Santiago em Setembro, onde, por vir com falta água e mantimentos, foi reabastecida. Trazendo muita gente doente, sobretudo com escorbuto, tendo morrido até então c. 80 pessoas, aquela escala também serviu para recuperar os enfermos, se bem que alguns tenham morrido após desembarcarem. Não sabemos se foram carregados escravos para auxiliar no restante trajecto da navegação que se previa fazer até Lisboa, mas é uma boa possibilidade a ter conta[953].

O que parece certo é que, partida de Santiago, a *Nossa Senhora da Saúde* tentou alcançar a costa algarvia, sendo referido que, devido a ventos contrários, não pôde entrar em contacto com duas caravelas enviadas pelo governador do Algarve. Na impossibilidade de se rumar a Lisboa, foi decidido que se deveria tomar um porto para que os embarcados não perecessem à fome, acabando Málaga por ser o destino escolhido, dizendo-se ser o mais conveniente[954]. Estando surta neste local, surgiu um temporal forte que obrigou ao corte dos mastros, impossibilitando o retorno à capital[955]. Contudo, permanece a dúvida se a chegada a Málaga ocorreu em finais de Novembro ou a 12 de Dezembro, onde "se fez a nau em pedaços, pela dilação das competências da descarga"[956].

Mais uma vez, a partida tardia da Índia veio a dificultar os trabalhos de navegação, fazendo com que as duas naus chegassem à costa portuguesa no Inverno e apanhassem condições atmosféricas e oceânicas bastante adversas, facilitando a ocorrência de acidentes. Após estes dois acontecimentos, veio novamente à discussão o tempo de partida das naus desde Goa e Cochim. Por carta de 31 de Março de 1637, e com base nos exemplos atrás indicados, a princesa Margarida alertava para que a partida deveria ser cedo, tendo o vice-rei de tomar as providências necessárias para que a carga estivesse pronta a tempo de se aproveitar a monção. O objectivo principal era que se chegasse ao Reino antes de começar o Inverno[957].

Em resposta, por carta de 2 de Dezembro daquele ano, o vice-rei referiu que entendia os pedidos, mas que a sua resolução não estava nas mãos de quem

[952] *Relações da carreira […]*, pp. 86 e 167.
[953] Sobre este assunto, vide infra, vol. I, cap. III.
[954] *Relações da carreira […]*, pp. 86.
[955] FUP/AG, *LM*, liv. 39; pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 273; ANTT, *LM*, liv. 39, fl. 110; pub. por Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia […]*, p. 234.
[956] *Relações da carreira […]*, pp. 86.
[957] FUP/AG, *LM*, liv. 39, ; pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 273.

governava a Índia, senão nos ministros de Lisboa, visto que as naus também estavam a chegar tarde à Ásia. O ideal era que aportassem nos portos da Índia em início de Setembro e não em Dezembro, pelo que deveriam sair do Reino antes de Abril. A chegada em Setembro era importante para que as naus não ficassem fora da barra de Goa, numa área com mar agitado, onde com grande dificuldade se levavam os materiais para carregamento[958]. Além disso, como as naus traziam os cabedais com que se adquiria a pimenta, que vinha da terra de muçulmanos e gentios que apenas a dispensavam quando entendiam e sempre a grande custo – muito embora os contratos estabelecidos com os portugueses –, convinha antecipar as transacções. O mesmo acontecia com as roupas de Cambaia e outras fazendas, pelo que o vice-rei aconselhava que fossem vistas as indicações sobre esses assuntos remetidas para o Reino pelo próprio e pelos anteriores vice-reis. Referiu igualmente a ideia de se enviar cabedal antecipado, o qual seria usado para adquirir as mercadorias que iriam na armada do ano seguinte. Terminou dizendo que tinha negociado para que a nau *São João de Deus* partisse da Índia em Novembro e que ambicionava expedir a *Nossa Senhora da Oliveira* já em Janeiro de 1638, mas a presença de neerlandeses junto à barra de Goa veio a prejudicar o que havia sido delineado[959].

Como a carta do vice-rei só terá chegado a Lisboa a 5 de Maio de 1639[960], a resposta foi elaborada somente a 20 de Março de 1640, aquando do momento de partida dos navios para a Índia. Com efeito, as novas indicações remetidas de Lisboa reconheciam "a grandíssima importância" em relação a tudo o que fora apontado pelo vice-rei para que as naus partissem no início da monção, sendo que o único remédio para tal era que houvesse cabedal antecipado no Estado da Índia para se adquiriram as fazendas atempadamente[961]. Contudo, os apertos e as necessidades daquela altura não permitiam proceder de acordo com o que fora sugerido pelo vice-rei, pelo que era pedido que este pudesse remediar o assunto como entendesse para que a carga de pimenta estivesse pronta em Abril próximo[962].

No fundo, estamos perante um problema complexo, com dependências em relação às várias partes, havendo igualmente um braço de ferro em que, tanto a

[958] FUP/AG, *LM*, liv. 40, fl. 1-1v; pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 274.
[959] FUP/AG, *LM*, liv. 40, fl. 1-1v; pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 274.
[960] Cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, p. 170.
[961] FUP/AG, *LM*, liv. 21-a; pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 273.
[962] FUP/AG, *LM*, liv. 21-a; pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 273.

Coroa como o vice-rei, não queriam deixar pender para o seu lado, dissimulando vontades e diligências sempre que fosse necessário. Sem solução à vista, o apresto e a partida das naus continuariam sujeitos a uma dança de interesses. Da parte de Lisboa, havia sempre o receio de que o envio antecipado de cabedais viesse a ser desviado, até porque, por vezes, era usado em outras actividades que nada tinham a ver com a compra de mercadorias asiáticas, isto quando não era roubado, havendo desordem, diversas irregularidades e corrupção no Estado da Índia[963].

Quadro 5

Perdas de navios entre os Açores e o Reino durante a Monarquia Hispânica*				
Data	**Navio**	**Local**	**Causa da perda**	**Observações**
1589 (Agosto)	Santiago	Terceira	Factores naturais/geográficos	Derivada de tempestade, mas associada a negligência/falta de gente
1606 (Setembro)	Salvação	Cascais	Factores naturais/geográficos	Durante uma tempestade rebentaram as amarras e deu à costa. Poderá ter partido tardiamente da Índia.
1606 (Setembro)	Nossa Senhora dos Mártires	Barra do Tejo	Factores naturais/geográficos	Durante uma tempestade perdeu o leme e embateu em rochedos. Partiu tardiamente da Índia.
1607 ou 1608	São Jacinto	Terceira	Mau estado	Perdeu o leme mais do que uma vez
1615 (Novembro)	Nossa Senhora da Luz	Faial	Factores naturais/geográficos	Tempestade. Vinha sobrecarregada, em mau estado e a meter muita água. Partiu tardiamente da Índia.
1625 (Outubro)	São Francisco Xavier	Barra do Tejo	Má navegação	Encalhou no cachopo Sul, possivelmente já durante mau tempo, e desfez-se em duas partes. Erro do piloto? Combinação de factores (erro do piloto durante mau tempo/tempestade)? Partiu tardiamente da Índia.
1627 (Janeiro)	Santa Helena	Saint-Jean-de-Luz	Factores naturais/geográficos	Tempestade. Partiu tardiamente da Índia.
1627 (Janeiro)	São Bartolomeu	Arcachon	Factores naturais/geográficos	Tempestade. Partiu tardiamente da Índia.
1633 (Março)	Santo Inácio de Loiola	Barra do Tejo	Factores naturais/geográficos	Encalhou em Oeiras durante uma tempestade. Partiu tardiamente da Índia.
1636 (Novembro)	Santa Catarina de Ribamar	Sintra	Factores naturais/geográficos	Tempestade. Foi a pique ao fundo. Provável mau estado e sobrecarragamento. Partiu tardiamente da Índia.
1636	Nossa Senhora da Saúde	Málaga	Factores naturais/geográficos	Tempestade. Partiu tardiamente da Índia.

Antes de finalizarmos este sub-capítulo, resta analisar o quadro 5, referente às perdas de navios que fomos indicando, abrangendo um período efectivo entre 1587 e 1636. No total, estão registadas 11 perdas, sendo que a quase totalidade ocorreu em incidentes associados a factores naturais/geográficos, reflectindo-se em tempestades. A única excepção que parece comprovada é o caso de 1607 ou 1608, em que a nau *São Jacinto* vinha em mau estado, devendo ter sido este o motivo central para a perda. Depois, há que referir igualmente as dúvidas relativamente à *São Francisco Xavier*, que poderá ter encalhado por erro de Aleixo da Mota e

[963] Para o caso da armada de 1623, vide supra, vol. I, cap. I.

* Acrescentam-se dois naufrágios ocorridos na costa francesa, assim como um em Málaga.

durante mau tempo. Ainda colocámos a interrogação no caso da *Nossa Senhora da Saúde*, que, em 1636, aportou em Málaga, pois não se percebe bem o motivo da perda, apesar de uma tempestade ter obrigado a que os mastros fossem cortados e o navio acabasse por ficar incapacitado para navegar. No entanto, o mais provável é que se tenha perdido ainda durante a tempestade, enquanto descarregava.

As décadas de 1600, 1620 e 1630, cada uma registando 3 perdas, foram as mais acidentadas. Curiosamente, apenas 3 das perdas estão registadas para o arquipélago dos Açores, sendo de destacar que a área de aproximação a Lisboa, englobando a entrada da barra do Tejo, Cascais e Sintra, foi a mais acidentada, estando documentadas 5 perdas. Importa igualmente referir que 3 das 11 perdas ocorreram em águas estrangeiras, não podendo ficar fora da contabilização, apesar do contexto geográfico ser fora do âmbito da nossa tese.

Comparativamente com as perdas analisadas para o período anterior à Monarquia Hispânica, portanto, abarcando uma cronologia de oitenta anos, vemos que há o acréscimo de 5 acidentes, sendo que, em 11, 5 deles ocorreram entre Setembro e Novembro. Portanto, tiveram lugar já numa fase tardia de chegada ao Reino, situação que muito se devia, de uma forma geral, à partida da Índia numa época muito atrasada relativamente ao que era ordenado, sendo marcada por maiores adversidades geográficas no Índico e no Atlântico. Aliás, se considerarmos o início do mês de Janeiro como data limite para a partida da Índia, tal como revela a maioria da documentação consultada e tal como foi seguido nesta tese, então pelo menos 8 dos 11 navios perdidos partiram tardiamente da Ásia. Opostamente, na outra fase analisada havíamos visto que a tendência era para que os acidentes ocorressem ainda nos meses de Verão: Julho e Agosto.

Contudo, não se esqueça que diversos navios de torna-viagem desapareceram igualmente neste período em observação, não se sabendo onde e como, pelo que não se pode olhar para a distribuição temática e numérica das perdas como definitiva. Aliás, há que ter enorme cautela para não se entrar em grandes conclusões e generalizações apressadas.

3.2. Arqueologia subaquática no contexto da carreira da Índia

3.2.1. Síntese dos trabalhos realizados nos Açores

O movimento mercantil e militar no mar dos Açores resultou na ocorrência de inúmeros naufrágios ou na perda de materiais em áreas de ancoradouro, tanto de

navios portugueses como das mais variadas origens geográficas, dando ao património cultural subaquático e marítimo açoriano uma dimensão internacional. Neste seguimento, a documentação histórica regista c. 800 naufrágios nas águas daquele arquipélago desde o século XVI, destacando-se os acidentes com navios portugueses e espanhóis (caravelas, naus, galeões) num espaço temporal compreendido entre aquela centúria e a seguinte, assumindo-se a região como uma das com maior concentração à escala mundial[964].

O potencial remanescente deste património foi desde cedo revelado pelo desenvolvimento da actividade de mergulho, tendo os primeiros vestígios sido identificados ainda no século XIX, altura em que terão sido recuperados alguns materiais na baía de Angra[965]. Contudo, as primeiras explorações sistemáticas daquelas águas ocorreram apenas a partir de finais da década de 1950, após a invenção do escafandro autónomo. Em 1959, foram descobertas pelo menos 11 peças de artilharia na baía do Fanal, 7 das quais acabariam por ser recuperadas no ano seguinte por mergulhadores da Força Aérea Americana, os quais serviam na base área das Lages[966]. Na verdade, os mergulhadores ali estacionados desenvolveram várias actividades de identificação de sítios arqueológicos na ilha Terceira entre as décadas de 1950 e 1970, recuperando várias peças de artilharia e outros materiais, ficando associados à actividade de caça ao tesouro.

Nesta última década, equipas britânicas efectuaram salvados nas águas da ilha Terceira, dando conta da descoberta de pelo menos cinco naufrágios e de uma peça de artilharia em bronze, estando actualmente depositada no Museu de Angra do Heroísmo[967]. Um das intervenções mais importantes ocorreu em 1972, sendo que tinha como objectivo principal tentar localizar o navio inglês *Revenge* e uma armada da prata espanhola, ambos naufragados em 1591. Aprovado em Junho de 1971, pelo ministro da Educação Nacional, o projecto de investigação teve como nome *Azores International Marine Archaeological Expedition*, assumindo-se como uma intervenção arqueológica cumpridora da legislação em vigor, pelo que definia, entre outros aspectos, o Estado como proprietário de todos os vestígios de naufrágios que viessem a ser detectados[968]. Porém, este e outros trabalhos desenvolvidos no mar da ilha Terceira acabaram por ficar igualmente associados à

[964] Paulo Monteiro, "A carta arqueológica [...]", pp. 497-524; José Bettencourt, "O património cultural subaquático açoriano", in *Açoriano Oriental*, 12/08/2012, s/p.
[965] Idem, *Os naufrágios da baía de Angra [...]*, p. 39.
[966] Idem, *ibidem*, p. 40.
[967] Idem, "O património cultural [...]", s/p.
[968] Idem, *Os naufrágios da baía de Angra [...]*, pp. 46 e segs.

caça ao tesouro, chegando a expedição do navio *TSR de Preston* a ser acusada do roubo de objectos, caso de um crucifixo em ouro do tempo da Monarquia Hispânica e que viria a estar à venda em Inglaterra[969]. De facto, estamos perante acções ligadas à caça ao tesouro, responsáveis pela espoliação de importantes peças históricas e que acabaram vendidas em leilões. De igual modo, provocaram a destruição de contextos histórico-arqueológicos de muitos sítios de naufrágio[970].

Estes primeiros trabalhos, associados às descrições que nos chegaram através da documentação escrita, que dão conta de fabulosas cargas perdidas nas ilhas, perpetuam até hoje o mito do ouro e despertam a cobiça de diversos caçadores de tesouros[971]. Várias tentativas de legalização da recuperação de bens arqueológicos subaquáticos foram executadas, tendo no polémico Decreto-Lei 289/93 sido realizado o último esforço de carácter político e institucional, conseguindo-se que tal fosse praticável em todo o território nacional. Esse decreto, que ficou conhecido entre alguns dos opositores por "lei da caça ao tesouro", baseava-se em premissas contrárias aos princípios éticos da Arqueologia, que procura o conhecimento do passado através dos seus vestígios materiais e a consequente partilha pública colectiva do património arqueológico, visto como bem cultural inalienável[972]. No entanto, com o Decreto-Lei 164/97, a exploração organizada do património cultural subaquático açoriano passou a assentar em postulados científicos, sendo de destacar o contributo pioneiro do Institut of Nautical Archaeology (INA), cujo importante trabalho desenvolvido entre 1995 e 2001 permitiu avaliar vários naufrágios conhecidos da comunidade de mergulhadores açorianos. Por essa mesma altura, com a criação de estruturas com tutela sobre o património cultural subaquático e com a entrada da arqueologia nas estratégias de minimização ambiental em obras portuárias ou de alteração do litoral, surgiu um novo quadro legal e institucional que permitiu conhecer melhor vários sítios arqueológicos nas diferentes ilhas do arquipélago[973].

Neste contexto, data de 1995 a primeira tentativa de elaboração de uma Carta Arqueológica Subaquática dos Açores (CASA)[974]. Dois anos depois, iniciou oficialmente este projecto, estando ligado aos trabalhos desenvolvidos na baía de

[969] Idem, *ibidem*, p. 53.
[970] Brígida Baptista, "Arqueologia subaquática nos Açores. O balanço de 15 anos de trabalhos na região", in *Atlântida. Revista de Cultura*, vol. LVI, Angra do Heroísmo, 2011, p. 3.
[971] José Bettencourt, "O património cultural [...]", s/p.
[972] Paulo Monteiro, *op. cit.*, p. 499; José Bettencourt, *op. cit.*, s/p.; Filipe Castro, "Arqueologia subaquática", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. I, p. 95.
[973] José Bettencourt, *op. cit.*, s/p.
[974] Paulo Monteiro, *op. cit.*, p. 497.

Angra do Heroísmo pelo Governo Regional, o Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (CNANS) e a Universidade do Texas A&M. Face à sua importância histórico-arqueológica, e de forma a evitar a destruição e a expropriação de bens patrimoniais do arquipélago açoriano, o projecto pretendeu criar um instrumento de trabalho que compilasse todas as informações históricas de naufrágios ocorridos ao longo dos séculos naquele mar. Até ao momento, foram desenvolvidos trabalhos dentro desse âmbito nas ilhas Terceira, São Jorge, Pico, Faial e Flores[975].

Se em 2002 e 2004 realizaram-se trabalhos no sítio em que naufragou a *Nossa Senhora da Luz*, a partir de 2006, sob coordenação do CHAM, começaram a ser desenvolvidos vários projectos na baía de Angra[976]. Simultaneamente, a Direcção Regional da Cultura deu corpo ao projecto de Carta Arqueológica Subaquática dos Açores e a estratégias de protecção do património, como aconteceu com a criação dos Parques Arqueológicos da Baía de Angra e do *Dori*, este último naufragado em São Miguel (1964)[977].

No que diz respeito à carreira da Índia, e mais concretamente à nau *Nossa Senhora da Luz*, naufragada na costa Sul da ilha do Faial, mais precisamente no Portinho do Alcaide, situado à entrada da baía de Porto Pim, sabe-se que, pelo menos desde 1981, estavam a ser desenvolvidos esforços para tentar identificar o local do naufrágio. Por essa altura, baseado na análise de algumas fontes históricas, o investigador francês Patrik Lizé realizou dois mergulhos em apneia na costa de Porto Pim[978].

Nove anos depois, a Sudoeste do forte de São Sebastião, alguns elementos do Grupo de Estudos Oceânicos (GEO) localizaram um conjunto de fragmentos de porcelana chinesa e uma âncora, alegadamente associados ao naufrágio. A esse momento, informações orais recolhidas junto da população local davam conta da recuperação de moedas de prata nas proximidades da mesma fortaleza[979]. Novos esforços para tentar identificar o sítio foram realizados em Agosto de 1998, desta vez por uma equipa liderada pelo INA, mas em colaboração com o CNANS e a Direcção Regional da Cultura dos Açores. O sítio viria a ser identificado apenas um ano depois, por uma equipa do CNANS, que reconheceu os primeiros materiais

[975] Brígida Baptista, *op. cit.*, p. 8.
[976] Sobre os naufrágios em Angra, cf. José Bettencourt, *Os naufrágios da baía de Angra [...]*.
[977] Idem, "O património cultural [...]", s/p.
[978] Idem, "Os vestígios da nau Nossa Senhora da Luz. Resultados dos trabalhos arqueológicos", in *Arquipélago. História*, 2ª sér., IX, 2005, p. 238; idem, *A nau Nossa Senhora da Luz [...]*, pp. 6-7.
[979] Idem, *ibidem*, p. 7.

correlacionáveis com o naufrágio: 18 fragmentos de porcelana chinesa azul e branca que apontavam para a existência de vestígios de um navio com carga de origem asiática datada entre finais do século XVI e a primeira metade do XVII, visto que se tratavam de peças fabricadas no reinado do imperador Wanli (1573-1619)[980]. A partir de 2002, no âmbito de um projecto de intervenção plurianual que contou com o apoio de diversas entidades nacionais e regionais, esses vestígios foram alvo de uma investigação desenvolvida pela associação Arqueonova[981].

Os trabalhos efectuados em Setembro de 2002 permitiram recuperar, à superfície, 139 artefactos, 16 pedras de lastro e 40 cauris, sendo que a maioria dos objectos corresponde a fragmentos de porcelana chinesa (106 fragmentos). Foram igualmente recolhidos alguns fragmentos de potes, 2 contas em pasta de vidro, 1 botão em material lítico, 1 fragmento de madeira, 1 almofariz e 1 protecção de mão em liga de cobre. Por fim, em 2004, foram recuperados 12 fragmentos de porcelana, somando, no total, 221 artefactos para análise dos arqueólogos: 136 fragmentos de porcelana, 13 peças fabricadas em grés, 2 artefactos em pasta de vidro, 4 peças em liga de cobre, bem como 1 fragmento de madeira, 40 cauris (conchas) e 16 pedras de lastro[982]. Em suma, o material largamente dominante é a porcelana, seguido pelas conchas, pelos líticos e pelo grés.

Para além destes artefactos recuperados, foram ainda localizados outros materiais, mas que foram deixados *in situ*: pequenos fragmentos de porcelana dispersos, inúmeras pedras de lastro, cauris, objectos em bronze e chumbo não identificados, destacando-se uma peça fabricada em liga de cobre, que foi classificada como chumaceira[983].

Outros tipos de materiais muito frequentes em sítios de naufrágio, tais como âncoras e canhões, não foram identificados, mas é preciso ter em conta que após o acidente o sítio foi alvo de uma intensa campanha de salvados e onde terão participado os mergulhadores atrás referidos[984]. Meses depois do naufrágio, 2 urcas transportaram para Lisboa a carga e os sobreviventes da *Nossa Senhora da Luz*, tendo carregado igualmente 10 peças de artilharia que tinham sido recuperadas até então[985]. Assim, a intensa campanha de salvamento nos meses seguintes ao afundamento acabou por ser responsável por uma redução muito significativa do

[980] Idem, "Os vestígios da nau [...]", p. 238, idem, *A nau Nossa Senhora da Luz [...]*, pp. 6 e 79.
[981] Idem, "Os vestígios da nau [...]", pp. 231 e 238.
[982] Idem, *A nau Nossa Senhora da Luz [...]*, pp. 79-80.
[983] Idem, *ibidem*, p. 81.
[984] Idem, *ibidem*, p. 83.
[985] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 12; pub. in *Arquivo dos Açores*, pp. 45-46.

potencial arqueológico do sítio, tendo possibilitado a recuperação da quase totalidade dos materiais de grande dimensão ou de maior valor material. Além disso, como salienta José Bettencourt, é preciso relembrar que a primeira perda de materiais ocorreu numa fase prévia ao acidente, quando se deu o alijamento de parte da carga e da artilharia[986].

No entanto, é de crer que, ao longo dos séculos, diversos materiais da *Nossa Senhora da Luz*, após momentos de tempestade, tenham dado à costa. Em Angra, por exemplo, sabe-se que os habitantes costumavam referir-se ao vento de Sudoeste como sendo o "vento carpinteiro", por arrojar à costa pedaços do madeirame de embarcações afundadas. Essa madeira chegou a ser utilizada na construção civil, no fabrico de mobiliário e na decoração de habitações, tanto mais que muitas dessas madeiras aparelhadas ainda podem ser vistas nas paredes e tectos de algumas casas de Angra[987].

Para um período compreendido entre 2006 e 2009, os investigadores do CHAM realizaram trabalhos arqueológicos, principalmente não intrusivos, nos sítios Angra A, Angra B, Angra F e Angra J. Os objectivos tiveram como base recolher dados que permitissem avaliar, monitorizar e proteger os depósitos arqueológicos, datar os sítios, bem como contextualizá-los perante a navegação no Atlântico. Neste mesmo sentido, deu-se continuidade ao estudo do navio Angra D e teve início igualmente a prospecção sistemática da baía de Angra, visando compreender as dinâmicas e a organização do porto, sobretudo a localização dos diversos fundeadouros[988]. Seguiram-se novos trabalhos nos anos seguintes.

3.2.2. Síntese dos trabalhos realizados na costa de Cascais

Dominando a área Norte de aproximação naval ao estuário do Tejo, um dos pontos geográficos e abrigos naturais mais importantes da Península Ibérica, desde sempre que a costa de Cascais esteve na rota das navegações milenares entre o Norte e Sul da Europa, tendo sido ponto de apoio e muito provável palco de diversos afundamentos ao longo dos séculos[989]. Ainda que os primeiros afundamentos conhecidos para a costa de Sintra e Cascais remontem a 1147, estando associados a um temporal e envolvendo navios das forças cruzadas vindas

[986] José Bettencourt, *op. cit.*, p. 83.
[987] Paulo Monteiro, *op. cit.*, pp. 498-498; Catarina Garcia, "A arqueologia em contextos de navios dos sécs. XVI-XVII. Testemunhos açorianos", in *Arquipélago. História*, 2.ª série, IX, 2005, p. 93.
[988] José Bettencourt, *Os naufrágios da baía de Angra [...]*, p. 79.
[989] Sobre este assunto, cf. António Fialho e Jorge Freire, *Cascais na rota dos naufrágios […]*, pp. 3-16.

do Norte da Europa para auxiliar na tomada de Lisboa aos muçulmanos[990], somente a partir da Idade Moderna é que começamos a ter dados históricos mais pormenorizados, acabando alguns deles por estar relacionados com a carreira da Índia. É precisamente para este período histórico que têm sido detectados diversos artefactos submersos associados à navegação, sendo que a cronologia das investigações na costa cascalense remonta à década de 1970.

A arqueologia subaquática em Cascais, estando ligada ao Museu do Mar, actual Museu do Mar Rei D. Carlos, teve um trabalho pioneiro na detecção e preservação do património arqueológico subaquático em Portugal[991]. A fase de instalação desta instituição começou em 1976, mas somente em 1992 é que o museu foi inaugurado. Inicialmente, as actividades desenvolvidas estiveram voltadas para acções de prospecção ao longo da costa portuguesa, especialmente nos estuários dos rios Sado e Tejo, destacando-se a identificação e recolha de materiais do Período Romano e da Idade Moderna[992].

Aprovado em 2005, o Projecto de Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Cascais (ProCASC) abarca uma área de investigação que se estende entre o cabo da Roca, ainda pertencente ao concelho de Sintra, e São Julião da Barra, já no concelho de Oeiras, em plena barra do Tejo. No entanto, apenas em 2008 é que se viriam a realizar os primeiros trabalhos de campo[993].

É possível que alguns dos diversos canhões de ferro e de bronze que têm vindo a ser detectados sem contexto na costa cascalense, tal como âncoras[994], possam ter derivado de navios vindos da Ásia. É de crer que alguns dos canhões identificados até não estejam directamente relacionados com naufrágios, mas sim com a necessidade de se alijar os navios quando estes vinham a meter muita água ou queriam entrar na barra do Tejo, pelo que isso levava a que algumas peças chegassem a ser lançadas borda fora. Já vimos que as naus da Índia, por norma, vinham excessivamente carregadas e em mau estado de conservação, o que

[990] Cf. Marco Oliveira Borges, "Em torno da preparação do cerco de Lisboa (1147) e de uma possível estratégia marítima pensada por D. Afonso Henriques", in *História. Revista da FLUP*, IV sér., vol. 3, 2013, pp. 126-129.
[991] Francisco Alves, "O desenvolvimento da arqueologia subaquática em Portugal. Uma leitura", in *Arqueologia e História*, n.º 54, Lisboa, 2002, p. 257; Tiago Miguel Fraga *et al.*, "Research in maritime archaeology [...]", p. 451.
[992] Idem, *ibidem*, p. 451.
[993] Jorge Freire, José Bettencourt e António Fialho, "Sistemas de informação geográfica na gestão do património cultural subaquático: a experiência da Carta Arqueológica Subaquática de Cascais", in *2as Jornadas de Engenharia Hidrográfica*, Lisboa, Instituto Hidrográfico, 2012, pp. 365-368; Jorge Freire, *À vista da costa [...]*, pp. 9-10; Tiago Miguel Fraga *et al.*, *op. cit.*, pp. 454 e 457-460.
[994] Sobre estes materiais, cf. Manuel Eugénio da Silva e Guilherme Cardoso, *op. cit.*, p. 14; Jorge Freire, *À vista da costa [...]*, *passim*.

dificultava as manobras e aumentava o risco de acidente. Mas estes aspectos invocados são apenas algumas das possíveis razões para a existência de diversos canhões ao longo da costa de Cascais, que, aliás, serão provenientes de navios com as mais variadas origens.

No entanto, não são apenas os artefactos metálicos que se observam nas águas de Cascais. Na praia da Conceição, em frente à arriba Nascente onde está implantado o Hotel Albatroz, existem vestígios de madeiras que jazem no fundo do mar, mas que não se sabe se tiveram origem a partir de um naufrágio mais recente ou se dizem respeito a parte da estrutura da nau *Salvação*[995], que, como vimos, encalhou algures na baía de Cascais em 1606. Esses vestígios prolongam-se para Poente, na direcção da praia da Rainha, sendo visíveis quando o local está desassoreado. Um pouco para Nascente da referida arriba, no sentido do chalet Faial, encontram-se submersos canhões de ferro[996].

Estarão aqueles vestígios e os canhões associados à perda da nau *Salvação*? Conforme tivemos oportunidade de indicar, as fontes referem que esta nau, depois de ter sido impossível rebocá-la para o Tejo sob forte temporal de Sul, deu fundo em frente ao "castillo de Cascaes en descubierto"[997], devendo esta, como em muitos outros casos, ser uma referência à fortaleza de Nossa Senhora da Luz. A nau passou a noite ancorada, sendo que no dia seguinte os cabos rebentaram, acabando por ser levada mais para junto de terra, por perder o leme em frente ao castelo e encalhar na areia. Embora estes dados possam levar a pensar que o encalhe ocorreu em frente à praia da Ribeira, vários argumentos levam-nos a pensar que não terá sido assim.

Em primeiro lugar, retenha-se que pelo facto de ser dito que a nau ancorou em frente ao castelo e que ali perdeu o leme, isso não implica forçosamente que tenha sido na área fronteira à praia da Ribeira, podendo a referência à fortificação ser uma mera alusão espacial de proximidade com base no edifício das imediações que mais se destacava na paisagem e que maior importância assumia no contexto defensivo. Por outro lado, e mesmo que tivesse ancorado em frente àquela praia, isso não garante que o acidente tenha ocorrido exactamente nesse espaço portuário, podendo a nau ter sido projectada – após o rebentamento das amarras e a quebra do leme – pelo mar para uma das praias a Nascente, tal como aconteceu

[995] Manuel Eugénio da Silva e Guilherme Cardoso, *op. cit.*, pp. 14 e 61.
[996] Idem, *ibidem*, p. 61. Completámos a informação com indicações fornecidas por Guilherme Cardoso.
[997] AGS, *Guerra y Marina*, 668, pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, pp. 266 e 267.

com diversas embarcações que, em tempos mais recentes e estando inicialmente fundeadas em frente à praia da Ribeira, acabaram por encalhar nas seguintes.

Além destes aspectos que não podem deixar de ser equacionados, para se tentar compreender o caso da nau *Salvação* é preciso ter em conta o funcionamento e as dinâmicas do porto de Cascais durante os séculos XV-XVII[998], sendo que isso poderá ajudar a traçar um possível cenário que complete dados que ficaram omissos nas fontes históricas. Habitualmente, com ventos de Norte, que são dominantes nesta área, os navios de carga que chegavam a Cascais e que pretendiam entrar no Tejo ficavam ancorados sob protecção da torre de Cascais – estrutura mandada construir por D. João II e que mais tarde viria a ser envolvida pela fortaleza de Nossa Senhora da Luz –, esperando pela maré para poderem seguir rumo a Lisboa[999]. Essa espera poderia ser feita um pouco a Sul dessas fortalezas, ou mais para Leste, ao largo da praia da Ribeira, dentro da área de influência da sua artilharia. Por outro lado, os navios também se poderiam servir de outros espaços de ancoradouro: em frente ao mosteiro de Santo António do Estoril ou até mais próximo do forte de Santo António da Barra. No entanto, pela altura em que a *Salvação* chegou a Cascais decorria um temporal com ventos de Sudoeste, pelo que a nau não poderia ficar ancorada a Sul da fortaleza de Nossa Senhora da Luz, já que com a força do mar estava sujeita a que as amarras rebentassem e fosse imediatamente projectada contra os rochedos. A fim de evitar um possível embate, encalhe ou naufrágio, decerto que nessas circunstâncias oceânicas a área de ancoradouro utilizada seria um pouco mais para Nascente, num espaço fronteiro à praia da Ribeira, como, aliás, seria mais habitual, ou até mais para dentro, numa área caracterizada por ser menos rochosa e ter mais areal. Mesmo não estando isenta de varar ou de naufragar nesse espaço, mais valia que um possível acidente ocorresse numa parte arenosa do que contra os rochedos, pois o primeiro cenário elevava em muito a possibilidade de se salvar vidas e mercadorias.

Com o rebentamento das amarras, a posterior quebra do leme e a violência do mar de Sudoeste, a nau teria sido projectada um pouco mais para Nascente, tendo encalhado algures naquela parte costeira. É possível que tenha sido em frente à parte inicial da praia da Conceição, daí que os sobreviventes do acidente, anos mais tarde, tenham mandado erigir, precisamente nessa área fronteira, a capela de Nossa Senhora da Conceição dos Inocentes. Não se quer com isto dar

[998] Cf. Marco Oliveira Borges, "Caracterização e funcionalidade [...]", pp. 287-315.
[999] Idem, "A torre defensiva que D. João II mandou construir em Cascais: novos elementos para o seu estudo", in *História. Revista da FLUP*, IV sér., vol. 5, 2015, p. 94.

como garantido que aconteceu nesse sítio e que os vestígios que ali foram observados estão associados ao acidente, mas, seguindo a indicação de Manuel Eugénio e Guilherme Cardoso, parece-nos uma hipótese que não deve ser menosprezada. A única coisa que parece certa sobre o acidente é que ocorreu numa parte arenosa, situação que terá feito com que não houvessem vítimas mortais e tivesse sido possível recuperar parte da carga.

O facto de os referidos vestígios estarem localizados numa área fronteira a um cruzeiro colocado junto à rampa de acesso da praia da Conceição e que tem uma inscrição que se reporta a um alegado naufrágio ocorrido em 1609 (figs. 41 e 42), poderia ajudar a afastar prontamente a hipótese atrás referida. Borges Barruncho, em 1873, indicava a inscrição que constava nesse cruzeiro: "Erigiram esta cruz uns devotos, no anno de 1634, em memoria de um naufragio que houve n'esta Bahia no anno de 1609"[1000]. Quanto ao navio ali naufragado, o autor mostrou que, por essa altura, circulava a informação oral de que tinha sido uma nau *Conceição*, tendo havido uma grande perda de vidas.

Fig. 39 – Capela de Nossa Senhora da Conceição dos Inocentes.
Fotografia: Marco Oliveira Borges

Em 1943, João da Cruz Viegas viria a escrever um estudo sobre os cruzeiros do concelho de Cascais – mas que só viria a ser publicado postumamente – em que dava a conhecer uma certa controvérsia em torno do cruzeiro da praia da

[1000] Pedro Lourenço de Seixas Borges Barruncho, *Apontamentos para a história da villa e concelho de Cascaes*, Lisboa, Typographia Universal, 1873, p. 104.

Conceição[1001]. De acordo com este investigador, o referido cruzeiro havia sido tirado do local inicial em que estava, em Outubro de 1903, para se fazer a rampa de acesso à praia, sendo que a inscrição que continha na base havia desaparecido quando o mesmo foi recolocado naquela área, mas um pouco mais para poente e próximo da capela. No entanto, alguém havia copiado a inscrição, acabando a mesma por ser colocada na sacristia com uma inscrição semelhante à que foi indicada por Borges Barruncho, mas com a data do acontecimento em 1643 e não 1634.

Fig. 40 – Cruzeiro da Ponta de Rana[1002].
Fotografia: Marco Oliveira Borges

Seja como for, e relativamente à data de 1609, é de questionar se não houve um erro na indicação da mesma, trocando-se a do ano do acidente da *Salvação* por aquela. São apenas 3 anos de distância que separam as duas datas, pelo que a colocação do cruzeiro, muitos anos após o acontecimento, pode ter levado a que, por lapso, não fosse indicado o ano exacto. Embora não tendo desenvolvido o

[1001] João da Cruz Viegas, "Memorabilia cascaense. Os cruzeiros de Cascais", in *Jornal da Costa do Sol*, n.º 1095, 1989, p. 3.

[1002] No *Plano hydrographico da barra do porto de Lisboa [...]*, de c. 1879, já vinha referido, sendo indicado como "Cruz d'el Rey". Contudo, existe a forte possibilidade de já vir grafado em 1857, altura em que se fez o desenho e gravação desse trabalho cartográfico, sendo que em 1879 parece que apenas se procedeu a uma nova sondagem e à rectificação de dados para a margem Sul. Na verdade, sabendo-se que os levantamentos iniciais para esse trabalho remontavam a 1842, 1843 e 1845, é muito provável que o cruzeiro já existisse nessa altura. Colocado no sítio das Sainhas, não muito distante da Ponta de Rana, com as obras da estrada marginal o cruzeiro foi apeado e, em 1941, reposto no sítio onde actualmente se encontra. Desconhece-se a data em que originalmente foi posto naquela costa e a que acidente está associado, não obstante a Junta de Freguesia de São Domingos de Rana, em 1944, ter mandado colocar uma inscrição no mesmo reportando-se a um acidente ocorrido em 1609, mas que na verdade era uma alusão àquele que vem referido para o cruzeiro da praia da Conceição (cf. João da Cruz Viegas, *op. cit.*, p. 3).

assunto, Manuel A. P. Lourenço, em 1962, presumia que este cruzeiro, assim como um que foi colocado na Ponta de Rana, perpetuavam as memórias dos acidentes das naus da Índia de 1606[1003].

Quanto ao nome das naus, é igualmente evidente a confusão que se poderia fazer entre *Salvação* e *Conceição*. Ainda assim, o facto de não terem havido vítimas mortais na nau *Salvação* e de no alegado naufrágio de 1609 terem morrido muitas pessoas, apresenta-se, à primeira vista, como escolho. A menos que essas mortes estivessem relacionadas com o naufrágio da *Nossa Senhora dos Mártires*. Sabendo-se que parte das mercadorias e alguns materiais vieram dar às praias de Cascais nos dias seguintes ao acidente, é natural que muitos corpos tenham seguido semelhantes trajectórias, pelo que a memória popular que foi divulgando a tradição daquele suposto naufrágio de 1609 poderia estar associada aos dois acidentes de 1606. Nada de surpreendente ao ofício de historiador, que tem regularmente de lidar com inúmeras datas e nomes imprecisos, sendo ainda mais complicado deslindar assuntos quando se lida com fontes orais.

Fig. 41 – Cruzeiro que evoca um naufrágio incerto ocorrido junto à praia da Conceição. Encontra-se ladeado pela capela de Nossa Senhora da Conceição dos Inocentes. Fotografia: Marco Oliveira Borges

[1003] Manuel A. P. Lourenço, "Bosquejo histórico de Parede", in *A Nossa Terra*, n.º 275, 28/04/1962, p. 19.

Fig. 42 – Base do mesmo cruzeiro, podendo-se observar a data de 1609.
Fotografia: Marco Oliveira Borges

Somente prospecções arqueológicas e eventuais escavações poderão vir a confirmar ou a desmentir que aqueles vestígios possam ser da nau *Salvação*, mas é de acreditar que parte da estrutura da nau possa ter subsistido submergida até aos nossos dias, sendo preservada pela areia. Quanto à carga que trazia, sabe-se que muitos dos naufrágios junto à costa ou em profundidades acessíveis, sobretudo os da carreira da Índia, eram alvo de salvamento. Por vezes, como já se viu, recorria-se a mergulhadores para recuperarem as cargas que ainda não tivessem dado à costa[1004]. No caso específico da *Salvação*, sabe-se que logo nos dias seguintes ao encalhe foram tomadas medidas para que a carga fosse recuperada. Por carta de 19 de Setembro, indicava-se que a fazenda desta nau estava a ser descarregada com a maior rapidez possível, presidindo aos trabalhos D. Estevan de Faro e Cristoval de Almada, bem como os ministros da Casa da Índia, cabendo aos soldados de Cascais guardar os materiais que estavam a ser recuperados na praia do acidente[1005]. Chegados a dia 28, segundo D. Luis Bravo, os trabalhos ainda decorriam com urgência, visto que as marés-vivas se iriam manter durante mais uns dias e a nau estava com água em todas as cobertas, sendo que, no geral, esses factores faziam com que as mercadorias se estragassem mais rapidamente,

[1004] Catarina Garcia, *op. cit*., pp. 93-94.
[1005] AGS, *Guerra y Marina*, 668, pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 266.

acrescendo que apenas durante a baixa-mar era possível trabalhar com maior segurança e recuperar maiores quantidades:

> "Base sacando la pimienta con mucha prissa y trauajo, lo vno por gozar de las aguas viuas que son hasta dos del que viene, y lo outro por estar todos los porñoles y cubiertas llenas de agua, y solo en las vasas mareas poderse hazer mayor efecto"[1006].

Estas indicações não deixam dúvida de que a nau, uma vez encalhada e mesmo sob forte violência marítima, continuou, pelo menos até dia 28 de Setembro, sem se desintegrar, o que permitiu que os trabalhos de recuperação da carga fossem sucedendo, recolhendo-se a maior parte da fazenda, ainda que molhada[1007]. É muito provável que a artilharia, ou parte dela, tenha sido recuperada nos meses seguintes, tal como outros materiais, mas alguns ficaram por salvar, até porque deverão ter sido dispersos por aquela área devido à força do mar. Não se sabendo qual o destino que teve a *Salvação*, se foi parcialmente desmantelada ou se se veio a desintegrar com a agitação marítima, é possível que ainda subsistam vestígios de parte da estrutura do navio no local do encalhe e imediações. Para esse possível cenário concorrerá o facto de a nau ter encalhado não numa área rochosa, mas sim de areia, garantindo uma maior preservação dos elementos orgânicos como as madeiras, podendo ter sido protegidos pelo assoreamento local[1008].

Tal como acontece nas praias de São Julião da Barra e de Carcavelos, havendo uma longa tradição de descoberta de moedas de ouro, de prata e de outros materiais[1009], são vários os achados que se têm feito ao longo dos tempos nas praias de Cascais mais próximas da área portuária, sendo provenientes das cargas de navios naufragados. O mesmo deverá ter ocorrido com materiais que vinham na nau *Salvação* e que, não tendo sido totalmente recuperados, ao longo dos séculos, após momentos de temporal, deverão ter dado à costa. Em 2013 ou

---

[1006] AGS, *Estado*, 203, pub. in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 267.
[1007] *Documentos remetidos da Índia [...]*, t. I, pp. 100-101; *Relações da carreira […]*, p. 57; *Memorias das armadas […]*, p. 264.
[1008] Em 1998, por exemplo, um navio de provável origem espanhola de finais do século XVI ou início do seguinte, foi escavado em Angra do Heroísmo, sendo que o sítio arqueológico revelou um casco bem protegido e bem preservado no sedimento. Provavelmente naufragado devido a uma tempestade, afundou junto à cidade, a menos de 5 m do edifício da Alfândega, num fundo arenoso que terá ajudado a preservar 35 m do casco. É um dos navios espanhóis mais bem preservados "desta época, tendo sobrevivido até aos nossos dias toda a parte estrutural de quilha, cavernas, lançamento de proa e popa" (Catarina Garcia, *op. cit.*, pp. 93-94).
[1009] Simonetta Luz Afonso, "Dos arquivos aos abismos", in *Nossa Senhora dos Mártires […]*, p. 17; Francisco Alves *et al.*, *op. cit.*, p. 186.

2014, João Pedro Cardoso referiu-nos que naquela área da praia fronteira ao Hotel Albatroz – onde ainda hoje, durante a noite, é muito frequente ver uma ou duas pessoas a fazerem uso de detectores de metais livremente – foram recolhidos alguns artefactos alegadamente provenientes de um naufrágio, sendo que um deles era uma jóia.

Fig. 43 – Pormenor da costa de Cascais. Com a estrela assinala-se o local aproximado onde se encontram os vestígios de madeira.
Fonte: Francisco Maria Pereira da Silva, *Plano hydrographico da barra [...]*.

Fig. 44 – Embarcações de pesca ancoradas em Cascais com vento de Sul. Assinala-se, com um círculo, a área aproximada em que se encontram os vestígios de madeira.
Fonte: AHMC/AFTG/CAM/A/546

Até finais da década de 1990, após as marés-vivas ou momentos de agitação marítima, era habitual ver, durante a baixa-mar, os pescadores cascalenses

procurarem na costa por "dádivas do mar", sendo vários os relatos orais de achados de moedas e de outros artefactos que raramente foram dados a conhecer publicamente[1010]. Porém, desde que a Marina de Cascais foi construída diminuíram estas descobertas, pelo menos na praia da Ribeira e seguintes, pois agora, o mar de Sudoeste, com a barreira que lhe foi posta pelo molhe construído e que chegou a ser ampliado em tempos posteriores, já não entra com a força de outrora e o fundo marítimo naquela área não é revolvido com tanta violência.

Olhando para tempos mais recuados, especialmente para os séculos XVI-XVIII, Cascais era uma terra bastante afectada por piratas e corsários muçulmanos, sendo grande o número de cativos que era feito e levado para o Norte de África[1011]. Entre as várias acções realizadas para a recolha de fundos destinados a libertar os cativos, uma das mais importantes resultava dos lucros da venda dos achados do mar, provenientes de navios naufragados e que, tanto apareciam nas redes dos pescadores como davam à costa nas praias da vila[1012]. Esta recolha de fundos estava associada à Santa Casa da Misericórdia de Cascais, instituição fundada em 1551 e cujo arquivo histórico ainda conserva dois livros com informações sobre a venda de achados do mar durante o século XVII, nomeadamente âncoras e fateixas, tendo sido estudados por Manuel A. P. Lourenço[1013].

Um dos achados que chegou até aos nossos dias diz respeito à carranca que fazia parte da proa de um navio, tendo a forma de cabeça de um cão ou lobo. Esta peça tem vindo a ser referida como tendo dado à costa em data e lugar incertos, se bem que também seja apontado que foi recolhida na praia da Rainha[1014]. Se tivermos em conta as indicações de Borges Barruncho, que em 1873 associou o achamento de uma enorme cabeça de madeira em forma de serpe (ou algo semelhante), e que seria a carranca, ao local onde foi encontrada uma imagem de Nossa Senhora dos Anjos, apenas ficamos com a indicação de que foi na "praia de Cascaes"[1015]. Esta última praia poderia ser a da Ribeira, mas fica-se na incerteza. Assim, a única coisa que se sabe em concreto é que a carranca fazia parte do espólio dos achados do mar da Santa Casa da Misericórdia de Cascais e que, em

[1010] Em 1999, com o fim das marés-vivas e acompanhando diversos pescadores, numa altura em que parte do molhe da Marina já estava construído, tivemos a oportunidade de encontrar, entre várias moedas, uma de 1808.
[1011] António Fialho e Jorge Freire, *Cascais na rota dos naufrágios […]*, pp. 6-7.
[1012] Idem, *ibidem*, pp. 6-7.
[1013] AHSCMC/CON-SCMC/H/02/Lv. 1; AHSCMC/CON-SCMC/H/02/Lv. 2.
[1014] Cf. *Um olhar sobre Cascais através do seu Património*, vol. III – *Cascais na Época dos Descobrimentos*, Cascais, Associação Cultural de Cascais/Câmara Municipal de Cascais, 1989, pp. 13 e 21; António Fialho e Jorge Freire, *op. cit.*, p. 7.
[1015] Pedro Lourenço de Seixas Borges Barruncho, *op. cit.*, p. 102.

1873, de acordo com Barruncho, estava pendurada à entrada da Igreja, do lado direito. Actualmente, encontra-se exposta no Museu do Mar Rei D. Carlos (fig. 45).

Fig. 45 – Carranca de um navio dada à costa de Cascais em data e local incerto. Fotografia: Marco Oliveira Borges (MMRDC).

Quanto à cronologia da carranca, têm sido indicados diferentes dados: século XV, séculos XVI-XVII ou apenas XVII[1016], mas sem que se tenha aduzido qualquer argumento esclarecedor. Falta que sejam realizadas análises com recurso à dendrocronologia, para que possam ajudar a fornecer uma datação absoluta e compreender a época de corte da madeira utilizada na carranca de decoração do navio a que pertenceu, bem como datações por carbono 14. Em todo o caso, a utilização de figuras de animais nas proas dos navios surge em algumas representações iconográficas da Idade Moderna, tal como se pode observar no *Livro de traças de carpintaria* (c. 1616) de Manuel Fernandes (fig. 46). O facto de a carranca de Cascais estar muito bem preservada leva a crer que não tenha estado muito tempo no fundo do mar, podendo ter sido recuperada na praia após um encalhe ou um naufrágio, quem sabe após o acidente da *Salvação*[1017].

[1016] Cf. *Um olhar sobre Cascais […]*, pp. 13 e 21; António Fialho e Jorge Freire, *op. cit.*, p. 7; Isabel Ferrão e João Miguel Henriques, "O Hospital da Santa Casa da Misericórdia de Cascais: da anexação do Hospital dos mareantes pescadores à inauguração do Hospital Condes de Castro Guimarães [1587-1941]", in *Arquivo de Cascais. História, Memória, Património*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2015, p. 50.

[1017] Sabe-se também que, há mais de vinte anos atrás, em frente à praia do Guincho, a uma profundidade de 24 braças, veio às redes do arrastão *Pedro Manuel* a carranca de um navio com figura de uma mulher. O pedaço de madeira acabou por ser dado a um praticante de caça-submarina interessado. Seria, porventura, mais um belo exemplar para figurar no Museu do Mar Rei D. Carlos, à vista de todos os interessados.

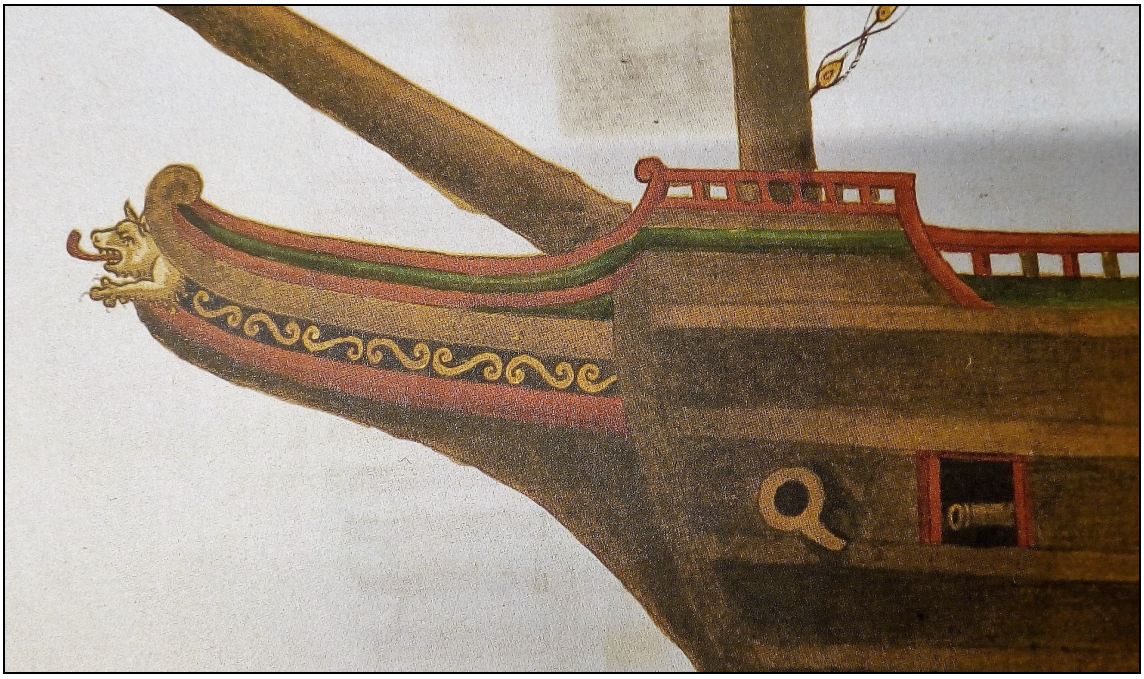

Fig. 46 – Figura de proa num modelo de patacho de guerra do século XVII.
Fonte: Manuel Fernandes, *Livro de traças de carpintaria*, fl. 113.

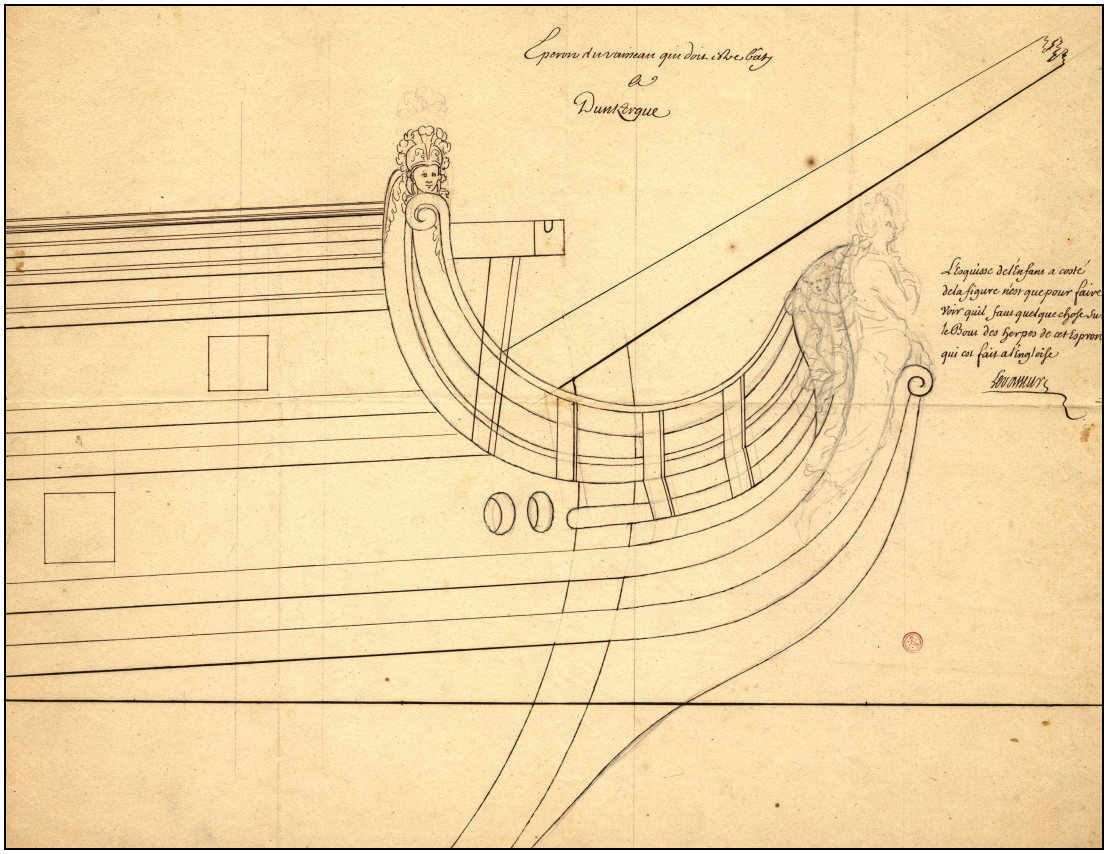

Fig. 47 – Projecto para remate da proa de navio ou esporão.
Fonte: Étienne Levasseur, c. 1745-1785 (BNP).

3.2.3. Síntese dos trabalhos realizados na barra do rio Tejo

Se é consensual que a barra do Tejo e suas imediações serão um dos maiores "cemitérios" de naufrágios do mundo, estando contabilizados, até 1998, c. 500 apenas no estuário, estarão por descobrir e explorar cientificamente inúmeras jazidas arqueológicas subaquáticas desta área[1018]. Grande parte desses naufrágios ocorreram na área costeira de Oeiras, local de extrema importância para a carreira da Índia e que tem vindo a ser estudado sistematicamente nos últimos anos.

Fig. 48 – Aspecto da entrada da barra do Tejo.
Fonte: Gonçalo Pereira Rosa, "Arqueologia subaquática: escondidos no Tejo", in *National Geographic Portugal*, Dez. de 2017[1019].

O conhecimento do património arqueológico subaquático do litoral do concelho de Oeiras está relacionado com o desenvolvimento da arqueologia subaquática em Portugal, sobretudo junto à fortaleza de São Julião da Barra. Os primeiros levantamentos efectuados neste local, na década de 1970, foram também os primeiros da arqueologia subaquática portuguesa, tendo sido da autoria de vários pioneiros desta disciplina, entre os quais Guilherme Cardoso, Mário Jorge de Almeida e João Pedro Cardoso[1020]. As informações mais antigas que ficaram

[1018] Francisco Alves *et al*., *op. cit*., p. 198; António Fialho e Jorge Freire, *op. cit*., pp. 6 e 14.
[1019] Adaptado de https://nationalgeographic.sapo.pt/historia/actualidade/1678-arqueologia-subaquatica-escondidos-no-tejo (consultado a 02/01/2018).
[1020] José Bettencourt *et al*., *Arqueologia subaquática do concelho de Oeiras. Catálogo da exposição temporária realizada no Palácio Marquês de Pombal (11 de Dezembro de 2015 a 31 de Janeiro de*

documentadas correspondem a achados declarados pela equipa do então Museu do Mar de Cascais à capitania local, em 1976, bem como a algumas notas e informações existentes no Museu Nacional de Arqueologia e Etnologia (MNAE) ou que foram trocadas com a 1ª. Secção do Conselho Consultivo do Instituto Português do Património Cultural (IPPC)[1021].

No entanto, por essa altura, há muito que aquela área era alvo de prospecções clandestinas e de caça ao tesouro. Aproveitando-se do gritante vazio legislativo e de algum laxismo na vigilância costeira, pelo menos desde a década de 1950 que mergulhadores amadores praticavam a pilhagem e recolha furtiva de artefactos de elevado valor histórico, não dando qualquer participação – obrigatória – às autoridades nem um registo correcto da sua localização. Ainda assim, a muitos desses mergulhadores devem-se informações preciosas sobre cargas e navios naufragados, bem como algumas doações de espólios encontrados a museus de Lisboa[1022].

Neste sentido, entre o antagonismo da caça ao tesouro – actividade que se alastrou ao mundo inteiro nas décadas de 1960 e 1970 e que rapidamente chegou a atingir proporções industriais[1023] – e o da prática científica, além de achados fortuitos e de recolhas indiscriminadas de vestígios que tiveram lugar junto a São Julião da Barra, a década de 1970 e o início da seguinte ficaram marcadas por algumas recolhas controladas, esboçando-se preocupações científicas. Isto permitiu entregar vários materiais arqueológicos a diferentes instituições, entre os quais várias dezenas de moedas então depositadas no Museu do Mar de Cascais e no Museu Nacional de Arqueologia[1024].

A partir de 1994, o estudo da área costeira junto a São Julião da Barra entrou numa nova fase de investigação, promovida, inicialmente, pela associação Arqueonáutica, sob responsabilidade de Francisco Alves, e, depois, pelo

---

2016), Oeiras, Centro de Estudos Arqueológicos do Concelho de Oeiras/Câmara Municipal de Oeiras, 2015, pp. 7-8.

[1021] Jorge Freire *et al.*, "Valorização do património cultural subaquático de Cascais-Oeiras. O complexo arqueológico de São Julião da Barra", in *Jornadas do Mar. O reencontro com o mar no século XXI*, Almada, Escola Naval, 2013, p. 349; José Bettencourt *et al.*, *Arqueologia subaquática do concelho de Oeiras […]*, p. 7.

[1022] Simonetta Luz Afonso, *op. cit.*, pp. 17-18; Francisco Alves *et al.*, *op. cit.*, p. 210.

[1023] Francisco J. S. Alves, *Arqueologia subaquática em Portugal (1980-1990)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1990, pp. 6-7; Filipe Castro, "Arqueologia subaquática", pp. 92-94. Para o caso da caça ao tesouro na costa portuguesa, está disponível, no *Youtube*, uma reportagem passada na RTP (1994) intitulada "Histórias de naufrágios, piratas, sábios e tesouros do mar português" e que é bem elucidativo da dimensão do negócio, àquela época, e das altas personalidades envolvidas no assunto: https://www.youtube.com/watch?v=RoZDvncrKYU&t=893s (consultado a 03/02/2015).

[1024] José Bettencourt *et al.*, *op. cit.*, p. 8.

CNANS[1025]. Entre os trabalhos arqueológicos subaquáticos ali realizados, e mais especificamente associados à carreira da Índia, destaque para os que se prendem com a presumível *Nossa Senhora dos Mártires*, único navio que é expressamente dado como perdido nos penedos de São Julião da Barra[1026].

A 5 de Outubro de 1994, no final da primeira campanha de arqueologia subaquática realizada em São Julião da Barra, já durante um mergulho de prospecção final, foi feita uma descoberta curiosa: um conjunto de vestígios de madeira muito degradados que pertenciam ao casco de um navio, aparentemente encastrados numa plataforma rochosa do fundo. Nesse local, por essa mesma altura, foram recolhidos vários fragmentos de cerâmica de diversos tipos, todos eles de proveniência asiática, destacando-se a porcelana azul e branca, o grés castanho vidrado *martaban*, tal como a faiança verde e amarela com decoração a barbotina[1027]. Estas evidências, na área que viria a ser conhecida como São Julião da Barra 2 (SJB2), vieram confirmar testemunhos orais que davam conta da existência de um ou vários fragmentos de um casco de navio naquelas imediações, observados em momentos de grande desassoreamento. Além disso, há muito tempo que também haviam informações sobre achados de cerâmicas de importação asiática em torno da fortaleza local[1028].

Fig. 49 – Amostra de grãos de pimenta recuperados da presumível *Nossa Senhora dos Mártires*. Fotografia: Marco Oliveira Borges (MM).

[1025] Jorge Freire *et al*., *op. cit*., p. 349; José Bettencourt *et al*., *op. cit*., p. 9.
[1026] Francisco Alves *et al*., *op. cit*., p. 183.
[1027] Idem, *ibidem*, p. 187.
[1028] Idem, *ibidem*, p. 187, n. 14.

Dois anos depois, pelo mês de Junho, num mergulho de reconhecimento entre as áreas de SJB1 e SJB2, viria a ser descoberto um primeiro astrolábio. Posteriormente, veio a ser identificado um pequeno canhão de bronze, classificável como um quarto de colubrina, tal como um canhão de ferro, dois compassos náuticos, sondas em chumbo, mais dois astrolábios, um deles tendo a data de 1605, pratos de estanho e pelouros de pedra. Além disso, foram identificados muitos outros materiais, demonstrando que se estava no epicentro do espalhamento de espólio típico de um navio da carreira da Índia: potes asiáticos; pimenta em vários níveis estratigráficos; um almofariz de bronze; um *tsuba*, guarda-mão típico de um *wakisachi* japonês; fragmentos de porcelana azul e branca Wanli[1029]; fragmentos de faiança verde e amarela, igualmente típica do Sul da China, da fase de transição do século XVI para o seguinte; assim como fragmentos de grés vidrado do mesmo período, proveniente do Japão, da Birmânia e da Tailândia[1030].

Outros materiais descobertos poderão estar associados à *Nossa Senhora dos Mártires*, cujo estudo do casco permitiu estimar que teria entre 600 e 700 tonéis de capacidade[1031]. É o caso de uma âncora de ferro, mas o facto de existirem muitos artefactos dispersos na vasta área periférica da fortaleza de São Julião da Barra e de ali terem ocorrido diversos naufrágios ao longo dos séculos, fizeram com que se fossem misturando com elementos mais antigos e outros mais recentes, dificultando as investigações. Destaque para dezenas de peças de artilharia submersas, em torno da fortaleza, sendo extremamente difícil identificar as que pertenceram à *Nossa Senhora dos Mártires*[1032]. Quanto às peças de bronze, à excepção do exemplar referido, terão sido recuperadas após o naufrágio, conforme intenção demonstrada na carta de 19 de Setembro de 1606 de D. Luis Bravo de Acuña, ou então algures nos séculos seguintes. Algumas terão sido levadas, certamente, entre as décadas de 1950 e 1990, altura em que aquela área em observação se tornou num local muito frequentado por mergulhadores[1033].

[1029] Sobre a cerâmica asiática recuperada, cf. Inês Pinto Coelho, *A cerâmica oriental da carreira da Índia no contexto da carga de uma nau. A presumível Nossa Senhora dos Mártires*. Dissertação de Mestrado em Arqueologia, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2008.

[1030] Francisco Alves *et al*., *op. cit*., pp. 187, 189-192 e 210.

[1031] Filipe Castro, "Os destroços de uma nau da Índia na foz do Tejo, Lisboa, Portugal", in *"Terrenos" da Arqueologia da Península Ibérica. Actas do 3º Congresso de Arqueologia Peninsular*, vol. 8, Porto, ADECAP, 2000, p. 480.

[1032] Francisco Alves *et al*., *op. cit*., p. 210.

[1033] Idem, *ibidem*, p. 210. Um canhão de bronze ali recuperado encontra-se no Museu do Mar Rei D. Carlos (cf. Mónica Bello, *op. cit*., p. 337).

No entanto, muito está ainda por descobrir na área costeira de Oeiras. Em 2002, o trabalho de salvaguarda despoletado pela construção do Porto de Recreio de Oeiras, promovido pelo CNANS, permitiu a identificação de mais cinco canhões de ferro e outros artefactos na área onde tinham sido efectuados diversos achados nas últimas décadas. Esses materiais ainda não foram estudados, mas estamos perante uma área onde ocorreram vários naufrágios, especialmente o da *Santo Inácio de Loiola*, que naufragou em 1633 quando regressava da Índia[1034].

A importância do complexo de São Julião da Barra é conhecida pelo impacto que teve na Expo' 98, bem como pelos vários artigos científicos e de divulgação que foram sendo publicados desde a década de 1990 até inícios da seguinte. Apesar da visibilidade pública e da importância académica dada ao local, a verdade é que a sustentabilidade e o desenvolvimento do mesmo nem sempre foram assegurados[1035]. Entre 1976 e 2005, aquela área foi alvo de recolhas não programadas, de campanhas de escavação e monitorização, sendo que a vasta diacronia dos materiais recolhidos, nem sempre devidamente registados, criam, nos dias de hoje, dificuldades a nível da análise arqueológica, situação que fez com que a investigação se tornasse prioritária numa dupla perspectiva: gestão e estudo integrado do património cultural subaquático e protecção e monitorização dos vestígios humanos submersos[1036].

Necessitando de investigações mais aprofundadas, o estudo do complexo arqueológico de São Julião da Barra foi retomado em 2011, através de uma parceria entre o CHAM, a Câmara Municipal de Cascais e a Câmara Municipal de Oeiras, contando com o apoio do Centro de Investigação Naval (CINAV) e do Porto de Recreio de Oeiras. Nas suas linhas fundamentais, este novo projecto visa mapear, avaliar e monitorizar os vestígios arqueológicos submersos e dar continuidade ao estudo sistemático dos materiais arqueológicos, adoptando assim uma perspectiva diacrónica que visa abarcar a totalidade dos vestígios, integrando as novas descobertas e os dados das intervenções realizadas entre 1992 e 2005[1037].

Como seria de esperar, o estudo da documentação histórica e as missões de terreno que têm vindo a ser realizadas corroboram o potencial científico e patrimonial excepcional da área em torno da fortaleza de São Julião da Barra. Até

[1034] José Bettencourt *et al.*, *op. cit.*, p. 15.
[1035] Jorge Freire *et al.*, *op. cit.*, p. 348.
[1036] Idem, *ibidem*, p. 348.
[1037] Idem, *ibidem*, pp. 348-349; José Bettencourt *et al.*, *op. cit.*, p. 12.

2015, foram relocalizados e georreferenciados quase uma centena de vestígios arqueológicos, concentrados sobretudo em quatro áreas (A, B, C e D), destacando-se, pelo seu número, os canhões e as âncoras de ferro, bem como os lingotes em chumbo e as porcelanas chinesas[1038].

Outro passo importante ocorreu em 2014, com o início do projecto de Carta Arqueológica Subaquática do concelho de Oeiras, visando o inventário e a avaliação de todo o património submerso entre uma vasta área que vai desde São Julião da Barra até à Doca de Pedrouços[1039]. Convém notar que este último local fica situado nas proximidades dos sítios de onde partiam as naus da Índia e outros navios para as partes ultramarinas, ou seja, o ancoradouro de Santa Catarina de Ribamar e a torre de Belém, abarcando uma área igualmente alvo de vários acidentes e de alguns naufrágios ao longo dos séculos.

Entretanto, a 18 de Outubro de 2017, enquanto navegavam no Tejo à procura de pesqueiros e a operar com uma sonda, Pedro Patacas e Sandro Pinto, mariscadores profissionais, observaram uma imagem do leito marinho bastante diferente das que geralmente obtinham do fundo do estuário do Tejo, pensando que poderia ser um leixão, onde poderiam vir a encontrar navalheiras[1040]. Resolvendo fazer um mergulho de reconhecimento, os dois mariscadores vieram a perceber que estavam perante os destroços em madeira de um naufrágio. Além disso, a c. de 9 m de profundidade, despontavam dois canhões em ferro e três ancoras, sendo que uma delas ainda tinha o seu cepo em madeira, assim como foram detectados igualmente dois pratos em estanho, um deles em fragmentos. Por estarem à superfície do sedimento, estes últimos foram recolhidos de modo a acautelar a sua preservação e integridade[1041].

Uma vez registado o sítio em vídeo de alta definição, os mariscadores emergiram e marcaram o seu posicionamento em GPS, acabando por deixar correr a embarcação, sendo arrastados para Leste durante alguns minutos. Entretanto, na sonda surgiu uma nova anomalia, desta vez sob a forma de dezenas de escolhos, dando a entender que seriam pedras, ocupando todo o monitor[1042]. Esse facto levou a uma nova imersão e, com uma visibilidade de c. 4 ou 5 m, excepcional para aquela área, os mariscadores rapidamente perceberam que estavam perante barris

[1038] Idem, *ibidem*, p. 12.
[1039] Idem, *ibidem*, p. 15.
[1040] Alexandre Monteiro *et al*., "Notícia preliminar da descoberta de dois naufrágios na entrada do estuário do Tejo", in *Al-Madan*, 2018, p. 166.
[1041] Idem, *ibidem*, p. 166.
[1042] Idem, *ibidem*, p. 166.

em madeira, espalhados pelo fundo. Condicionados pela força da corrente de maré, que se começava a fazer sentir com maior intensidade, os dois achadores registaram novamente em vídeo parte deste segundo destroço, recuperando ainda um fragmento de uma aduela que trouxeram para a superfície[1043].

Retornados a terra, Pedro Patacas e Sandro Pinto entraram em contacto com o arqueólogo Alexandre Monteiro, com quem já tinham cooperado na sua anterior declaração de achado do naufrágio Tróia 1, dessa vez no estuário do Sado, em 2011. Elaborado um auto de achado fortuito, o mesmo deu entrada, a 20 de Outubro de 2017, na DGPC. Além disso, em anexo foi submetido um parecer técnico-científico de Alexandre Monteiro, baseado nas imagens de vídeo captadas nos sítios de naufrágio em foco[1044].

Apenas oito dias depois, no âmbito do Projecto de Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Cascais, foi realizado um mergulho de verificação preliminar dos dois sítios descobertos para georreferenciacão. Relativamente ao local que ficou conhecido por Tejo A, está a uma profundidade media de 10,5 metros, ligeiramente a Ocidente do Bugio, no limite lateral do actual canal Sul da barra do Tejo. Pela altura do mergulho, eram visíveis dois conjuntos de madeiras em conexão que entravam pelo fundo arenoso adentro, acrescendo, nesse mesmo local, a existência de dois canhões em ferro de grande calibre, assim como de três âncoras do tipo Almirantado, sendo que uma delas ainda apresenta o seu cepo em madeira[1045].

Por sua vez, o outro sítio, conhecido por Tejo B, localiza-se entre o Bugio e a Trafaria, na área a que os pescadores locais chamam o esporão da Cova do Vapor, coincidindo com a área do antigo canal de navegação da Golada. Durante a preia-mar esse sítio arqueológico fica a uma profundidade media de 7,5 m, variando a disposição dos vestígios entre os 10 e os 6 m de profundidade. No local foram detectados restos de um navio em madeira, bastante assoreados, e centenas de barris em madeira[1046]. Além disso, durante a prospecção observou-se aquilo que pareceu ser o vestígio da quilha, assim como a existência vários elementos que terão pertencido ao madeirame e que poderão corresponder aos restos das cavernas e das tábuas de forro. Observaram-se igualmente outros elementos, caso

[1043] Idem, *ibidem*, p. 166.
[1044] Idem, *ibidem*, p. 166.
[1045] Idem, *ibidem*, p. 167.
[1046] Idem, *ibidem*, p. 167.

dos que poderão corresponder ao sistema de mastreação ou a aparelhos de força, como cabrestantes[1047].

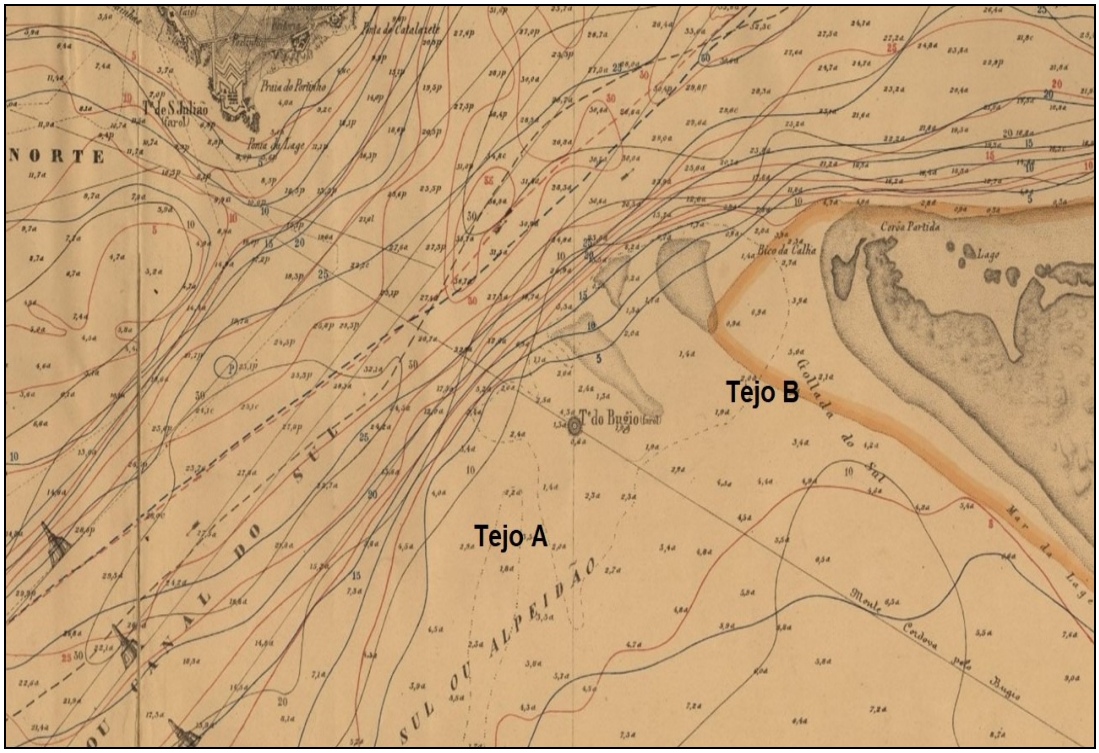

Fig. 50 – Localização aproximada dos sítios de naufrágio: Tejo A e Tejo B.
Fonte: Francisco Maria Pereira da Silva, *Plano hydrographico da barra [...]*.

Faces aos vestígios observados e às dinâmicas de assoreamento do Tejo verificadas ao longo da sua história, ficou referido que o navio do Tejo B terá naufragado na Idade Moderna. Contudo, cronologias mais exactas só poderão ser avançadas após a análise estrutural dos destroços e a observação da cultura material nele existente, assim como depois de realizadas análises com recurso à dendrocronologia. Por sua vez, foi indicado que o Tejo A era obviamente um navio que encalhou no Cachopo Sul, na zona da Cabeça Seca, no século XVII ou XVIII[1048].

Entretanto, a 24 de Setembro de 2018, sob forte aparato mediático e institucional, a equipa do ProCASC deu a conhecer publicamente, no forte de Santo António da Barra, a descoberta de vestígios de um navio naufragado na barra do Tejo. Desde logo foi avançado que se tratava de uma nau da carreira da Índia, naufragada, como já havia sido anunciado na comunicação social dias antes, muito provavelmente entre 1573 e 1619, sendo ainda referido, como alternativa, algures

[1047] Idem, *ibidem*, p. 167.
[1048] Idem, *ibidem*, p. 169.

entre 1575 e 1625[1049]. Chegou igualmente a ser indicado, pela comunicação social, que a detecção do navio ocorreu na costa de Cascais, quando, na verdade, foi dentro do Tejo. Um mergulho feito a 3 de Setembro, pela equipa do ProCASC, havia permitido observar fragmentos da quilha de um navio e outras madeiras, peças de artilharia em bronze com a esfera armilar e o escudo português, assim como fragmentos de pratos em porcelana chinesa, cauris e grãos de pimenta (figs. 51-54), pelo que se estaria, segundo foi dado a conhecer, perante uma nau da Índia. O sítio acabaria por ser nomeado Bugio 2, de onde foram tiradas as seguintes fotografias cedidas por Augusto Salgado.

Fig. 51 – Aspecto de um núcleo de bocas de fogo em bronze denominadas "pedreiros" e partes de madeira de navio.

[1049] Virgílio Azevedo, "Nau do século XVI da carreira da Índia descoberta no Tejo - e ainda tem pimenta", in *Expresso*, 22/9/2018. Disponível em https://expresso.sapo.pt/sociedade/2018-09-22-Nau-do-seculo-XVI-da-Carreira-da-India-descoberta-no-Tejo---e-ainda-tem-pimenta (consultado a 22/09/2018); ""A descoberta do século". Arqueólogos encontram nau naufragada no rio Tejo ao largo de Cascais", in *Madre Media/LUSA*, 22/09/2018. Disponível em https://24.sapo.pt/atualidade/artigos/descoberta-nau-da-carreira-da-india-naufragada-ao-largo-de-cascais (consultado a 22/09/2018); Humberto Costa, "Mergulho no templo das naus", in *C – Tudo sobre Cascais*, Outubro de 2018, p. 7.

Fig. 52 – Outro aspecto do mesmo núcleo.

Fig. 53 – Fragmento de prato de porcelana com origem asiática.

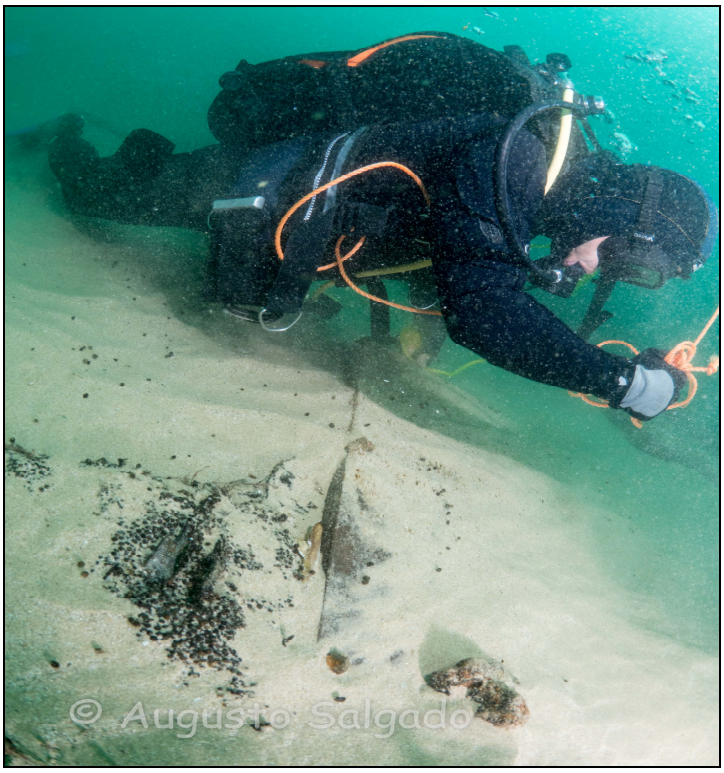

Fig. 54 – Vestígios de acumulação de pimenta.

Logo após a apresentação pública tivemos a oportunidade de comentar alguns aspectos com Augusto Salgado. Com base na cronologia aproximada que estava a ser proposta para os vestígios de cultura material, a ligação à perda da nau *São Francisco Xavier* enquadrava-se como a possibilidade mais evidente, o que foi naturalmente reconhecido. Contudo, e não obstante ter sido avançado que as evidências apontavam para que se estivesse perante os vestígios estruturais e de cultura material de uma nau da carreira da Índia, mostrámos uma certa reserva e indicámos que – por se estar numa fase muito inicial das investigações – era necessário ter outras hipóteses em aberto, visto que não eram apenas estes navios que entravam no Tejo com fazendas vindas da Ásia. Até mesmo outras naus poderiam transportar mercadorias asiáticas sem vir propriamente em viagem do Índico, ainda que em casos mais episódicos. Tendo em conta as investigações sobre a carreira da Índia e as armadas de protecção que temos vindo a desenvolver desde 2009, reforçadas a partir de 2013 e que culminam com o desenvolvimento desta tese de doutoramento, focámos que outras situações poderiam ter ocorrido.

Em primeiro lugar, é sabido que alguns navios retornados da Índia, ao longo dos séculos e por diferentes motivos, ficaram incapacitados de prosseguir viagem até Lisboa, acabando por ser enviadas embarcações (naus, galeões, patachos, etc.) da capital que recolheram as suas mercadorias em diferentes locais: ilhas de Santa

Helena e São Tomé, Brasil, Madeira, Açores, Peniche, etc. Também podia acontecer que se fretassem prontamente navios nos referidos locais, como aconteceu no Brasil, em 1610, assim como na Madeira, em 1633[1050], ou que estes viessem de outras partes, não obrigatoriamente de Lisboa. Aliás, em 1625, vindo integrada na armada de D. António Telo de Meneses, a nau *Conceição*, durante uma tormenta, acabou por se abrir no cabo da Boa Esperança, sendo obrigada a lançar muita fazenda ao mar e a aportar de urgência na ilha de Santa Helena. Ali foi passada parte da carga e a artilharia para as outras naus, mas ainda teve de se mandar vir urcas do Brasil para carregarem o resto das fazendas, posteriormente levadas para Lisboa[1051]. Assim, se outros navios poderiam entrar no Tejo com as mercadorias das naus da carreira da Índia, também poderiam vir a sofrer um acidente e a naufragar nos cachopos.

Em segundo lugar, sabe-se que algumas naus e galeões disponibilizados para as armadas da costa e das ilhas, e que também chegaram a integrar as armadas anuais da carreira da Índia, ajudaram – antes ou depois de já terem rumado à Ásia em missão[1052] – igualmente a recolher as mercadorias asiáticas de navios vindos do Índico, como aconteceu em 1607 com as embarcações da armada capitaneada por D. Luís Fajardo[1053]. Por outro lado, os navios destas armadas de protecção também estiveram envolvidos em actos de descaminho e contrabando de especiarias e de outras mercadorias asiáticas, os quais tinham lugar em diversas partes do trajecto entre os Açores e Lisboa, pelo que mais esta hipótese não podia ser posta de lado[1054].

Em todo o caso, não se quis com isto dizer que os vestígios identificados não correspondiam a parte de uma nau oriunda da Índia, até porque é reconhecida a existência de dados sobre acidentes destes navios naquela área. Apenas se

---

[1050] Cf. *Memórias das armadas [...]*, pp. 265 e 270.
[1051] BNP, Ms. 26, 153, n.º 119; *Relações da carreira [...]*, p. 74.
[1052] *Relações da carreira […]*, pp. 57 e 146. Em 1606, alguns navios da carreira da Índia, impossibilitados de partir rumo à Ásia, foram integrados na armada liderada por D. Luís Fajardo que ia dar caça aos corsários neerlandeses e proteger as naus que se esperavam da Índia. Algo semelhante havia acontecido em 1598, desta vez devido a um bloqueio inglês da barra do Tejo, acabando as naus e os galeões preparados para a Ásia por integrar a armada das ilhas (Artur Teodoro de Matos, "O diário de bordo da viagem de Francisco de Faria Severim aos Açores em 1598", in *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, vol. XLIV, t. II, Angra do Heroísmo, 1986, pp. 434-435; André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, p. 109). Num caso ocorrido em Março de 1621, 6 galeões que iam para o Índico apanharam uma forte tempestade pouco depois de saírem da barra do Tejo, sendo obrigados a regressar no dia seguinte, 5 deles já bastante destroçados. A 24 de Abril, após reparações, 4 destes galeões foram colocados ao serviço da armada da costa (*Relações da carreira [...]*, p. 72).
[1053] Vide supra, vol. I, cap. II; infra, vol. II, cap. II.
[1054] Vide infra, vol. II, cap. II.

pretendeu reforçar a ideia de que qualquer navio que venha a ser detectado em meio subaquático com mercadorias asiáticas, seja uma nau, uma caravela, um galeão, etc., não significa propriamente que viesse em trânsito do Índico, podendo estar associado a actos de descaminho e contrabando no Atlântico, a alguma missão das armadas de protecção, ser uma embarcação que ajudou a transportar as fazendas saídas das naus da Índia ou até mesmo estar associada a corso ou pirataria contra esses navios.

Entretanto, a apresentação dos resultados no forte de Santo António da Barra viria a gerar uma enorme polémica, ainda activa, já que, poucos dias depois, os mergulhadores que descobriram o Tejo A e o Tejo B, juntamente como Alexandre Monteiro, reclamaram que o sítio onde estava a alegada nau da Índia dizia respeito ao Tejo A, portanto, descoberto pelos mariscadores, conforme foi dito, em Outubro de 2017[1055]. Pedro Patacas e Sandro Pinto, munidos das coordenadas do Tejo A, voltaram a mergulhar no Bugio, já depois da equipa do ProCASC ter apresentado publicamente a descoberta do Bugio 2, referindo que só o fizeram para poder confirmar as suas suspeitas de que o navio encontrado nesse sítio era o mesmo que tinham identificado em 2017. Encontrando o local mais desassoreado, nesse mergulho recolheram alguns materiais que trouxeram para terra: um almofariz em pedra, uma bala de canhão e uma pequena escultura em marfim representando Nossa Senhora da Conceição com o menino ao colo[1056].

A 20 de Outubro de 2018, num documento enviado à DGPC em que sistematizava as ocorrências científicas, burocráticas e jornalísticas relacionadas com os achados e os sítios em questão entre Outubro de 2017 e aquele dia, assim como a troca de informações entre investigadores envolvidos nos trabalhos, Alexandre Monteiro dava como garantido que o novo navio descoberto mais não era "do que o sítio já conhecido [por] Tejo A e que o Tejo A corresponde aos destroços do naufrágio da nau portuguesa *São Francisco Xavier*"[1057], perdida, como já foi referido, ao entrar na barra do Tejo, a 23 de Outubro de 1625. Usando diversas citações documentais e até partes dos próprios documentos manuscritos em versão

[1055] Filomena Naves, "Há um ano ou há um mês? Afinal quem descobriu a nau da Índia do Tejo", in *Diário de Notícias*, 28/10/2018. Disponível em https://www.dn.pt/vida-e-futuro/interior/ha-um-ano-ou-ha-um-mes-afinal-quem-descobriu-a-nau-da-india-do-tejo-10094339.html?fbclid=IwAR19f2nEwiE2LLkWWXIV4qgTx2vvrpJdY6ONGfZqNLRrFbspy9SC19Xb9SA (consultado a 28/10/2018); Lucinda Neves, "Um naufrágio ou dois? No Bugio há uma "batalha naval" debaixo de água", in *Público*, 3/11/2018.
[1056] Alexandre Monteiro, "O achado Tejo A [...]", pp. 1-39.
[1057] Idem, *ibidem*, p. 1.

digitalizada, mas não indicando a sua cota e pertença institucional[1058], Alexandre Monteiro desenvolveu uma síntese sobre o acidente da nau em questão, bem como dos trabalhos de recuperação de alguns dos materiais do navio e o salvamento de algumas pessoas, revelando que o acidente levou a nau a desfazer-se, provocando a origem de um sítio arqueológico com dois núcleos, podendo ainda haver mais[1059].

Inversamente, no relatório preliminar dos trabalhos de Setembro de 2018, entregue à tutela a 29 de Outubro desse ano, a equipa do ProcCASC apresentou uma interpretação preparatória onde, com base nos materiais observados, considerava que se estava perante dois naufrágios manifestamente distintos: um de meados do século XVII (Bugio 1, anteriormente designado Tejo A), e outro de algures entre as décadas de 1590 e 1600 (Bugio 2), sendo que os contextos materiais sugeriam que se estava perante uma nau da carreira da Índia[1060]. Os dados disponíveis até à data apontavam para "a existência de dois naufrágios distintos numa zona com uma área de pelo menos 120 m no sentido Oeste-Leste e 50 no Sul-Norte". Acrescentava-se que a proximidade entre as duas realidades não eram "surpreendente, pois há registo de, pelo menos, 23 naufrágios na zona dos Cachopos, entre 1451 e 1936"[1061].

Ao jornal *Público*, a equipa do ProCASC também veio desmentir que o achado do Tejo A correspondia ao do Bugio 2, referindo que o naufrágio identificado a 3 de Setembro nada tinha a ver com o declarado por Pedro Patacas e Sandro Pinto em 2017, tratando-se, neste sentido, de dois sítios diferentes[1062].

Entretanto, viria a ser publicado um curto artigo na *Revista de Marinha*, onde se retomavam alguns aspectos já apontados, mas onde se enfatizava o facto de os níveis sedimentares do Tejo, nos últimos anos, terem diminuído gradualmente, situação que tem proporcionado uma melhor percepção de materiais, de sítios arqueológicos e de navios afundados naquela área. Dos materiais avistados recentemente destacavam-se os despojos que poderiam "corresponder a uma nau da carreira da Índia"[1063]. Referia-se que, muito embora ainda não estivessem estudados, os vestígios das estruturas em madeira avistadas tinham características muito semelhantes aos da alegada nau *Nossa Senhora dos Mártires*, se bem que

[1058] Vide supra, vol. I, cap. I.
[1059] Alexandre Monteiro, *op. cit.*, pp. 29-35.
[1060] Jorge Freire *et al.*, *Identificação dos vestígios de uma nau da carreira da Índia no Bugio. Relatório preliminar 2018*, 2018, pp. 24 e 27.
[1061] Idem, *ibidem*, p. 26.
[1062] Lucinda Neves, *op. cit.*
[1063] Augusto Salgado *et al.*, "Será o "cachopo Sul" um cemitério?", in *Revista de Marinha*, ano 81, Nov-Dez. de 2018, pp. 64-65.

em muito maior quantidade. Foi acrescentado que nas imediações foi encontrado e declarado o achado de outro navio, pelos dois mariscadores, sendo que os "fósseis directores" observados apontam para cronologias do século XVIII. Ainda assim, ficou expresso que o decorrer das investigações viria a permitir "afinar melhor as cronologias e proveniências culturais"[1064]. Por fim, eram indicadas as parcerias institucionais formadas para se investigar os vestígios detectados em torno do Bugio, revelando-se igualmente a intenção de se criar um "Campus Universitário" dedicado ao estudo da nau, até porque se prevêem vários anos de intervenções arqueológicas.

3.2.4. Outros locais importantes: Peniche, Mafra e Sintra

Outros espaços marítimos de enorme importância a ter em conta são a área entre as Berlengas e Peniche, bem como aquela que abarca os actuais concelhos de Mafra e Sintra, sendo que para estes dois últimos temos vindo a alertar para a necessidade do desenvolvimento de trabalhos de arqueologia subaquática associados ao estudo da paisagem cultural marítima e da arqueologia costeira[1065]. É este tipo de análise que, à semelhança do que está a ser feito para o caso de Cascais e Oeiras, possibilita analisar os elementos culturais e naturais que caracterizam as dinâmicas marítimas, permitindo compreender igualmente os impactos que as mesmas têm nas continuidades, nas mudanças, nos aspectos sociais e nas percepções cognitivas do litoral[1066].

Para o primeiro caso, onde subsistem vestígios de navios naufragados entre a Antiguidade e o século XXI, já vimos que estamos perante uma área fulcral de aproximação à costa para a carreira da Índia. Se Peniche sempre foi um sério obstáculo para a navegação, a ilha da Berlenga, por sua vez, constituiu um magnífico ancoradouro, ainda que, o seu arquipélago, onde se incluem os Farilhões

[1064] Idem, *ibidem*, p. 65.
[1065] Cf. Marco Oliveira Borges, "Portos e ancoradouros do litoral de Sintra-Cascais. Da Antiguidade à Idade Moderna (I)", in *Jornadas do Mar 2014. Mar: uma onda de progresso*, Almada, Escola Naval, 2015, pp. 162 e 164; idem, "Paisagem cultural marítima [...]", pp. 230-272; idem, "Navegação comercial fluvio-marítima e povoamento no Ocidente do Municipium Olisiponense: em torno dos rios Lizandro (Mafra) e Colares (Sintra)", in Carmen Soares, José Luís Brandão e Pedro C. Carvalho (coords.), *História Antiga: relações interdisciplinares. Paisagens urbanas, rurais e sociais*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2018, pp. 219-255; idem, "The maritime cultural landscape [...]"; idem, "O Cabo da Roca na paisagem cultural marítima [...]".
[1066] Jorge Freire *et al*., *op. cit*., p. 348.

e as Estelas, tenha desde cedo contribuído para a perda de inúmeros navios[1067]. A existência de diversos obstáculos submersos e baixas como o "Rinchão" são autênticas armadilhas que potenciam a perigosidade do arquipélago. Um local a destacar é a "Bailadeira", inserido numa área a Noroeste dos Farilhões, localmente designada de "cemitério dos navios", onde são conhecidos pelo menos 16 navios ali afundados. Estes foram alvo de uma intensa actividade de salvados, que em Peniche se desenvolveu, sobretudo entre as décadas de 1940 e 1970, por intermédio de empresas algarvias[1068].

Numa simples amostra, não exaustiva, de exercício de sistematização de informação para os anos entre 1589 e 1985, foram compiladas c. 288 ocorrências na área de Peniche. Estes registos não resultam de uma investigação documental aprofundada, o que leva a crer que quando isso for realizado o número de ocorrências será bastante alargado. Dos 288 incidentes, 2 referem-se ao século XVI; 13 ao seguinte; 28 ao século XVIII; 63 ao século XIX; 175 ao século XX, e 7 são de cronologia desconhecida. Relativamente aos locais, 150 são junto à localidade de Peniche; 71 na área da Berlenga; e 67 em local desconhecido[1069].

Um passo importante para a investigação na costa de Peniche ocorreu em Março de 2004, altura em que foi fundado o Grupo de Estudos e Pesquisas Subaquáticas (GEPS). Nesse mesmo ano, firmaram-se protocolos de colaboração com a Universidade de Coimbra e com o Instituto Português de Arqueologia (IPA), este último através do CNANS, seguindo-se as Câmaras Municipais da Lourinhã e de Peniche[1070]. Entre os projectos a que o GEPS esteve associado, refira-se a Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Peniche e a Carta Arqueológica Subaquática do Concelho da Lourinhã. Porém, em 2010, o GEPS veio a ser dissolvido, não tendo sido retomadas actividades.

Relativamente a Mafra há a confirmação da perda da nau *Conceição*, incendiada por corsários argelinos em 1621. Contudo, o património cultural subaquático deste concelho será muito maior, sendo que, até ao momento, e para além de diversos naufrágios documentados, sabe-se da detecção de alguns elementos na Ericeira: um cepo de âncora em chumbo, de época indeterminada,

[1067] Jorge Russo e Paulo Costa, "Roteiros arqueológicos de Peniche-Berlengas, proposta de um projeto", in *1.º Congresso de História e Património da Alta Estremadura*, Batalha, Centro do Património da Estremadura, 2016, p. 93.
[1068] Idem, *ibidem*, p. 93.
[1069] Idem, *ibidem*, p. 94.
[1070] Jorge Russo, "A GEPS e a Universidade de Coimbra", in Francisco de Oliveira, Pascal Thiercy e Raquel Vilaça (coords.), *Mar Greco-Latino*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2006, pp. 417-426.

um astrolábio[1071], havendo ainda uma alusão a uma suposta embarcação romana com ânforas, dado indicado por um mergulhador amador[1072].

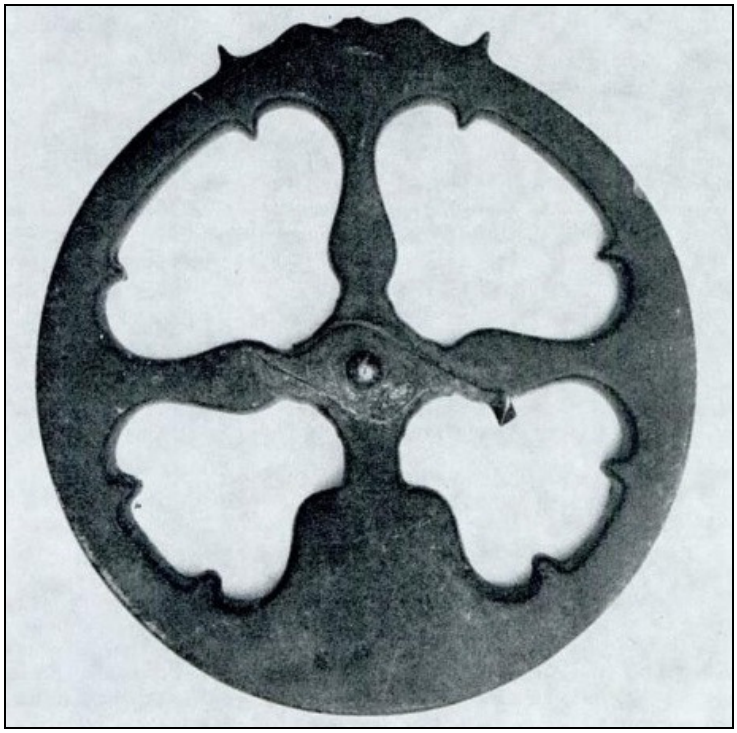

Fig. 55 – Astrolábio de c. 1600 recolhido na Ericeira. Encontra-se bastante erudido por ter sido sujeito a altas temperaturas (MM).
Fonte: A. Estácio dos Reis, "Duas notas sobre astrolábios", p. 291.

Quanto ao astrolábio, foi encontrado por Sardinha Alves um pouco a Sul da Ericeira, mais concretamente em São Julião, parecendo ser o primeiro de que há conhecimento de ter sido descoberto na costa portuguesa[1073]. Entregue pelo achador ao Museu de Marinha, o exemplar encontrava-se bastante danificado, sendo que a análise microscópica levada a cabo sugere que foi sujeito a altas temperaturas e que, muito provavelmente, o navio a que pertencia teria sido destruído por fogo antes de se afundar[1074]. Nada é referido sobre o contexto de descoberta do astrolábio e se foram detectados, por essa altura, outros materiais, mas este instrumento náutico chegou a ser datado de c. 1600[1075]. Os indícios que

[1071] Manuel J. Gandra e Amélia Caetano, "Subsídios para a carta arqueológica do concelho de Mafra", in *Boletim Cultural 94*, Mafra, Câmara Municipal de Mafra, 1995, p. 267.
[1072] Sónia Bombico, *Para uma valorização dos itinerários comerciais romanos do Alto-Império no Atlântico – O papel do Património Cultural Subaquático*. Tese de Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural, Universidade de Évora, p. 79.
[1073] A. Estácio dos Reis, "Duas notas sobre astrolábios", sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIII, 1985, p. 289; Francisco J. S. Alves, *Arqueologia subaquática […]*, p. 10.
[1074] A. Estácio dos Reis, *op. cit.*, p. 289; F. Bragança Gil, "Determinação da composição do astrolábio náutico da Ericeira por fluorescência de raios X", sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIII, p. 297.
[1075] *Combate e naufrágio […]*, p. 47.

apontam para que o astrolábio tenha sido sujeito a um elevado aquecimento são bastante sugestivos para ligá-lo ao incêndio de um navio, quem sabe o da *Conceição*.

Posteriormente, foram realizadas prospecções arqueológicas subaquáticas na área em que se achou o astrolábio[1076]. Aliás, em 2004 surgiu a possibilidade de se desenvolver um projecto de arqueologia subaquática na Ericeira. No ano seguinte conseguiu-se uma autorização do IPA para a realização de trabalhos de prospecção arqueológica em frente à Ericeira, pelo período de 3 anos, mas algumas contingências vieram a retardar o projecto[1077].

Entretanto, decidiu-se conjugar esforços com Mário de Almeida e Patrick Lizé, que na posse de novas informações e de achados fortuitos, propuseram-se a efectuar trabalhos numa área a Norte da Ericeira. Unindo os dois projectos, em Maio de 2006, após várias reuniões no Museu Nacional de Arqueologia, foi definida uma área ao longo da costa com c. de 21 km de extensão que seria prospectada ao abrigo da Carta Arqueológica Nacional. À equipa que então fora formada juntou-se ainda Jorge Russo, nessa altura director do GEPS[1078]. De uma forma geral, um dos grandes objectivos passava por tentar localizar os destroços e materiais da *Conceição*. Contudo, vicissitudes de diferente ordem foram atrasando o projecto, sendo que em 2012 foi dissolvido.

No que diz respeito a Sintra, onde se perderam pelo menos duas naus da Índia, já foram detectados, recuperados ou furtados diversos canhões. Um deles, de bronze e estando submerso no cabo da Roca, foi recuperado por mergulhadores em Agosto de 1966 (figs. 56, 57 e 58), sendo que, por essa altura, foi revelada a existência de mais 5 no mesmo local. O exemplar trazido à superfície foi levado para junto da porta da capitania do porto de Cascais, onde foi inspeccionado, tendo mais tarde sido adquirido por Rainer Daehnhardt. Trata-se de uma colubrina ibérica com um comprimento de 2,87 m, com calibre de 13 cm e c. 1.600 kg, datável do último quartel do século XVI[1079].

Embora se tenha chegado a colocar a possibilidade de este canhão ter pertencido a um dos dois navios argelinos que naufragaram em combate com a

[1076] Francisco J. S. Alves, *op. cit.*, p. 10.
[1077] http://www.icea.pt/Arqueologia.htm (consultado a 01/01/2018).
[1078] *Idem*.
[1079] Rainer Daehnhardt, "Um canhão no cabo da Roca", in *Páginas secretas da História de Portugal*, vol. II, Lisboa, Edições Nova Acrópole, 1994, pp. 157-158 e 163-169.

Conceição (1621)[1080], ou até mesmo a esta nau portuguesa, são hipóteses descontextualizadas, já que os confrontos e afundamentos se deram muito mais a Norte, na Ericeira e junto ao cabo Rendido. Se o canhão havia pertencido a uma nau da Índia, o que não se sabe, então o mais provável é que fosse da *Santa Catarina de Ribamar*, afundada precisamente na área do cabo da Roca[1081]. O naufrágio desta nau, ainda por detectar, é, nos "circuitos" de caça ao tesouro, referido como um dos dez mais lucrativos ainda por localizar[1082].

Fig. 56 – Canhão de bronze recuperado no cabo da Roca,
repousando junto à capitania do porto de Cascais.
Fonte: João Pedro Cardoso, "Cabo da Roca, *Sta Catarina 2ª de Ribamar*,
1635-1636. Um naufrágio da carreira da Índia"[1083].

Quanto aos restantes 5 canhões do cabo da Roca, que se pretendiam recuperar em 1966, tarefa que não veio a ser realizada, despoletaram enorme interesse, levando mesmo a que caçadores de tesouros, em embarcações impróprias, se aventurassem a tentar chegar ao cabo da Roca. No entanto, o Ministério da Marinha acabaria por afixar, no edifício do cabo da Roca, um edital que interditava o acesso a toda e qualquer pessoa num raio de 1 milha, facto que

[1080] Cf. António Marques Esparteiro, "A peça do cabo da Roca", sep. de *ETHNOS*, vol. V, Lisboa, Instituto Português de Arqueologia, História e Etnografia, 1966, p. 7; Rainer Daehnhardt, *op. cit.*, pp. 157-158, 163 e 165.
[1081] Mónica Bello, *op. cit.*, p. 340.
[1082] Paulo Alexandre Monteiro, "Canhões na Roca [...]", p. 159.
[1083] Não publicado. Cedido por Alexandre Monteiro.

ajudou a afastar os curiosos e aqueles que vinham preparados para a rapina[1084]. Ainda assim, em 1967, um dos canhões veio a ser recuperado por mergulhadores da Marinha, sendo posteriormente entregue ao Museu de Marinha. Era o canhão que, entre os 5 referidos, estava entalado na entrada de uma gruta e em pior estado, tendo a boca desaparecido devido ao desgaste causado pelo contínuo impacto das ondas[1085]. No entanto, a recuperação deste exemplar foi efectuada sem que se desse conhecimento a António Gil, que, enquanto achador, havia declarado verbalmente à Marinha a sua descoberta[1086].

Um terceiro canhão, segundo o mestre Domingos Soares Branco, foi igualmente recuperado neste ano pelos mergulhadores António Gil e José Risota, tendo sido levado para a praia de Assentiz, junto ao cabo da Roca, onde se fez uma fogueira para derreter e cortar a peça, de modo a facilitar o seu transporte. Perdeu-se o rasto desta peça[1087], mas Mónica Bello refere que 4 canhões de bronze foram levados daquela área, pelo que temos de aduzir mais um aos três já referidos. Dois deles foram vendidos ao quilo, para sucata[1088].

Fig. 57 – O mesmo canhão exposto em Cascais.
Fonte: João Pedro Cardoso, "Cabo da Roca, *Sta Catarina 2ª de Ribamar* […]".

[1084] Rainer Daehnhardt, *op. cit.*, pp. 163 e 165.
[1085] Idem, *ibidem*, pp. 166-167.
[1086] João Pedro Cardoso, "Cabo da Roca […]". Na actualidade, de acordo com o Decreto-Lei n.º 164/97, publicado a 27 de Junho de 1997, quem achar ou localizar quaisquer bens arqueológicos submersos deverá comunicar a ocorrência à estância aduaneira ou órgão local do sistema de autoridade marítima com jurisdição sobre o local do achado, a qualquer outra autoridade policial ou directamente às entidades de gestão do património arqueológico em Portugal (actualmente a DGPC), isto no prazo de 48 horas. Se não proceder dessa forma, o achador perderá o seu direito a receber uma recompensa monetária, equivalente a metade do valor atribuído ao achado fortuito, além de correr o risco de ser responsabilizado civil e criminalmente (Mónica Bello, *op. cit.*, p. 366).
[1087] João Pedro Cardoso, *op. cit.*.
[1088] Mónica Bello, *op. cit.*, p. 340.

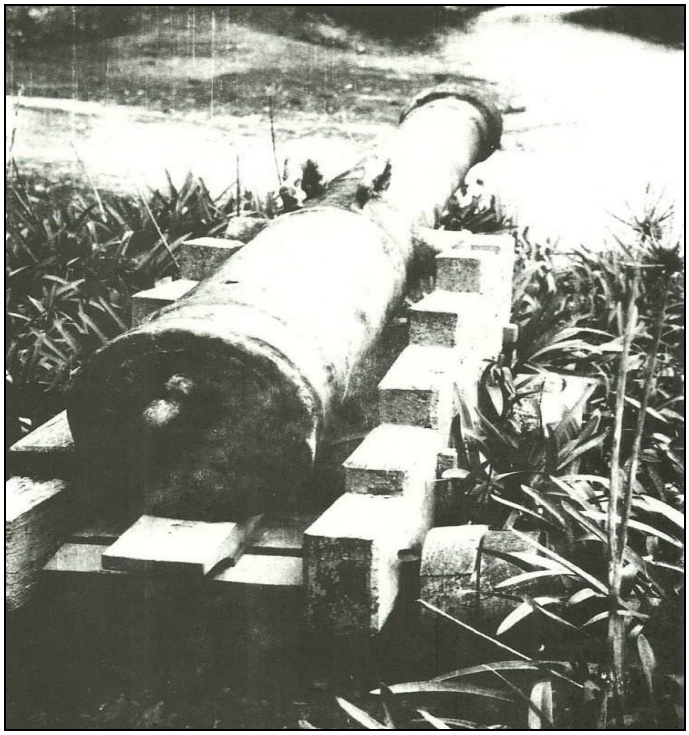

Fig. 58 – O referido canhão de bronze recuperado no cabo da Roca.
Fonte: Rainer Daehnhardt, "Um canhão no cabo da Roca", p. 169.

Chegados a Abril de 1981, Miguel Lacerda e João Pedro Cardoso localizaram um quarto canhão de bronze de origem portuguesa, mas, em Novembro desse ano, a tentativa de recuperação, levada a cabo pela equipa do Museu do Mar de Cascais com o auxílio da embarcação de pesca *Ilha da Praia*, foi mal sucedida. Posteriormente, Miguel Lacerda viria a localizar outro canhão[1089].

Fig. 59 – João Pedro Cardoso junto ao quarto canhão de bronze detectado.
Fotografias: Miguel Lacerda.

[1089] João Pedro Cardoso, *op. cit.*

Entre 1997 e 2006 foram identificados mais canhões na área do cabo da Roca, sendo referida igualmente a detecção de um sino e de moedas espanholas em ouro, estas últimas alegadamente a 16 milhas daquele acidente geográfico[1090]. Naquele derradeiro ano, a identificação de 5 canhões na Baixa do Broeiro levou a alguns mergulhos exploratórios posteriores que permitiram identificar mais 3 exemplares, ocupando uma área de dispersão de c. 40 m², e que se convencionou chamar Cabo da Roca A (CRA)[1091].

Face a estes dados, e ao facto de a Baixa do Broeiro – estando submersa mas à flor da água – ser uma verdadeira armadilha para a navegação, devendo ter levado a inúmeros naufrágios ao longo dos séculos, fica evidenciado o elevado potencial arqueológico deste sítio, sendo de todo pertinente a prospecção sistemática dessa área[1092].

Fig. 60 – Um dos canhões detectados na Baixa do Broeiro.
Fotografia: Miguel Lacerda.

[1090] Paulo Alexandre Monteiro, *op. cit.*, p. 158. Em 2000, face à detecção de um núcleo de canhões que havia sido feita três anos antes, o CNANS fez uma prospecção arqueológica no cabo da Roca (Mónica Bello, *op. cit.*, p. 340).
[1091] Paulo Alexandre Monteiro, *op. cit.*, p. 159.
[1092] Idem, *ibidem*, p. 160. Junto da Baixa do Broeiro está um navio afundado. Numa palestra recente, Alexandre Monteiro, "O património cultural subaquático da costa de Sintra" (02/08/2014), referiu que se tratava de um navio do século XIX, tendo inclusive citado a fonte que relata o embate com a pedra e o consequente naufrágio.

Fig. 61 – O mesmo canhão na Baixa do Broeiro.
Fotografia: Miguel Lacerda.

Todos estes dados, juntamente com as fontes históricas e a lenda da velha Ricarda ou Ricardina, uma suposta habitante da aldeia da Azóia que, em tempo incerto, após as marés-vivas e dias de tempestade, recolheria imensas moedas de ouro numa praia do Cabo da Roca[1093], ajudam a compreender que estamos perante uma área com enorme potencial a nível do património arqueológico e que precisa de ser explorada sistematicamente com recurso à arqueologia subaquática. Ainda que o mar nesta costa seja bastante agitado e dificulte os trabalhos, os materiais já identificados mostram que não é de todo impossível explorar a costa de Sintra e desenvolver um projecto de investigação que, para maior riqueza cultural e científica, esteja associado ao estudo da paisagem cultural marítima local.

[1093] Paulo Alexandre Monteiro, *op. cit.*, p. 158. Esta lenda foi dada a conhecer por João Pedro Cardoso.

CAPÍTULO II – RIVALIDADES EUROPEIAS, INTROMISSÕES ULTRAMARINAS E AMEAÇAS MARÍTIMAS (CORSO E PIRATARIA)

1. Implicações da Expansão Europeia no corso e na pirataria

O que significou para outros reinos europeus rivais, já em finais do século XV, a abertura dos grandes espaços ultramarinos pelos reinos ibéricos e o estabelecimento de economias de circulação com margem de lucro muito elevadas? Quais as reacções? Quais as continuidades ou rupturas em relação ao passado quatrocentista? As intromissões territoriais e os actos corsários mantiveram-se face à doutrina vigente do *mare clausum*? Qual o interesse exercido sobre a rota do Cabo? Quais as repercussões europeias perante esta nova rota comercial que veio redefinir a redistribuição das especiarias asiáticas nos mercados do velho continente? Estas são as principais questões que guiam o presente sub-capítulo.

1.1. Intromissão nos circuitos ultramarinos: perspectivas historiográficas

A expansão marítima dos reinos ibéricos, nos séculos XV e XVI, abriu o Atlântico aos fluxos do comércio exótico, deslocando o eixo das economias mercantis, outrora no Mediterrâneo, para uma posição de mar aberto. Em simultâneo, com a circulação da riqueza, deu-se uma redefinição de áreas estratégicas, jogando-se "no grande tabuleiro da história o domínio dos mercados ultramarinos"[1094], razão de tantos conflitos marítimos entre as diversas potências europeias. Neste contexto, não se podem dissociar as intromissões territoriais ultramarinas, bem como as actividades corsárias e piráticas quinhentistas perpetradas por alguns reinos europeus, da contestação à doutrina do *mare clausum*, que reservava a Portugal e a Castela os oceanos das descobertas e a sua exploração comercial, e que havia sido selada com apoio papal através do tratado de Tordesilhas (1494). De facto, é muito neste âmbito de denegação do duplo monopólio ibérico que se têm de entender as expedições europeias e o grosso dos ataques à navegação portuguesa e castelhana, incluindo à carreira da Índia e à carreira das Índias Ocidentais, as duas rotas comerciais mais ricas que se afirmaram em inícios da Idade Moderna.

[1094] Luís Ramalhosa Guerreiro, "Corso e pirataria nos descobrimentos", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. I, p. 296.

É geralmente aceite que até à década de 1580 o corso e a pirataria não constituíram um problema sério para a segurança da carreira da Índia, afirmando-se que, devido ao menor perigo existente ou à eficácia das armadas da costa e das ilhas, foram raros os ataques e poucos os navios tomados por inimigos até esse período ou até mesmo durante todo o século XVI[1095]. De facto, é frequente dizer-se que o grande risco das acções corsárias veio apenas a partir de 1585 – ano a partir do qual chega a ser referido que tem início o ciclo de declínio da carreira da Índia[1096] –, com os sistemáticos ataques ingleses à navegação portuguesa no Atlântico, ampliando-se geograficamente já em finais do século, isto quando ingleses e neerlandeses começaram a fazer a rota do Cabo, a disputar com os portugueses a presença no Índico e o comércio das especiarias asiáticas[1097].

Aliás, não se trazendo à discussão as ambições e intromissões francesas no Índico durante a primeira metade do século XVI, tem sido falado num alegado interesse tardio dos reinos do Noroeste europeu em assegurarem o acesso directo ao trato das especiarias com a Ásia, pelo que, neste sentido, a rota do Cabo havia funcionado quase um século sem concorrência directa[1098]. Chegou mesmo a ser

---

[1095] Cf. Vitorino Magalhães Godinho, "As incidências da pirataria e da concorrência na economia marítima portuguesa no século XVI", in *Ensaios*, 2.ª ed., corr., e amp., vol. II, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1978, pp. 193 e 201; idem, *Os Descobrimentos [...]*, vol. III, p. 46; Saturnino Monteiro, *Batalhas e combates […]*, vol. II, p. 11; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, p. 281; Fernando Castelo Branco, "O percurso Açores-Lisboa [...]", p. 754; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas [...]*, pp. 109-110, 120-123 e 170; João Paulo Oliveira e Costa, "Portugal e França no século XVI. Aliados tácticos na Europa e rivais discretos no Atlântico", in Avelino de Freitas de Meneses e João Paulo Oliveira e Costa (coord.), *O Reino, as ilhas e o Mar Oceano. Estudos em homenagem a Artur Teodoro de Matos*, vol. II, Lisboa/Ponta Delgada, Centro de História de Além-Mar/Universidade dos Açores, 2007, p. 433, n. 30; Amândio Barros, "Algumas questões a propósito das armadas de protecção dos mares, a partir do percurso militar de Fernão de Magalhães Caldeira (segunda metade do século XVI)", in *O Poder do Estado no mar e a História. Actas do XI Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2013, pp. 365-366; André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, p. 47; Luís Falcão Fonseca, *Guerra e navegação a remos no Mar Oceano. As galés na política naval hispânica (1550-1604)*. Tese de Doutoramento em História dos Descobrimentos e da Expansão, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 2012, p. 22; João Paulo Oliveira e Costa, "Crise e reconfiguração (1580-1640)", in João Paulo Oliveira e Costa (coord.), José Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira, *História da Expansão e do Império Português*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2014, p. 173; Francisco Contente Domingues, "A carreira da Índia. Percursos comparativos [...]", p. 118; André Murteira, *A navegação portuguesa na Ásia [...]*, pp. 24 e 38-40; João Meneses Cordeiro, *Apresto e sucessos das armadas [...]*, pp. 5 e 9.

[1096] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 172.

[1097] Entre os vários autores, cf., *e.g.*, Maria Emília Madeira Santos, "O carácter experimental [...]", pp. 12 e 21; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 170; André Murteira, "Combates luso-neerlandeses em Santa Helena (1597-1625)", in *Anais de História de Além-Mar*, vol. VII, 2006, p. 66; idem, *A carreira da Índia e o corso neerlandês […]*, p. 48; Luís Falcão Fonseca, *op. cit.*, p. 22; Paulo Jorge de Sousa Pinto, *Os portugueses descobriram a Austrália? 100 perguntas sobre factos, dúvidas e curiosidades dos Descobrimentos*. Pref. de Ferreira Fernandes, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2013, pp. 139-140; João Paulo Oliveira e Costa, *op. cit.*, p. 173.

[1098] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 27; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 45; Francisco Contente Domingues, "A carreira da Índia. Percursos comparativos [...]", pp. 115-116.

referido que, durante a dinastia de Avis, Portugal conseguiu "manter os rivais bem longe do cabo da Boa Esperança" e a "rota do Cabo indisputada"[1099], assim como que, no reinado de Francisco I, a aventura ultramarina francesa limitou-se a uma semiclandestina actividade comercial com a costa ocidental africana e algumas regiões do litoral brasileiro[1100], sendo que apenas na década de 1590 "começaram a chegar ao oceano Índico as primeiras armadas de outras potências europeias"[1101].

O estudo mais recente que tivemos conhecimento de que também alude a esta temática envereda pela mesma ideia generalizadora: "ao longo do século XVI os portugueses foram a única nação europeia que navegou para além do Cabo da Boa Esperança, mas em finais desse século, tanto os ingleses como os holandeses passaram a interessar-se pelas Índias Orientais, tendo decidido desafiar o monopólio português da carreira e do comércio da Índia"[1102].

Seguindo a mesma linha de pensamento dos autores anteriores, sem citar fontes e bibliografia, José Virgílio Pissarra comparou a expansão portuguesa com a francesa e a inglesa, referindo que, no século XVI, os fracassos destas últimas duas estiveram relacionados com o facto de terem tido um carácter essencialmente privado, ao contrário do caso português:

> "Portugal lançou-se nos mares por vontade própria e ordem dos seus dirigentes políticos, e não a reboque de iniciativas de cariz privado, como sucederia em França e Inglaterra no século XVI. O movimento expansionista português foi um projecto do Estado, pago e dirigido pela Coroa, ao passo que as iniciativas francesas e inglesas nasceram do aventureirismo de sociedades de investidores, contando por vezes, mas nem sempre, com o consentimento e até a parceria do rei. Essa diferença garantiu na primeira fase o sucesso do projecto português e o fracasso dos seus prosseguidores. Se os consideráveis recursos de Luís XII, Francisco I e Henrique II pudessem ter sido aplicados na expansão atlântica francesa, esta teria resultado em algo mais do que o *arrebanhado de expedições incidentais, apoiadas no empreendedorismo aventureiro e desligadas de uma planificação superior, e por isso inconsequentes ou condenadas ao fracasso, ou de violências a latrocínios de mero contexto criminal que as iniciativas*

[1099] João Paulo Oliveira e Costa, "A fundação do Estado da Índia e os desafios europeus de D. Manuel I", in João Paulo Oliveira e Costa e Vítor Rodrigues (ed.), *O Estado da Índia e os desafios europeus. Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Lisboa, Centro de História de Além-Mar, 2010, pp. 45 e 49.

[1100] Francisco Contente Domingues, "O Império no mar e na terra (1495-1580)", in Nuno Severiano Teixeira (coord.), Francisco Contente Domingues e João Gouveia Monteiro, *História Militar de Portugal*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2017, p. 257.

[1101] Rui Manuel Loureiro, "Ormuz", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, p. 797.

[1102] Adelino Rodrigues da Costa, "O contributo português para a cartografia náutica do oceano Índico (séc. XVI a XVIII)", in *Os Portugueses e a Ásia Marítima: trocas científicas, técnicas e sócio-culturais (séculos XVI-XVIII),* Lisboa, Academia de Marinha, 2020, p. 206.

> *particulares prodigamente geraram*[1103]*.* Até ao advento das vigorosíssimas companhias ultramarinas, que – sublinhe-se – eram igualmente actores políticos, não houve alternativa para os recursos e para a dirigência estatal como sufragâneos de um movimento de tal amplitude"[1104].

O autor acrescenta:

> "Os agentes da chamada segunda fase da expansão europeia, as grandes companhias holandesas e inglesa, foram poupados à longa fase de exploração, com todas as suas incertezas e grossos investimentos sem garantias de retorno e nunca a curto prazo. Este ponto é muito importante para compreender a expansão europeia, pois é muito duvidoso que sociedades de investidores privados, muito vulneráveis na fase que precede os primeiros resultados positivos, demonstrassem interesse em aplicar somas avultadas sobre ténues premissas"[1105].

Ainda que se possa concordar com alguns aspectos que José Virgílio Pissarra aduziu, a verdade é que as investigações de Michel Mollat, Luís Ramalhosa Guerreiro, Philippe Haudrère, Ana Maria Pereira Ferreira, Harold Livermore e até de Manuel Alberto Carvalho Vicente[1106], que têm sido ignoradas ou lidas sem a devida atenção, mostram que o assunto é demasiado complexo para que seja visto de forma tão simplista e linear, havendo, em diversos pontos, caminhos precisamente opostos ao que foram acima descritos. Nos últimos anos também temos contribuído para uma melhor compreensão das ambições francesas quanto ao comércio de especiarias asiáticas, assim como explorado diversos aspectos da sua presença no Índico e das rivalidades europeias da época, tendo já apresentado alguns resultados[1107].

[1103] O sublinhado é nosso.
[1104] José Virgílio Pissarra, *Portugal e o desenvolvimento [...]*, pp. 19-20.
[1105] Idem, *ibidem*, p. 20, n. 10.
[1106] Michel Mollat, "Passages français dans l'Océan Indien au temps de François Ier", in *Studia*, n.º 11, 1963, pp. 239-250; Luís Ramalhosa Guerreiro, "As tentativas de intromissão da França (1503-1560)", in Luís de Albuquerque (dir.), *Portugal no Mundo*, vol. III, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, pp. 256-258; Philippe Haudrère, "Premiers voyages français dans l'océan Indien au XVIe siècle", in Ph. Mansson et M. Vergé-Franceschi (dir.), *La France et la mer au siècle des Grandes Découvertes*, Paris, Tallandier, 1993, pp. 228-238; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos [...]*, pp. 161-173, 189- 208 e *passim*; Harold Livermore, "Santa Helena, a forgotten portuguese discovery", in *Estudos em homenagem a Luís António de Oliveira Ramos*, vol. 2, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004, p. 629; Manuel Alberto Carvalho Vicente, *Le Madagáscar et le Portugal (1521-1557)*, Lisboa, CLEPUL, 2014, pp. 153-179.
[1107] Diversos dados e novas interpretações têm vindo a ser apresentadas publicamente: Marco Oliveira Borges, "O corso francês contra a carreira da Índia no tempo de Francisco I: acções e reacções", comunicação apresentada no *Colóquio Internacional – Portugal e a França no Tempo de Francisco I* (FCSH/UNL, 3/3/2015); idem, "A defesa da carreira da Índia entre os Açores e a costa portuguesa (século XVI): armadas e fortificações costeiras", comunicação apresentada no *Workshop*

Contrariamente ao exercício de Pissarra naqueles dois parágrafos, há que fazer uma inquirição e reflexão histórica com base nas fontes, nas problemáticas historiográficas, nos protagonistas da época e nas conjunturas, tentando compreender a matéria à luz das incertezas (expansionistas, políticas e económicas) e possibilidades do passado, e não da certeza que, à distância de mais de 500 anos, a expansão francesa do século XVI foi ou não um fracasso. Do mesmo modo, não se pode obliterar ao pensamento histórico o interesse francês manifestado pela rota do Cabo e as expedições gaulesas ao Índico, muito antes da década de 1580, pois os projectos fracassados também fazem parte da História, sendo reveladores das pretensões dos seus protagonistas, patrocinadores e dos jogos de bastidores. Assim, aprofundaremos ainda mais estes assuntos nas páginas seguintes.

1.2.1. Tensões e rivalidades com Castela

Os conflitos entre Portugal e Castela, tratados a nível diplomático, surgiram com frequência desde que o Reino vizinho se empenhou na exploração do comércio marítimo ultramarino, disputando-se a primazia de descobrimentos e conquistas além-mar[1108]. Iniciando a rivalidade marítima entre os dois reinos devido à exploração das ilhas Canárias, foi em 1494, através do tratado celebrado na cidade castelhana de Tordesilhas e apoiado pelo papado, que ambos chegaram a um pacto que dividia o mundo moderno em duas esferas de influência, sendo este alicerçado na doutrina do *mare clausum*, se bem que outros acordos tenham precedido este[1109].

No entanto, mesmo depois disso, como teremos oportunidade de ver, foram várias as tensões vividas entre Portugal e Castela, sobretudo até 1529, devido a problemas marítimos e a disputas por territórios ultramarinos. Ainda assim, se durante o século XV, mormente durante a segunda metade, muitos dos problemas

---

A Guerra em Portugal e no Império (sécs. XV-XVIII): investigações em curso (FCSH/UNL, 1/7/2015); idem, "O problema das expedições francesas ao Índico (1526-1543): conflito, repressão e diplomacia", comunicação apresentada no *Workshop – Nas fronteiras do "Estado da Índia": guerra e diplomacia (séculos XVI-XIX)*, (FCSH/UNL, 31/03/2016); idem, "A importância das investigações do 2.º Visconde de Santarém para o conhecimento da violência marítima contra Portugal: o caso do corso francês (século XVI)", comunicação apresentada no *Colóquio Internacional – Cultura, Ciência e Política na época do 2.º Visconde de Santarém* (Biblioteca Nacional de Portugal, 4/4/2016).

[1108] Fernando Cordeiro, "Relações de Portugal com Castela", in *Dicionário de História dos Descobrimentos […]*, vol. I, p. 221.

[1109] Idem, *ibidem*, vol. I, p. 221.

estiveram relacionados com idas à costa da Mina[1110] ou ao apresamento dos navios portugueses que de lá vinham, chegando os navios de corsários andaluzes a actuar, na década de 1480, nos Açores[1111], para a fase que iremos tratar não são estas actividades que se destacam.

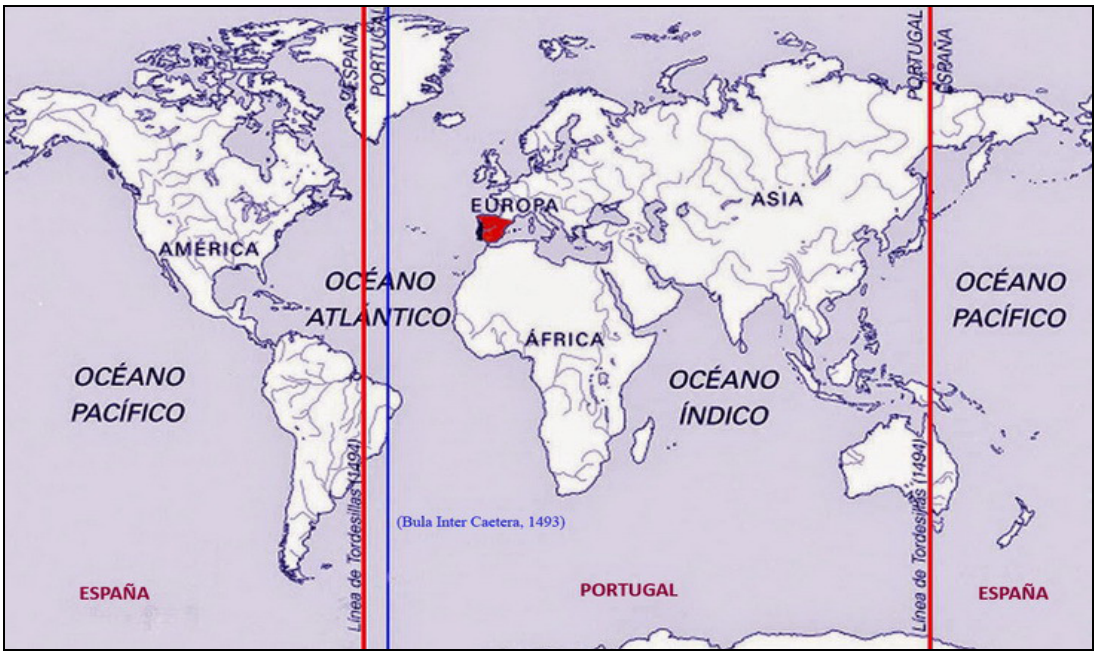

Fig. 62 – Linhas divisórias segundo o tratado de Tordesilhas.
Fonte: https://ocaisdamemoria.com/2017/06/07/em-1494-e-assinado-o-tratado-de-tordesilhas/ [consultado a 26/04/2019].

Apesar da hegemonia marítima conseguida por Portugal durante o século XV, a primeira viagem de Colombo ao serviço dos *Reis Católicos*, em 1492-1493, fez com que Castela ganhasse uma posição importante no Ocidente, sendo que o navegador pretendia chegar ao espaço insular do Extremo Oriente por essa via[1112]. Por esta altura, muitos receios e dúvidas permaneciam por esclarecer. O tratado de 1494, surgido devido à descoberta e reconhecimento geográfico de Colombo, assegurava a Portugal o exclusivo da circum-navegação de África, mas a verdade é que não garantia o monopólio do acesso à Índia[1113]. Muito embora no Verão de 1499 Vasco da Gama tenha regressado da expedição à Índia, dando D. Manuel I

[1110] Cf., *e.g.*, Eustache de La Fosse, *Crónica de uma viagem à Costa da Mina no ano de 1480*. Pról. de Joaquim Montezuma de Carvalho. Trad. e adap. do texto por Pedro Alvim, Lisboa, Vega, 1992.
[1111] Consuelo Varela, *Ingleses en España y Portugal (1480-1515). Aristócratas, mercaderes e impostores*, Lisboa, Edições Colibri, 1998, p. 41, n. 9; José Damião Rodrigues, "«*Off the islands*»: os Açores no contexto da primeira Expansão Europeia", in José Damião Rodrigues, *Histórias Atlânticas. Os Açores na Primeira Modernidade*, Ponta Delgada, Centro de História de Além-Mar, 2012, pp. 46-47.
[1112] João Paulo Oliveira e Costa, "Cristóvão Colombo", in *Dicionário da Expansão […]*, vol. I, pp. 291-293.
[1113] Idem, "A fundação do Estado da Índia [...]", p. 40.

aos *Reis Católicos*, nesse mesmo ano, a notícia da chegada dos portugueses àquela parte[1114], note-se que a incerteza quanto à configuração das terras no Atlântico ocidental demorou a ser desfeita. Só no início do século XVI se começou a falar num Novo Mundo e, na década seguinte, se compreendeu definitivamente que havia outro continente que impedia o acesso rápido dos europeus à Ásia pelo Ocidente[1115]. Neste sentido, durante algum tempo os portugueses tiveram receio de que os castelhanos estivessem prestes a alcançar a Ásia oriental por uma rota tropical, algo que continuou a ser pensado na Corte de Castela, fundamentalmente devido aos esforços e ilusões de Colombo.

Em simultâneo, havia o temor de que os castelhanos se viessem a apoderar de Malaca. Em Fevereiro ou Março de 1506, quando mais uma armada portuguesa estava prestes para zarpar rumo à Índia, D. Manuel I escrevia a D. Francisco de Almeida referindo que tinha informações de que uma armada de Castela, durante o Verão seguinte, iria partir com destino a Malaca, visto que havia dúvidas se esta ficava dentro das demarcações de Portugal[1116]. Como era uma terra estratégica, de onde se esperava obter grandes riquezas e tirar elevados proveitos económicos, havia ordens para que se tomasse posse dela antes que os castelhanos lá chegassem. Neste sentido, o monarca mostrou a necessidade de, o mais cedo possível, se construir uma fortaleza e deixar lá uma guarnição portuguesa sob capitania de Manuel Peçanha, facto que podia levar a que os rivais se desinteressassem pelo local. Assim, incumbia o próprio D. Francisco de Almeida de levar a cabo a missão, com ou sem consentimento das gentes de Malaca, levando todos os navios que achasse necessário para a tomada do local[1117].

Não era só Malaca que estava nas preocupações portuguesas. Sabendo que muitas ilhas do Sueste Asiático eram ricas no comércio de especiarias e que os castelhanos poderiam vir a intrometer-se, D. Manuel I também ordenou que D. Francisco de Almeida tivesse em conta as potencialidades de outros locais proveitosos daquela região, que se pusessem padrões com as armas reais e a cruz de Cristo para assinalar a posse portuguesa e uma futura ocupação, assim como que se subjugassem e metessem sobe obediência de Portugal os reis dos sítios

[1114] Tal como deu indicações pormenorizadas de expedições posteriores, incluindo do descobrimento do Brasil (cf. Prospero Peragallo, *Carta de el-rei D. Manuel ao rei catholico narrando-lhe as viagens portuguezas à India desde 1500 até 1505*, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1892, pp. 6 e 8-35; *Descobrimentos portugueses*, vol. III, pp. 671-674; "Carta de D. Manuel aos Reis Católicos", in Jaime Cortesão, *A expedição de Pedro Álvares Cabral [...]*, pp. 181-186).
[1115] João Paulo Oliveira e Costa, *op. cit.*, pp. 40-41.
[1116] *Cartas de Affonso […]*, t. III, p. 270.
[1117] *Ibidem*, t. III, pp. 270-273.

que se pretendiam dominar. Pegu e as ilhas de Ceilão e Samatra eram locais que, por aquela altura, estavam em mente, havendo outros sítios pouco conhecidos e que era preciso averiguar[1118]. Neste sentido, pelo menos desde o ano anterior que se estava a implementar uma política sistemática de reconhecimento daquelas partes, tendo o vice-rei, assim que as naus de carga retornassem ao Reino, a função de enviar sempre com grande cuidado "alguns homeens a descobryr"[1119]. Mas mais: no retorno de Malaca, o vice-rei da Índia ainda teria que passar por Ceilão, pretendendo-se que ali fosse construída outra fortaleza, que se deixasse gente e navios. Alegava-se que Ceilão era "cousa tam rica e princypall", havendo nela canela fina, aljôfar, elefantes e muitas outras mercadorias de grande valor e proveito. Além disso, detinha uma posição estratégica, estando perto de Malaca e do golfo de Bengala, de onde saia a maior parte dos mantimentos da Índia, sendo ainda um excelente local para observação e controlo da navegação regional[1120].

Ao mesmo tempo que aumentavam as tensões pela desejada posse de Malaca e se ambicionavam outros pontos do Sueste Asiático, no Norte de África e na Europa alguns acontecimentos não favoreciam as relações entre Portugal e Castela. A conquista castelhana do Penhão de Velez, em 1508, que, segundo entendia D. Manuel I, estava no direito de conquista português, veio colocar os portugueses em alerta. Os anos seguintes mostraram novas vontades de Castela retomar as suas expedições militares no Norte de África, aumentando as tensões[1121].

Chegados a 1511, D. Fernando, *o Católico*, incitou D. Manuel I a alinhar numa guerra junto dele, do Papa, do imperador Maximiliano e dos suíços contra o rei de França e os venezianos, sendo que o monarca português recusou a proposta, dizendo que tinha boas relações com a França[1122]. D. Fernando ficou "mui anojado" com a resposta, acrescendo o "nojo" ao saber, ainda neste mesmo ano, que D. Manuel I havia deixado aportar em Lisboa 6 galés de França, Reino com quem Castela estava em guerra, fazendo-lhes muita honra e mandando-lhes dar os

[1118] *Ibidem*, t. II, pp. 327-328; *ibidem*, t. III, p. 275.
[1119] *Ibidem*, t. II, pp. 323 e 327.
[1120] *Ibidem*, t. III, pp. 275-276.
[1121] José Virgílio Pissarra, *Portugal e o desenvolvimento [...]*, pp. 187-188.
[1122] Neste mesmo ano, D. Manuel I rejeitou o pedido do rei de França para convocar um concílio que visava depor o Papa, pois isso geraria um cisma (cf. Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, pt. III, Coimbra, Por Ordem da Universidade, 1954, cap. XXIII, pp. 98-100; Visconde de Santarém, *Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal […]*, t. III, Pariz, Em Casa de J.P. Aillaud, 1843, p. 178).

mantimentos necessários à viagem e pilotos[1123]. Devido a este acontecimento, Damião de Góis, num dos capítulos censurados da crónica que escreveu sobre D. Manuel I, refere que D. Fernando quase chegou a declarar guerra a Portugal, argumentando que os cismáticos que faziam guerra à Igreja e ao Papa estavam a ser bem acolhidos pelo seu genro. Porém, *o Católico* foi contrariado pelo seu círculo próximo e pelos grandes senhores de Castela[1124]. No ano seguinte, D. Fernando continuava a protestar pelo facto de Portugal insistir em acolher as armadas de França que vinham atacar os navios oriundos das Antilhas, até mesmo na Madeira[1125].

Assim, diferentes assuntos iam acumulando tensões entre os reinos ibéricos, sendo de referir novamente a questão de Malaca, cidade conquistada ao sultão local por Afonso de Albuquerque, com a ajuda das comunidades chinesas e *kling* ali instaladas, em Agosto de 1511, e que durante todo o século XVI viria a ser alvo de cobiça de vários principados islâmicos, caso do Reino do Achém[1126]. No final de Agosto de 1512, estando em Logronho, João Mendes Vasconcelos, embaixador em Castela, escrevia a D. Manuel I confirmando que o piloto português João Dias de Solis preparava uma armada de 3 navios naquele Reino. O objectivo era partir de Lepe em Março de 1513, seguir pela rota do Cabo até Ceilão e daí até Malaca, de modo a averiguar a sua localização, uma vez que se acreditava que esta cidade, mediante o tratado de Tordesilhas, ficava dentro da demarcação castelhana[1127]. Note-se que se a linha de demarcação que dividia o Atlântico de um polo a outro, e que havia surgido com esse tratado, era facilmente identificável, a que percorria a outra face do globo, o antimeridiano, era bastante imprecisa quanto virtual[1128].

Qual o motivo para Solis estar ao serviço de Castela? Retornando às indicações do embaixador, João Mendes Vasconcelos acrescentava que Solis se

[1123] Damião de Góis, *op. cit.*, cap. XXIII, p. 100.
[1124] Cf. idem, *ibidem*, cap. XXIII, pp. 295-296.
[1125] Neste sentido, por carta de 26 de Outubro, era requerido a D. Manuel I que os franceses não tivessem tantas facilidades na sua costa (cf. *As gavetas [...]*, t. X, pp. 128-129). Contudo, no ano seguinte, as galés de França continuavam a receber bom tratamento em Lisboa (*Biblioteca de autores españoles desde la formacion del lenguaje hasta nuestros dias. Obras de D. Martin Fernandez de Navarrete*. Ed. e estudo prel. de D. Carlos Seco Serrano, vol. II, Madrid, Atlas, 1964, p. 90).
[1126] Diogo Ramada Curto, "A história global, vista a partir da China, *circa* 1520", in Serge Gruzinski, *A águia e o dragão. Portugueses e espanhóis na globalização do século XVI*, Lisboa, Edições 70, 2015, p. 16; Manuel Lobato, "Malaca", in *Dicionário da Expansão […]*, vol. II, pp. 670-671.
[1127] *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Catolicos*. Ed. prep. y anot. por Antonio de La Torre y Luis Suarez Fernandez, vol. III, Valladolid, [s.n.], 1963, pp. 203-210; *Biblioteca de autores españoles […]*, vol. II, pp. 86-87 e 89; Filipe Nunes de Carvalho, "João Dias de Solis", in *Dicionário de História dos Descobrimentos […]*, vol. II, p. 999.
[1128] Serge Gruzinski, *op. cit.*, p. 77.

queixava que a Coroa portuguesa estava em dívida para com ele, tendo direito a receber 800 cruzados na Casa da Índia. Teria sido por essa razão, argumentou Solis, tendo alegado estar desesperado, que se viu obrigado a oferecer os seus préstimos a Castela, onde também estava o seu irmão, a quem eram devidos 300 ducados, e outro piloto português de nome João Henriques[1129]. No entanto, anos antes, Solis já havia andado fugido em Castela. Conhecido na Andaluzia por "Bofes de Bagazo", havia assaltado, em parceria com franceses, uma caravela portuguesa que vinha da Mina carregada de ouro. Por carta de 29 de Outubro de 1495, os *Reis Católicos*, ao saberem que, após esse feito, o piloto deslocou-se para Castela, ordenaram às suas justiças que, com base num pedido de D. Manuel I – poucos dias após a morte de D. João II – fosse preso e enviado para Portugal[1130]. Num outro contexto, como já havíamos salientado, é referido que, em 1506, após ter morto a sua mulher, Solis refugiou-se em Castela[1131]. Anos mais tarde, Damião de Góis, embora com imprecisões, referia que, por erros que havia cometido em Portugal, Solis tinha fugido para Castela, tendo persuadido mercadores castelhanos a armarem navios ao Brasil[1132].

Portanto, para além de ser um piloto ao serviço do Reino vizinho e rival, estava-se perante um homem perigoso, com um historial que havia prejudicado a navegação portuguesa, que tendia a mudar de interesses com alguma frequência e que detinha conhecimentos do desenrolar das carreiras marítimas ultramarinas, podendo actuar como pirata ou corsário caso surgisse alguma oportunidade.

No presente problema que opunha Portugal a Castela, João Mendes Vasconcelos referia igualmente que Solis estava na posse da informação de que Afonso de Albuquerque, a partir da Ásia, havia feito uma "armada pera os Chis, que são mais de quatrocentas legoas dentro da demarcação de Castela"[1133]. Além disso, Solis havia sido avisado que de Lisboa partiria outra armada portuguesa, desta vez com destino às Antilhas, que muito claramente pertencia a Castela. No entanto, esta alegada armada que rumaria a Ocidente só estaria a ser formada como retaliação ao facto de os castelhanos querem ir a Malaca. De qualquer forma, a expedição de Solis a Malaca, que muito provavelmente não visaria apenas fins de

[1129] *Biblioteca de autores españoles […]*, p. 87.
[1130] *Descobrimentos portugueses*, pp. 472-473.
[1131] *Comentários do grande Afonso de Albuquerque […]*, pp. 20-21.
[1132] Damião de Góis, *op. cit.*, pt. IV, cap. XX, p. 56
[1133] *Biblioteca de autores españoles […]*, p. 87.

reconhecimento geográfico, mas também de tentar estabelecer um contacto naquela área para futuras ligações comerciais, nunca chegou a partir.

Qual a posição de Portugal face a Solis e aos outros pilotos ao serviço de Castela e que, no fundo, poderiam ser muito úteis ao Reino vizinho em novas expedições ultramarinas? Ficando no ar a hipótese de se poder trazer de volta estes pilotos a Portugal, mediante pagamentos, João Mendes Vasconcelos referiu que João Henriques era o que mais facilmente retornaria ao Reino, sugerindo que, se lhe fossem pagos 12.000 ou 15.000 reais por ano, este viria servir D. Manuel I e que levaria o filho[1134]. Acontece que, apenas dois anos depois, Solis foi ordenado a preparar uma expedição de três navios com mantimentos para dois anos e meio, com partida prevista para Setembro de 1515, visando descobrir terras por "las espaldas de Castilla del Oro"[1135]. No fundo, pretendia-se encontrar uma passagem entre o Atlântico e o Pacífico (mar do Sul), descoberto por Vasco Nunez de Balboa em 1513[1136]. Porém, as ordens de D. Fernando eram bastante claras: o piloto-mor não deveria aportar em costa alguma pertencente às terras da Coroa portuguesa, sob pena de morte e de perdimento de bens[1137].

A expedição acabou por partir em Outubro de 1515 e atingir um rio situado no extremo Sul do Brasil, ulteriormente apodado de "rio de Solis" e rebaptizado pelos portugueses como "rio da Prata", mas falhou os seus objectivos. Para além de este rio não ser a tão desejada porta para a Ásia, Solis foi morto por índios quando procedia à exploração da sua margem Norte[1138]. Acresce que, no retorno, dois navios da expedição aportaram no cabo de Santo Agostinho, onde cortaram 500 quintais de pau-brasil, regressando a Sevilha em Setembro de 1516. Esta violação de território sob influência portuguesa viria a gerar novos protestos por parte de D. Manuel I[1139].

Nos anos seguintes, Castela não desistiu do intento de alcançar a Ásia por Ocidente, mas só existem indicações de viagens um pouco mais a Norte, destacando-se três expedições à costa do México entre 1517 e 1519, território que viria a ser conquistado em 1521[1140]. De qualquer forma, isso não significa que não tenham sido enviadas outras expedições ao Sul da América, de que não subsistiram

[1134] *Ibidem*, p. 87.
[1135] *Ibidem*, pp. 90-91.
[1136] Serge Gruzinski, *op. cit.*, p. 75.
[1137] A expedição demorou bastante tempo a ser preparada, sendo que em Julho de 1515 ainda se nomeavam as pessoas para a armada (*Biblioteca de autores españoles […]*, pp. 92-95).
[1138] Filipe Nunes de Carvalho, *op. cit.*, p. 1000; Serge Gruzinski, *op. cit.*, p. 79.
[1139] Filipe Nunes de Carvalho, *op. cit.*, p. 1000.
[1140] Serge Gruzinski, *op. cit.*, p. 75.

informações, podendo ter antecedido o reconhecimento final de Fernão de Magalhães[1141]. Foi, precisamente, em 1519, sob financiamento dos banqueiros Fugger e Cristóvão de Haro, que haviam celebrado um pacto com Carlos I, futuro imperador Carlos V, que Fernão de Magalhães liderou uma viagem com cinco navios em que retomava as intenções de Solis, tendo dado origem a mais um grave incidente ultramarino entre Castela e Portugal[1142]. Apesar de o navegador português, igualmente ao serviço de Castela, ter seguido pelo estreito que viria a ganhar o seu nome, não se desafiando – inicialmente – o exclusivo que Portugal detinha sobre a rota do Cabo, a verdade é que, em 1521, a armada castelhana chegou ao arquipélago das ilhas de Maluco, ou seja, as Molucas (Ternate, Tidore, Motir, Makian e Bacan), onde os portugueses haviam estabelecido, ainda em 1512, uma aliança informal com o sultão de Ternate[1143].

Se bem que Fernão de Magalhães não tenha completado a viagem, que viria a ser a primeira de circum-navegação do globo, tendo morrido em Abril de 1521, numa emboscada em Mactan (Filipinas), ficava geograficamente comprovado o acesso à Ásia pelo Ocidente[1144]. No regresso a Castela, a nau *Victoria*, único navio retornado da expedição, veio carregada de especiarias trazidas das Molucas, facto que levou D. João III a protestar e a exigir a entrega da carga, já que considerava que as Molucas estavam situadas dentro da demarcação atribuída a Portugal pelo tratado de Tordesilhas. Esta delicada conjuntura deixava adivinhar crispações que haveriam de se prolongar entre os dois reinos ibéricos[1145].

As Molucas, juntamente com as ilhas Banda, formavam aquilo que na altura era designado por "ilhas das Especiarias", sendo os únicos locais no mundo que produziam cravinho, noz-moscada e maça. Se em Ternate e Tidore era cultivado o cravinho, nas ilhas Banda nasciam a noz-moscada e a maça[1146]. Ambicionadas tanto por chineses como pelos europeus, estas especiarias eram comerciadas a

[1141] Luís de Albuquerque, "Molucas", in *Dicionário de História dos Descobrimentos […]*, vol. II, p. 757.
[1142] Vítor Rodrigues, "Fernão de Magalhães", in *Dicionário de História dos Descobrimentos […]*, vol. I, p. 645; Amândio Jorge Morais Barros, "Fernão de Magalhães", in *Dicionário da Expansão […]*, vol. II, p. 668.
[1143] Cf. Manuel Lobato, "Tratado de Saragoça", in *Dicionário da Expansão […]*, vol. II, p. 996. Para uma visão mais aprofundada do problema das Molucas, cf. idem, "O poder naval ibérico na Ásia: da rivalidade à cooperação entre portugueses e espanhóis nas ilhas Molucas", in *O poder do Estado no Mar e a História*, pp. 205-226.
[1144] Ana Isabel Buescu, "Carlos V e o Portugal de Quinhentos. Apontamentos de história política", in Avelino de Freitas de Meneses e João Paulo Oliveira e Costa (coord.), *O Reino, as ilhas e o Mar Oceano. Estudos em homenagem a Artur Teodoro de Matos*, vol. I, Lisboa/Ponta Delgada, Centro de História de Além-Mar/Universidade dos Açores, 2007, p. 119.
[1145] Ana Isabel Buescu, *op. cit.*, pp. 119 e 127.
[1146] Serge Gruzinski, *op. cit.*, p. 77; Manuel Lobato, "Molucas", in *Dicionário da Expansão […]*, vol. II p. 739.

uma escala mundial, gerando lucros colossais e mobilizando redes mercantis do Sueste Asiático ao Mediterrâneo. Assim, empenhados em apoderarem-se daquelas ilhas, portugueses e castelhanos lançaram-se numa corrida à volta do globo, uns pelo Oriente, outros pelo Ocidente. De facto, o que estava em causa entre Portugal e Castela era o controlo das especiarias que as ilhas Banda e as Molucas produziam em abundância, o que requeria instalarem-se nessa área, aproximando-se assim da China[1147].

Qual o significado e impacto da viagem de Fernão de Magalhães para Portugal? A expedição de Magalhães trouxe inúmeros problemas e dúvidas, não apenas relacionados com a chegada de castelhanos à Ásia e a trazida de especiarias. Refira-se que, à ida, a armada fez escala no Brasil e que, no regresso, a nau *Victoria* veio pela rota do Cabo e escalou em Cabo Verde, chegando a San Lúcar de Barrameda a 6 de Setembro de 1522[1148]. Não só estava em causa o possível fim do monopólio português do comércio das especiarias asiáticas, como os castelhanos, ainda que sob auxílio português, conseguiam avanços geográficos assinaláveis e ameaçavam usar locais de escala sob domínio luso.

Nesse ano, projectando olhares novamente em solo peninsular, as tensões e desconfianças entre ambos os reinos até haviam tido novos capítulos anteriormente ao retorno da nau *Victoria*. Em Março de 1522, Carlos V enviou uma embaixada ao novo rei português, vindo a propor uma liga e confederação perpétua contra França. Contudo, D. João III não aderiu ao pedido porque considerava errado "romper guerra com um rei cristão, muito poderoso e amigo e sem ser provocado, quando a profissão dos reis de Portugal era só fazer guerra a infiéis"[1149]. Optava, pois, o jovem rei português por ser mediador entre os dois lados da contenda[1150]. Contudo, a pressão continuou a ser exercida pelo embaixador castelhano, sendo que, em Setembro de 1522, Portugal rejeitou, mais uma vez, alinhar numa guerra conjunta com Castela contra a França. Esta situação levou a suspeitas do imperador e a que este mandasse interceptar, em Valladolid, o correio que Luís Afonso levava para França e que era destinado a João da Silveira, embaixador português[1151]. O imperador ordenou que Cristoval Barroso indicasse a D. João III que nenhuma das

[1147] Serge Gruzinski, *op. cit.*, pp. 77-78 e 80-81.
[1148] Vítor Rodrigues, *op. cit.*, pp. 645-647; Amândio Jorge Morais Barros, *op. cit.*, p. 668.
[1149] Fr. Luís de Sousa, *op. cit.*, vol. I, cap. IX, pp. 57-58.
[1150] Francisco de Andrada, *Crónica […]*, cap. XV, pp. 33-34.
[1151] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 28, n.º 107; apud Visconde de Santarém, *op. cit.*, t. III, pp. 207-208; Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira. Diplomata português do século XVI*. Dissertação de Licenciatura em História, vol. I, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 1974, p. 48.

cartas do monarca que era destinada a chegar às mãos de Silveira havia sido aberta, somente algumas que iam em francês, entre as quais quatro de Honorato de Cais, embaixador francês em Portugal. Esta não foi uma situação isolada, já que o correio português destinado a França, em outras ocasiões, como em 1527, também foi interceptado ou roubado a mando do imperador[1152].

Perante este mar de desconfiança e indecisões, a situação aberta com a expedição de Fernão de Magalhães só haveria de ser solucionada a 22 de Abril de 1529, no tratado de Saragoça, cabendo a D. João III pagar 350.000 ducados (c. 1.225 quilos de ouro) a Carlos V pelos direitos das Molucas, se bem que uma cláusula de ressalva previsse a possibilidade de recuperação unilateral desses direitos[1153]. Terão sido as dificuldades em chegar àquelas partes pelo estreito de Magalhães, juntamente com as necessidades de financiar as guerras europeias e a impossibilidade de alcançar o mercado asiático que escoava a maior parte das especiarias, que levou o imperador, apesar das pressões contrárias a que foi sujeito, a assinar o tratado. Em 1542, o conflito reacendeu-se novamente devido ao facto do imperador enviar expedições às ilhas vizinhas, renomeadas Filipinas pela altura da sua ocupação, defendendo-se que o tratado de Saragoça reconhecia os direitos de Castela a esses territórios[1154].

Todo o cuidado era pouco em relação a Castela, que procurava aumentar o seu domínio territorial e imperial. Embora as constantes guerras com a França, ligadas aos territórios na Itália, dessem que fazer, Castela acompanhava de perto as movimentações portuguesas e as novidades que chegavam a Lisboa. Muitos anos mais tarde, uma frase curiosa chegou a ser atribuída a Carlos V: "se eu fosse rei de Lisboa, em pouco tempo seria Rei de todo o mundo"[1155].

É precisamente a acção de França, embora a nível marítimo, que vai fazer com que surja uma linha de pensamento inédita, no contexto ibérico, quanto às navegações ultramarinas e que veio pôr em causa o *mare clausum*. Face à pressão exercida por franceses no Atlântico, que se iam aventurando pelas Índias e tomando naus castelhanas que vinham carregadas de ouro e prata, em 1540 o imperador estava a debater na sua Corte como deveria negociar com Francisco I, rei de França, uma nova resolução sobre as demarcações anteriormente feitas

[1152] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 37, n.º 95; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 96; idem, *ibidem*, vol. I, pp. 48 e 77.
[1153] Luís de Albuquerque, "Molucas", in *Dicionário de História dos Descobrimentos […]*, vol. II, pp. 757-758; Manuel Lobato, "Tratado de Saragoça", pp. 996-997.
[1154] Idem, *ibidem*, pp. 996-997.
[1155] Fr. Nicolau de Oliveira, *Livro das grandezas de Lisboa*, p. 545.

entre Portugal e Castela "nas cousas do mar e terras e Ilhas descobertas e por descubrir"[1156]. A informação sobre o assunto encontra-se num despacho régio de 6 de Dezembro desse ano, dirigido a D. Francisco de Lima, onde D. João III indicava o que deveria ser abordado acerca do "neguoçio da navegação"[1157]. Cabia ao fidalgo da Casa de Avis deslocar-se a Castela e dar as indicações ao príncipe Filipe, muito provavelmente porque o imperador estaria ausente. Tal tentativa de concerto entre Castela e França, que decerto terá surpreendido D. João III, havia sido anunciada em Portugal por Lope Hurtado, embaixador castelhano no Reino, o qual havia transmitido as informações expressamente indicadas pelo imperador, sendo que este aguardava que o monarca português expusesse a sua visão sobre o acordo que estava a ser discutido.

No ponto inicial mais forte, D. João III pretendia que o imperador fosse chamado à atenção para a maneira como os reis de Portugal e Castela haviam feito a repartição dos mares, terras e ilhas, excluindo outros reinos dessa possibilidade. Exceptuando os ladrões franceses, de que o rei Francisco I se desculpava sempre que não tinham sido enviados por sua conta, que os castigaria e que passaria provisões para que não voltassem a fazer o mesmo, D. João III indicava que nenhum navio de outros reinos se havia atrevido a ir a essas partes[1158]. Enfatizava-se que outras gentes não poderiam entrar no comércio ultramarino ibérico, em terras descobertas e por descobrir, sendo primordial que se vissem isentos das desordens provocadas por franceses, que não deveriam navegar livremente nos mares sob domínio de Portugal e Castela[1159]. Referia-se que se aos castelhanos poderia não parecer grande inconveniente que os navios franceses comerciassem nos territórios ultramarinos sob poder de Castela, a verdade é que os gauleses não tirariam grande proveito desse comércio, sendo que apenas pretendiam autorização para poderem viajar seguros e, uma vez indo armados, rumar a essas partes para roubar as naus que vinham carregadas de mercadorias e fazer todo o mal que pudessem pelas costas[1160].

[1156] ANTT, *Colecção S. Vicente*, vol. IV, fól. 78v; pub. por Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. II, p. 1319, doc. 49.
[1157] ANTT, *Colecção S. Vicente*, vol. IV, fól. 78v; pub. por Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. II, pp. 1319-1324, doc. 49.
[1158] ANTT, *Colecção S. Vicente*, vol. IV, fól. 78v; pub. por Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. II, p. 1320, doc. 49.
[1159] ANTT, *Colecção S. Vicente*, vol. IV, fól. 78v; pub. por Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. II, pp. 1320-1321, doc. 49.
[1160] ANTT, *Colecção S. Vicente*, vol. IV, fól. 78v; pub. por Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. II, p. 1322, doc. 49.

Por outro lado, uma vez tendo livre acesso às Índias, os franceses ganhariam um ponto de apoio à sua argumentação contra o *mare clausum* ibérico, podendo pressionar com maior ênfase Portugal para que se fizesse o mesmo em relação ao Brasil, a África e à Ásia. E, como veremos mais adiante, desde o início do século XVI que foram surgindo esforços por parte de França – essencialmente associados a financiadores privados – para se conseguir estabelecer contactos com o Brasil, costa ocidental africana e uma linha comercial regular com os mercados de especiarias asiáticas, chegando diversos navios a intrometer-se na rota do Cabo[1161]. Daí que a posição de D. João III fosse irredutível.

Sintetizando o que foi sendo indicado, se os castelhanos foram os grandes rivais dos portugueses no Atlântico durante o século XV, continuaram, apesar do que havia sido estabelecido no tratado de Tordesilhas, a sê-lo durante algum tempo da centúria seguinte. Muito embora as disposições acordadas fizessem com que o exclusivo da navegação pela rota do Cabo ficasse assegurada aos portugueses, a verdade é que não garantiam o monopólio do acesso às especiarias asiáticas, sendo que, perante uma fase de incerteza quanto à configuração de terras no Atlântico ocidental, os castelhanos, seguindo as indicações de Colombo, procuravam por ali uma passagem para a Ásia.

As tensões entre os dois reinos tiveram um novo capítulo com a conquista portuguesa de Malaca, em 1511, alegando-se em Castela que essa cidade ficava dentro das demarcações castelhanas vislumbradas no referido tratado. Prontamente, Castela decidiu enviar uma expedição a Malaca para averiguar as demarcações, a qual seguiria pelo cabo da Boa Esperança, em claro desafio do exclusivo português, ainda que o monarca de Castela negasse intenções. A expedição, que contaria com um piloto português conhecedor da Ásia, acabou por não ser enviada a Malaca, sendo que para isso terá contribuído a ameaça portuguesa do envio de uma armada às Antilhas.

Estava em jogo a disputa pelas "ilhas das Especiarias", únicos territórios no mundo que produziam cravinho, noz-moscada e maça, mercadorias que geravam grandes riquezas, mobilizavam redes mercantis do Sueste Asiático ao Mediterrâneo e despertavam não só a cobiça de portugueses e castelhanos como de outros povos da Ásia, caso dos chineses. Por conseguinte, a ocupação dessas ilhas deixava qualquer um às portas da China, igualmente bastante rica a nível comercial.

[1161] Vide infra, vol. I, caps. II e III.

Com o perigo de os castelhanos se intrometerem pela rota do Cabo e de continuarem a acolher pilotos portugueses que estavam a par dos avanços que se iam conseguindo na navegação e no conhecimento de terras, a viagem de Fernão de Magalhães agudizou as tensões entre os dois reinos, se bem que a expedição castelhana não tenha seguido pela rota do Cabo. No entanto, havia alcançado as Molucas, onde os portugueses tinham estabelecido uma aliança em 1512, tendo o problema sido solucionada apenas em 1529, com o tratado de Saragoça. Contudo, isso não impediu que, anos mais tarde, surgissem novas tensões relacionadas com esse assunto.

A viagem de Magalhães trouxe várias dúvidas e inquietações a Portugal. Se, por um lado, ficava em causa o monopólio português do comércio das especiarias asiáticas, por outro, os castelhanos, com auxílio de pilotos portugueses, conseguiam avanços geográficos assinaláveis e, para apoio às suas viagens, poderiam vir a usar locais de escala sob domínio luso. É verdade que Castela não continuou a rota pelo estreito de Magalhães, face às grandes dificuldades que isso acarretava, mas para Portugal ficaria a incógnita, durante vários anos, de um provável concorrente.

Um novo problema iria surgir derivado das pressões francesas, manifestadas em actos corsários e expedições ultramarinas[1162], sendo que, face à coacção que ia sendo exercida, Carlos V, em 1540, permitiu que se discutisse em que moldes se iria abrir a navegação das Índias aos franceses. Consultando D. João III, o monarca português contra-argumentou essas intenções indicando que uma vez dada a liberdade comercial pretendida, os franceses usariam isso como uma vantagem para atacar os navios do imperador. Além disso, e embora não seja referido por D. João III, é óbvio que nas entrelinhas da oposição joanina estava o facto de que abrir a porta das Índias aos franceses seria, igualmente, um excelente argumento para que Francisco I e os seus súbditos, que tanto pressionavam Portugal no mar, esgrimissem o livre acesso ao Brasil, à Costa da Mina e ao Índico. No fundo, Portugal pretendia a continuação da política do *mare clausum*, em que a partilha dos mares, terras conhecidas e por descobrir deveria ser dividida apenas a dois e proibida a terceiros.

[1162] Vide infra, vol. I, cap. II.

1.2.2. Intromissões francesas

Em finais do século XV, estando Portugal e Castela na vanguarda da expansão ultramarina, começaram a aparecer cada vez mais em cena os navios franceses. Ambicionando as novas rotas oceânicas e mercadorias altamente rendosas alcançadas em inícios da Idade Moderna, os comerciantes daquele Reino estavam firmemente decididos em romper com o duplo monopólio ibérico e com a doutrina do *mare clausum*[1163]. Por isso mesmo, projectaram expedições ao oceano Índico, realizaram trocas comerciais clandestinas nas costas de África e do Brasil, bem como percorreram e instalaram-se em vários pontos da América do Norte e do Sul[1164]. As conhecidas expedições à Terra Nova no tempo de Francisco I, até mesmo em tempo de paz com Castela, surgiram no âmbito de se procurar uma passagem para o extremo oriental da Ásia e atingir o Pacífico[1165]. Consequentemente, estas tentativas de intromissão nos domínios ibéricos não só estimularam a actividade marítima, vivificando as economias da fachada atlântica, como levaram ao recrudescimento e à diversificação das formas de pirataria e de corso tradicionais[1166].

A vontade de se rumar à Ásia e atingir os portos indianos do trato de especiarias, isto no seguimento das primeiras viagens portuguesas à Índia, foi um objectivo dos franceses desde muito cedo. Logo em 1503, pelo mês de Junho, num navio (*l'Espoir*) de c. 120 toneladas devidamente armado, com uma tripulação de c. 60 homens, dotado de mercadorias para o trato comercial e capitaneado pelo normando Binot Paulmier de Gonneville, uma expedição partiu de Honfleur com o objectivo de alcançar a Índia[1167]. Porém, essa viagem, que incorporou dois portugueses e que teve financiamento privado, foi acossada por um temporal em pleno Atlântico, tendo sido desviada da rota que pretendia fazer, acabando por

[1163] Sobre este assunto, cf. Ana Maria Pereira Ferreira, *O essencial sobre Portugal e a origem da liberdade dos mares*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988; António Vasconcelos Saldanha, "Mare clausum", in *Dicionário de História dos Descobrimentos […]*, vol. I, pp. 685-686.
[1164] Luís Ramalhosa Guerreiro, *O grande livro da pirataria e do corso*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1996, p. 69.
[1165] Idem, *ibidem*, pp. 70-71; Tania Arias Vink, "El testamento de Adán. Una panorámica sobre la política de Indias de Francisco I", in *Cuadernos HispanoAmericanos*, n.º 788, 2016, pp. 48 e 50. Sobre as diversas tentativas europeias, cf. António Costa Canas, "Passagem do Noroeste", in *Dicionário da Expansão […]*, vol. II, pp. 816-818.
[1166] Luís Ramalhosa Guerreiro, *op. cit*., p. 69.
[1167] *Relation authentique du voyage du capitaine Gonneville ès nouvelles terres des Indes. Campagne du navire l'Espoir de Honfleur, 1503-1505*, Paris, Challamel Aîne, Libraire-Éditeur, 1869, pp. 87-91. Para uma análise recente sobre a viagem de Gonneville e Portugal, cf. Christophe Maneuvrier, "Paulmier de Gonneville et le Portugal: un navigateur normand dans la première mondialisation", in *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, n.º 16, Coimbra, 2016, pp. 95-109.

atingir apenas a costa do Brasil. Face à morte do piloto francês, ao mau estado do navio e à descrença em se conseguir alcançar a Índia, optou-se por regressar a França, sendo que no retorno os franceses fizeram escala na ilha do Faial e na Irlanda. O resultando da campanha saldou-se num fracasso económico, pois apesar de se ter carregado uma grande quantidade de peles, plumas, pau-brasil e outras mercadorias, o navio foi atacado por corsários perto das ilhas Jersey e Guernesey. Obrigado a aproximar-se de terra, o navio vindo do Brasil veio a despedaçar-se contra rochedos, não sem antes os assaltantes terem levado tudo o que puderam[1168].

De acordo com a fonte que aborda a malograda viagem, a ideia de Gonneville chegar à Ásia e de estabelecer relações comerciais directas com o mercado de especiarias indiano surgiu após uma passagem por Lisboa em que, juntamente com os seus associados comerciais, observou "les belles richesses d'épiceries et autres raretez venant en icelle cité de par les nauires portugalloises allant es Indes orientales"[1169]. Não se sabe o momento exacto em que isso ocorreu, mas é provável que tenha sido em 1502, aquando do regresso da armada de João da Nova[1170]. Por essa altura, Gonneville terá interrogado diversos marinheiros portugueses retornados da Índia, a fim de obter informações e de recrutar alguns, conseguindo, mediante o pagamento de uma elevada quantia, o serviço de Bastião Moura e Diogo Coutinho. Ainda que no dito relato não seja indicado qual o ofício específico que ambos desempenharam a bordo do navio francês, a historiografia tem vindo a indicar que seriam pilotos.

Outras iniciativas, entretanto, tiveram lugar? Muito embora existam indícios suficientes que fundamentam a hipótese de que já na década de 1510 havia o hábito de os pequenos e médios comerciantes franceses financiarem expedições ao Brasil e à costa ocidental africana, em aventuras comerciais que se desdobravam em corso[1171], parecem não existir informações que confirmem a realização de novos empreendimentos com o objectivo de tentar alcançar a Índia. Note-se que o alegado caso de Mondragón ter chegado ao canal de Moçambique, em 1508, corresponde a uma imprecisão historiográfica, um pouco por culpa de João de Barros, que não

[1168] *Relation authentique […]*, pp. 107-108.
[1169] *Ibidem*, pp. 87-92.
[1170] Cf. Christophe Maneuvrier, *op. cit.*, p. 102.
[1171] Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos [...]*, p. 144, argumenta que estas viagens não acarretavam um empate de capital grande e que o trajecto, uma vez entrando na rotina, não oferecia problemas de maior, sendo os produtos exóticos bem acolhidos em França.

contextualizou devidamente o assunto[1172]. Aliás, Mondragón não era um corsário francês, como costuma ser dito, mas sim um pirata da Biscaia[1173].

Seja como for, a memória da tentativa falhada de intromissão no espaço marítimo oriental português pelos franceses (1503) ficou bem presente nos anos seguintes. Logo em 1505, numa carta dirigida a D. Manuel I, D. Francisco de Almeida, 1.º vice-rei da Índia, indicava que se havia construído uma fortaleza muito forte em Quíloa e, em tom de exaltação de poder, referia: "se esperara nela el rei de França"[1174]. Por essa altura, e face às intitulações dos monarcas dos outros reinos europeus rivais, o vice-rei sugeriu mesmo que D. Manuel I se deveria intitular "emperador das Índias"[1175].

A ideia de passar à Índia não desvaneceu, quer da parte dos investidores privados como da Coroa francesa, mas a guerra dos anos seguintes veio a consumir amplos recursos humanos e materiais à França, pelo que isso poderá ter cortado algumas iniciativas privadas[1176]. De modo alternativo, os franceses tinham na pirataria e no corso um meio de adquirir as mercadorias ambicionadas e de tentar estagnar os circuitos comerciais ibéricos. Em 1512, Jean Ango e outros já resolviam a impossibilidade prática de chegar aos novos mercados ultramarinos e de poderem ter algum lucro directo ao organizarem cercos às naus portuguesas. Ao

[1172] "[...] e Job Queimado por arribar a Moçambique, quando tornou aquelle anno como vinha só foi roubado dos Franceses" (João de Barros, *op. cit.*, déc. II, liv. I, cap. VII, p. 38). Sobre os autores que deram como garantido que Mondragón chegou ao canal de Moçambique ou que colocaram essa hipótese, cf. A. C. Teixeira de Aragão, "Breve noticia sobre o descobrimento da América", in *Centenario do Descobrimento da America. Memorias da Commissão Portugueza*, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1892, p. 16; *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo [...]*, p. 206; Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, t. III – *Les guerres d'Italie. Liberté des mers*, Paris, Plon-Nourrit, 1906, pp. 137-138; George McCall Theal, *History of Africa*, 3.º ed., vol. I, London, George Allen & Unwin LTD., 1916, p. 130, sendo que este autor reconhece a fragilidade do assunto; L'Abbé A. Anthiaume, *Cartes marines, constructions navales, voyages de découverte chez les normands, 1500-1650*, t. I, Paris, Ernest Dumont, Éditeur, 1916, p. 400; Michel Mollat, "Passages français […]", p. 239; Philippe Haudrère, *op. cit.*, p. 228; Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 163.

[1173] Cf. Francisco Leite de Faria, *Uma relação de Rui de Pina sobre o Congo escrita em 1492*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1966, p. 76, n. 23; José Pereira da Costa, "A Família Mondragão na Sociedade Madeirense do séc. XVI", in *Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira, 1986*, vol. II, Funchal, Governo Regional da Madeira, 1990, pp. 1093 e 1102; *Viagens portuguesas à Índia (1497-1513) [...]*, pp. 285 e 289; Andreia Martins de Carvalho e Pedro Pinto, *op. cit.*, pp. 221-331; Marco Oliveira Borges, "Corsários no litoral português", in *Visão História*, n.º 37, 2016, p. 74.

[1174] Carta de 16 de Dezembro de 1505 (cf. *As gavetas [...]*, t. XI, p. 40).

[1175] *Ibidem*, p. 50. Dois anos volvidos, D. Francisco de Almeida insistia que o monarca deveria intitular-se imperador (António Dias Farinha, "Portugal nos mares do Oriente *circa* 1507", in *X Simpósio de História Marítima. Os mares do Oriente. A presença portuguesa circa 1507. 24 a 26 de Outubro de 2007*, Lisboa, Academia de Marinha, 2011, p. 8).

[1176] Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 163.

ouro da Mina, disputado desde os derradeiros anos de Quatrocentos, juntava-se a ambição pelas especiarias da Ásia[1177].

A 1 de Janeiro de 1515 morreu Luís XII, sucedendo-lhe Francisco I. O início deste novo reinado foi marcado pelo regresso à paz na Europa, a partir de 1516, sendo que a nova conjuntura surgida abriu outros horizontes às expedições francesas, tornando-se como objectivo económico prioritário da Coroa Valois a chegada à Índia e o estabelecimento de uma linha de contacto permanente com o mercado das especiarias, ainda que num esforço a efectuar por particulares[1178]. Nesse mesmo ano, Paris acolheu uma assembleia com as forças económicas francesas de diferentes cidades em que se ouviram os prós e os contras sobre as hipóteses de se tentar chegar à Índia através da rota do Cabo e de se abastecer a França com especiarias[1179].

No entanto, olhando de uma forma global, dois obstáculos acabavam por retardar o caminho aos franceses. Em primeiro lugar, a ordem jurídico-diplomática da época, baseada em direitos consignados nas bulas outorgadas pela Santa Sé e redefinidos nos tratados de Alcáçovas (1479) e de Tordesilhas (1494), reservando-se a exploração dos mares e terras novas a portugueses e castelhanos. Porém, este quadro normativo pouco embaraçou a diplomacia francesa. Simulando intenções, apenas tendia a mostrar alguma vontade séria de respeitar a proibição de se navegar para terras ultramarinas nos momentos de guerra com o imperador Carlos V. Era nestas alturas que França se mostrava mais atenciosa às reclamações de Lisboa e que se sentia impelida a solicitar a neutralidade de Portugal naquele conflito[1180]. Ainda assim, e mesmo antes de estalar aquela guerra, as dificuldades de passar à Ásia devido a constrangimentos associados ao monopólio português eram reconhecidas em certos circuitos comerciais franceses. Em 1518, alguns comerciantes de Rouen que viam com melhores olhos o intercâmbio de mercadorias levadas a Portugal, à Flandres e a outros lugares em troca de especiarias, chegaram a referir a Francisco I que não era possível chegar a Calecute sem a permissão de D. Manuel I[1181]. Em segundo lugar, é preciso ter em conta os perigos e as dificuldades que as viagens à Ásia acarretavam do ponto de

[1177] Michel Mollat, *Le commerce maritime normand a la fin du Moyen Age*, Paris, Librairie Plon, 1952, p. 500; Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 239.
[1178] Idem, *ibidem*, pp. 163-165; Luís Ramalhosa Guerreiro, *op. cit.*, p. 70.
[1179] Vide infra, vol. I, cap. III.
[1180] Michel Mollat, *op. cit.*, p. 467; Luís Ramalhosa Guerreiro, "As tentativas de intromissão [...]", p. 248.
[1181] Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, pp. 145 e 165.

vista da superação dos condicionalismos da geografia física, estando do lado de Portugal e Castela a supremacia técnico-científica da arte náutica e do conhecimento do mundo. Daí que a França fosse obrigada a recorrer a pilotos, a cartógrafos e a cosmógrafos ibéricos, nomeadamente portugueses, tal como já havia feito Inglaterra e até mesmo Castela foi fazendo em várias ocasiões[1182].

Se em 1519 Diogo de Gouveia havia conseguido dissuadir dois mercadores de Lyon preparados para seguirem rumo à Índia[1183], Pedro Correia, a 3 de Outubro de 1524, escreveu de Logronho dando conta de que em França se armavam 3 naus com destino à Índia, pelo que o monarca ordenou ao embaixador João da Silveira que, agindo dissimuladamente, recolhesse mais dados sobre o assunto, tendo a liberdade de dar "allguu proveyto secreto" a qualquer informador[1184]. Se até aqui não existem indicações sobre a chegada de qualquer navio francês ao Índico, para os anos seguintes a documentação vem a mostrar o contrário.

A historiografia tem vindo a apontar duas expedições francesas ao Índico para a década de 1520, a saber, 1526 e 1529, mas é muito provável que outra viagem tenha ocorrido em 1527. Além disso, sabemos de diversas informações de navios que iriam sair de França ou que já haviam partido rumo à Índia, desconhecendo-se se chegaram a dobrar o cabo da Boa Esperança e a alcançar o seu objectivo. Para Portugal, estava-se numa altura em que já se dizia que D. João III, devido às expedições francesas, havia perdido o monopólio do comércio e navegação com o Brasil, temendo-se que acontecesse o mesmo em relação à África ocidental e à rota do Cabo. Daí que, em 1526, o monarca tenha ordenado, sob pena de morte, que os seus súbditos afundassem todos os navios franceses que fossem apanhados na rota da Índia[1185]. Em Fevereiro de 1530, Lope Hurtado, escrevendo à imperatriz, aludia à ambição de Francisco I relativamente ao Brasil, sendo "que agora tiene el Rey [de Portugal] perdido porque los franceses van alla como a cosa suya y dizen que no es más del Rey que d'ellos"[1186].

[1182] Luís de Matos, *Les portugais en France [...]*; pp. 1-22 e *passim*; Rolando A. Laguarda Trías, "Pilotos portugueses en el rio de la Plata durante el siglo XVI", sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, 1988, pp. 3-30; Jaime Cortesão, *Influência dos Descobrimentos portugueses na História da civilização*, [Lisboa], Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993, pp. 76-77; Luís Ramalhosa Guerreiro, *op. cit.*, pp. 249-252.

[1183] Vide infra, vol. I. cap. III.

[1184] ANTT, *Fragmentos. Cartas para El Rei*, mç. 1, n.º 32; apud Ana Maria Pereira Ferreira, "Subornos, espiões e espionagem na defesa do "mare clausum": alguns episódios no reinado de D. João III", in *Memórias*, vol. XXXI, Lisboa, Academia de Marinha, 2001, p. 11.

[1185] Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira […]*, vol. I, p. 73.

[1186] AGS, *Estado*, 369-19; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira […]*, vol. II, p. 174; Aude Viaud, *Correspondance d'un ambassadeur castillan au Portugal dans les années 1530. Lope Hurtado de Mendoza*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, 2001, p. 389.

A primeira viagem francesa que se sabe que alcançou o Índico foi composta por 3 navios: 2 galeões do Havre e 1 navio de 70 tonéis de Dieppe, tendo o florentino Giovanni Verrazano sido um dos pilotos. Foi financiada através da constituição de uma sociedade com o capital de investimento de 20.000 libras tornesas, em Abril de 1526, em Rouen, destacando-se a ausência do contributo da cidade de Lyon[1187]. Os principais financiadores foram o almirante Chabot, personalidade de extrema importância nas negociações luso-francesas devido às contendas marítimas, e Jean Ango, armador normando cujos lucros das actividades corsárias que patrocinava contra navios ibéricos geravam grande riqueza[1188]. Muito embora fosse de iniciativa privada, a expedição, à semelhança do que ocorreu em outros casos, contava com o apoio e incentivo de Francisco I[1189].

Diogo de Gouveia, numa carta de 18 de Setembro de 1527 dirigida a D. João III, refere que Giovanni Verrazano, capitão de 3 navios que iam para a Índia, havia apanhado uma tempestade no cabo da Boa Esperança, sendo que o seu navio e o do irmão foram obrigados a voltar para trás, indo ter ao Brasil, enquanto que o outro passou o cabo e não se soube mais[1190]. Já na costa brasileira, os dois navios desistentes assaltaram uma caravela portuguesa, levando as suas peças de artilharia e três homens para França. Se o navio de Verrazano rumou mais rapidamente a França, o do irmão ficou a carregar mercadorias no Brasil, não se sabendo nada mais até à altura em que a carta foi escrita. Este assunto termina com Gouveia a acrescentar que ainda foi a Rouen interceder para que libertassem a artilharia e os portugueses, mas nem sequer chegou a conseguir falar com eles. Nada mais é referido sobre os navios expedicionários, não se sabendo o destino daquele que terá penetrado no Índico.

No entanto, D. António da Silveira, governador de Sofala, num relatório que dirigiu a D. João III em Julho de 1528 (Moçambique), revela importantes pormenores de 2 naus francesas que tinham alcançado o Índico[1191]. A primeira,

---

[1187] Cf. Ernest de Fréville, *Mémoire sur le commerce de Rouen depuis le temps les plus reculés jusqu'à la fin du XVI^e siècle*, t. II, Rouen, Imprimerie de Alfred Péron, 1857, pp. 432-434; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, p. 168.

[1188] Luís Ramalhosa Guerreiro, *O grande livro […]*, p. 71.

[1189] Michel Mollat, *op. cit.*, p. 466.

[1190] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 37, n.º 95; pub. por Mário Brandão, *O processo na Inquisição do Mestre João da Costa*, vol. I, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1944, pp. 298-299.

[1191] *Documentos sobre os Portugueses em [...]*, vol. V, p. 542. Muito embora seja indicado que a carta foi escrita em 1518, situação que tem induzido em erro alguns autores, 1528 é o ano correcto (cf. Eric Axelson, *South-East Africa, 1488-1530*, London/New York/Toronto, Longmans, Green and CO., 1940, p. 165; Luís Ramalhosa Guerreiro, "As tentativas de intromissão […]", p. 256; Harold Livermore, *op. cit.*, p. 629; Manuel Alberto Carvalho Vicente, *op. cit.*, p. 156, n. 54). Terá sido no mês de Julho que foi escrita a carta, isto de acordo como o testemunho dos franceses feitos prisioneiros

incorporando um piloto português chamado Estêvão Dias, de alcunha Brigas, tendo c. 250 tonéis, 24 bombardas grossas de ferro e muitas pessoas doentes, veio invernar em Quíloa. Segundo o testemunho de alguns dos franceses que vinham a bordo, conhecido por uma carta que escreveram quando se encontravam presos, a nau esteve ali entre 20 de Novembro de 1527 e 5 de Abril do ano seguinte[1192]. Em todo o caso, voltando às indicações de D. António da Silveira, Estêvão Dias, que também ia como mestre e capitão da tal nau, tentou enganar os portugueses fazendo-se passar por um tal de Santiago de Castro, afirmando ainda que integrava uma expedição ao serviço do imperador Carlos V: "Dizia que seu pruposyto era hir a Malaca e que arribara das Ilhas de Malldiva e […] que se queria hiir a Dio e dahy pidir seguro ao governador e ir se pera elle se lho desse"[1193].

Junto ao porto de Quíloa, com medo de que os portugueses pudessem fazer algo, Estêvão Dias tinha um batel armado com um camelo[1194] e mantinha o local muito bem vigiado[1195]. Três navios portugueses ainda foram enviados de Moçambique para capturarem a nau intrusa, mas os franceses conseguiram chegar a Diu em Maio de 1528[1196]. Esta cidade portuária, situada no Noroeste da actual Índia e por aquela altura sob alçada do sultanato do Guzerate, era um ponto de contacto das diversas rotas mercantis que ligavam o golfo Pérsico, o mar Vermelho e a costa oriental africana à Índia e ao Sueste Asiático, sendo que apenas a partir de 1535 viria a estar sob poder português[1197]. Em Diu, os franceses conseguiram obter licença para comerciar, mas pouco depois viriam a ser presos e levados ao sultão do Guzerate, acabando por ficar cativos na serra de Champanel[1198]. Posteriormente, dirigiram uma carta ao governador português do Estado da Índia no intuito de que este interviesse na sua libertação, algo que não aconteceu. Diziam que a expedição francesa havia sido aparelhada em Rouen, sendo a sua nau, *Marie-de-Bon-Secours*, também conhecida por *Grand Anglais*, pilotada por Estêvão Dias. A expedição decorreu sob a protecção de Francisco I e do almirante-mor de França, mas os franceses alegavam que tinham sido enganados, porquanto a

em Moçambique, os quais diziam que tinham partido de Honfleur em Junho de 1526 e estavam no mar há 25 meses (cf. *Documentos sobre os Portugueses […]*, vol. V, p. 548).

[1192] Sousa Viterbo, *Trabalhos náuticos [...]*, p. 84.

[1193] *Documentos sobre os Portugueses […]*, vol. V, p. 542.

[1194] Peça de artilharia de pequeno calibre.

[1195] *Documentos sobre os Portugueses […]*, vol. V, p. 542.

[1196] Cf. Sousa Viterbo, *op. cit.*, pp. 84-85. João de Barros, *Ásia de João de Barros*, déc. 4, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2001, p. 296, indica em Julho de 1527, mas será mais fiável o testemunho dos prisioneiros franceses que fora publicado por Sousa Viterbo.

[1197] Roger Lee de Jesus, "Diu", in *Dicionário da Expansão*, vol. I, p. 340.

[1198] Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, t. III, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1862, pp. 239-240; João de Barros, *op. cit.*, déc. 4, p. 296.

viagem não se deveria ter estendido além da ilha de São Tomé ou do Manicongo, e, no caso de não poderem aportar nestes locais, teriam como destino o Brasil[1199].

Outro testemunho documental da presença de Estêvão Dias no Índico é uma carta de Cristóvão de Mendonça, com data de 11 de Julho de 1528. Escrevendo para o Reino a partir de Ormuz, o capitão daquela fortaleza dava conta de que de Melinde havia chegado a informação sobre a presença de uma nau de castelhanos em Quíloa, sendo capitaneada e pilotada por Brigas. A nau ainda terá sido avistada por António de Miranda, quando se dirigia para Ormuz, iniciando-se prontamente uma perseguição, mas sem que conseguisse capturá-la. Concluiu-se apenas que Brigas ia "contra a India"[1200], mas, na verdade, tratava-se de uma nau de franceses e não de castelhanos.

Voltando ao relatório de D. António da Silveira, o fidalgo acrescenta que outro dos navios franceses passou ao largo da ilha de São Lourenço, alcançando posteriormente Samatra. Foi correndo esta ilha de Sul para Norte, acabando por chegar ao Achém, onde alguns tripulantes desembarcaram e foram mortos: o piloto, que chegou a ser indicado como florentino e "muy grande piloto", o contra-mestre e outros homens[1201]. Daí em diante, não tendo um piloto conhecedor daquela área e que pudesse fazer prosseguir a viagem pelo Sueste Asiático, os normandos viram-se obrigados a iniciar o caminho de regresso a França. Ainda haveriam de alcançar as ilhas Maldivas e a ilha de São Lourenço, mas vieram a encalhar algures neste último local. Doze dos franceses conseguiram chegar a Moçambique numa barcaça improvisada, trazendo escassas mercadorias e mantimento ruim[1202].

Uma vez presos e interrogados, alegaram que a sua expedição, composta por dois navios (50 e 70 tonéis) armados por Giovanni Verrazano, que também ia por capitão, tinha partido de Honfleur a 15 de Junho de 1526, andando no mar há 25 meses[1203]. O objectivo inicial era chegar a Maluco pela rota que havia feito Fernão de Magalhães, mas, ao apanharem vento contrário, decidiram seguir pelo cabo da Boa Esperança, acabando o navio do capitão por desistir do intento e regressar ao ponto de partida. O outro navio, no qual estes franceses vinham, prosseguiu o seu caminho até à ilha de São Lourenço e, como vimos, até Samatra, acabando por encalhar, durante o retorno, na costa da ilha de São Lourenço.

[1199] Sousa Viterbo, *op. cit.*, pp. 83-86.
[1200] *As gavetas […]*, t. V, pp. 113-114.
[1201] *Documentos sobre os Portugueses […]*, vol. V, p. 546.
[1202] *Ibidem*, pp. 544 e 546.
[1203] *Ibidem*, pp. 544, 546 e 548.

Segundo D. António da Silveira, os doze franceses traziam consigo uma carta náutica muito boa e muito bem arrumada, com topónimos portugueses, tal como um regimento em português[1204].

Numa outra versão, mas que confirma parcialmente o que atrás foi referido, Gaspar Correia indica que, em 1528, c. 20 franceses haviam sido encontrados num zambuco ao largo de Moçambique. Provenientes da ilha de São Lourenço, foram tomados por Simão da Cunha e, a mando de Nuno da Cunha, enviados para o Reino numa caravela capitaneada por Duarte da Fonseca, a fim de serem apresentados perante o monarca. O cronista indica que faziam parte de uma nau francesa de "corsayros que cometeo pasar a Ymdya e se perderam na jlha de Sam Lourenço"[1205].

Face às várias contradições contidas nas fontes, além do facto de que os franceses aprisionados em Moçambique, aparentemente, desconheciam o navio de Estêvão Dias, bem como que os que alcançaram Diu nada referem sobre Giovanni Verrazano, parece que estamos perante duas expedições distintas. Aliás, Gaspar Correia indica que, em 1527, uma expedição corsária partiu de França com três naus: a de Estêvão Dias, uma outra que encalhou na costa ocidental de Samatra, tal como uma que foi ter à ilha de São Lourenço[1206], sendo que no regresso viria a fazer escala na ilha de Santa Helena[1207]. Por sua vez, Fernão Mendes Pinto refere que, em 1526, uma nau francesa, capitaneada e pilotada por um português de Vila do Conde chamado Rosado, veio ter ao Índico[1208]. Ao que parece, seria a nau que se perdeu na costa de Samatra, perto de Panaju, cidade do rei dos Batas, o qual viria a apoderar-se de alguma artilharia francesa, tendo a mesma sido usada na luta contra o rei do Achém (1539)[1209]. Esta última nau, tendo em conta o provável lapso cronológico de Fernão Mendes Pinto, faria parte de uma expedição que se presume que terá partido de França em 1527.

[1204] *Ibidem*, pp. 544, 546 e 548.

[1205] Gaspar Correia, *Crónicas de D. Manuel e de D. João III (até 1533)*. Leit., introd., notas e índice por José Pereira da Costa, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1992, pp. 262-263.

[1206] João de Barros, *op. cit.*, déc. 4, p. 136, refere que um francês da armada de 1527 foi encontrado, três anos depois, por portugueses na ilha de São Lourenço.

[1207] O encalhe em Samatra, segundo Gaspar Correia, ocorreu após os franceses terem carregado ouro na – mítica – ilha do Ouro, sendo que os ocupantes da nau viriam a ser mortos por pescadores locais que tomaram esse ouro (cf. Gaspar Correia, *Lendas […]*, t. III, pp. 240-241). Sobre o mito da ilha do Ouro, cf. Luís Filipe F. R. Thomaz, "A expedição de Cristóvão de Mendonça e o descobrimento da Austrália", in Carlota Simões e Francisco Contente Domingues (coords.), *Portugueses na Austrália. As primeiras viagens*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2013, pp. 67-74. No entanto, não nos parece que seja correcto associar este episódio fantasioso à expedição dos irmãos Parmentier.

[1208] Fernão Mendes Pinto, *Peregrinação*, vol. I, Lisboa, Relógio D'Água Editores, 2001, p. 60.

[1209] Idem, *ibidem*, pp. 59-60; João de Barros, *op. cit.*, déc. 4, p. 296.

Fig. 63 – Pormenor do oceano Índico num mapa-mundo.
Fonte: Abraham Ortelius, 1570 (BPL).

De facto, terão ocorrido duas expedições distintas, sendo que em 1527, sem se esperar pelo retorno dos navios enviados no ano anterior, os armadores normandos teriam enviado uma nova armada[1210]. Assim, em 1528, face às informações que obteve sobre dois dos navios franceses de diferentes armadas que atingiram o Índico, D. António da Silveira foi muito claro ao referir que o monarca deveria enviar instruções detalhadas quanto ao que deveria ser feito caso fossem novamente encontrados estrangeiros:

> "E porque segumdo me parece see comeeçam esquemtaar os framceses a esta costa deve Vosa Alteza mandar regimemto muito decrarado nas primeiras naaos que vierem do que quer que se faça vimdo ter a ela castelhanos ou franceses porque saiba o que ey de fazer e naam erre e venha muito craro asy da morte como da vida delees e de tudo o mais que quiser que niso se faça"[1211].

Outro dado curioso reporta-nos para Abril de 1528. Por essa altura, o alcaide da torre de Belém recebeu ordens para que não deixasse passar 3 naus francesas bem armadas que se encontravam em Lisboa, tal como outras que eventualmente

[1210] Philippe Haudrère, *op. cit.*, p. 229.
[1211] *Documentos sobre os Portugueses […]*, vol. V, p. 544.

aparecessem[1212]. As 3 naus, alegadamente oriundas de Rouen, tinham vindo ao porto da cidade sob pretexto de carregar sal para a pescaria na Terra Nova. Contudo, a julgar pelo diverso armamento que traziam a bordo, pelas cartas de marear feitas por portugueses e que mostravam a navegação até ao cabo da Boa Esperança, bem como por outros indícios levantados durante as vistorias a bordo, houve a desconfiança geral de serem ladrões, devendo ter rumado a Lisboa para obter informações[1213]. Não se consegue confirmar quais as reais intenções francesas neste caso, mas o facto de que a cartografia que estava a bordo era feita por portugueses e indicava a navegação até ao cabo da Boa Esperança, é bem elucidativo da dispersão que o conhecimento luso atingia nos meios náuticos franceses, podendo facilitar a chegada até àquele ponto geográfico de referência.

Fig. 64 – Encenação do ataque de 1529 a marinheiros franceses em Madagáscar.
Fonte: Jean Rotz, *Boke of Idrography*, 1542 (BL).

A segunda expedição francesa à Ásia, que também contou com portugueses, um deles indo como piloto, foi constituída por dois navios: *La Pensée* e *Le Sacre*. Partiu de Dieppe a 2 de Abril de 1529, dentro da época de viagem normal da carreira da Índia, sendo financiada por Jean Ango, liderada pelos irmãos Jean e Raoul Parmentier e provavelmente narrada por Pierre Crignon. Da navegação no

[1212] *As gavetas […]*, vol. X, pp. 135-139.
[1213] *Ibidem*, p. 139.

Atlântico há que destacar a passagem ao largo das Canárias, uma breve escala feita na ilha de Santiago para se obter água, tal como o avistamento da ilha de Ascensão. Uma vez no Índico, os franceses alcançaram a ilha de Madagáscar, a 26 de Julho, sendo que três tripulantes, quando se deslocaram mais para o interior do território sob a promessa de que lhes seria fornecido gengibre, foram atacados por muçulmanos locais[1214]. A memória desse ataque viria a ser representada, anos mais tarde, por Jean Rotz (fig. 64), cartógrafo que poderá ter participado na viagem.

Os expedicionários iam preparados para travar contacto com os povos das ilhas do Sueste Asiático, levando um francês que falava a língua malaia[1215]. Depois de passarem pelas Comores e Maldivas, os navios aportaram na baía de Tikoe, no Oeste de Samatra (fig. 65), onde pretendiam estabelecer uma aliança comercial e adquirir pimenta, mas não conseguiram realizar as transacções desejadas[1216]. Partindo de Tikoe em finais de Novembro, algumas pessoas que vinham doentes começaram a morrer a bordo, sendo Jean Parmentier logo o primeiro[1217]. Os navios ainda rumaram a Indrapoera, conseguindo adquirir alguma pimenta, mas em pouca quantidade. Depois disso, havendo diferentes perspectivas quanto ao rumo que deveria ser seguido, alguns dos embarcados mostraram vontade de ir a Java em busca de especiarias, chegando-se a falar também das Molucas e Bendam[1218]. Porém, face ao elevado número de doentes e mortos, bem como ao facto de ainda se querer tentar aproveitar a monção, com ventos favoráveis para passar o cabo da Boa Esperança, os normandos decidiram regressar a França.

Apesar de Pierre Crignon terminar a descrição da viagem logo depois, sem narrar o regresso, sabe-se que um dos navios (*La Pensée*), já no Atlântico, fez escala na ilha de Santa Helena, onde recolheu água, alimentos e 6 "indiens" que os portugueses lá tinham deixado, acabando por transportá-los para Dieppe[1219].

Não obstante o insucesso comercial da viagem e a morte dos irmãos Parmentier, que tinham intenções mais vastas quanto a contactos comerciais e relativamente ao futuro da presença francesa no Índico, pretendendo igualmente expandir as ligações de França até à China[1220], ficava atestado que os franceses

[1214] *Le discours de la navigation de Jean et Raoul Parmentier de Dieppe*. *Voyage à Sumatra en 1529. Description de l'isle de Sainct-Dominigo*. Pub. par M. Ch. Schefer, Paris, Ernest Leroux, Éditeur, 1883, pp. 31-39.
[1215] *Ibidem*, p. 63.
[1216] *Ibidem*, pp. 60-76; Luís Ramalhosa Guerreiro, "As tentativas de intromissão […]", p. 257.
[1217] *Le discours de la navigation […]*, p. 76.
[1218] Seria a ilha Benam?
[1219] *Le discours de la navigation […]*, pp. 3-4.
[1220] *Ibidem*, pp. IX e XX.

conseguiam voltar ao Índico e retornar ao seu Reino. Além disso, o acumular de conhecimentos náuticos e cartográficos acabava por ser de extrema importância, podendo ser um factor decisivo para se querer empreender novas expedições[1221]. Acresce que após o regresso dos navios a Dieppe, já em 1530, Pierre Crignon, cosmógrafo e poeta que esteve embarcado no *Sacre*, mandou publicar os poemas compostos durante o trajecto pelo capitão Jean Parmantier, cujo conteúdo encorajava a realização de novas expedições ao Índico[1222].

Fig. 65 – Costa Norte e ocidental de Samatra.
Fonte: *Le discours de la navigation […]*.

Era a preservação do monopólio das especiarias asiáticas que levava Portugal a grandes preocupações, mas, por esta altura, o comércio das especiarias na costa ocidental africana também apresentava problemas. Aliás, em 1530, face à concorrência francesa e considerando que Portugal já havia perdido a primazia do comércio com o Brasil, o embaixador castelhano em Lisboa mostrava os receios que o mesmo acontecesse com a Malagueta e Mina[1223]. Em Outubro do ano

[1221] Philippe Haudrère, "Premiers voyages […]", p. 233.
[1222] *Le discours de la navigation […]*, p. VII; Philippe Haudrère, "Présences françaises en Inde et dans l'océan Indien aux XVII^{e} et XVIII^{e} siécles", in Philippe Bonnichon, Pierre Gény et Jean Nemo (ed.), *Présences françaises outre-mer (XVI^{e}-XXI^{e} siècles)*, t. I – *Histoire: périodes et continents*, Paris, Éditions Karthala, 2012, p. 226.
[1223] Aude Viaud, *op. cit.*, p. 402.

seguinte, Gaspar Vaz escreveu para Portugal dando mais informações sobre navios franceses que iam partir rumo a terras sob domínio português, desta vez, ao que parece, para a costa da Malagueta[1224]. Referia que se esses navios regressassem a França seria perdido o trato da malagueta e que haveria grande quebra em relação à pimenta comerciada, pelo que, em vez de apresados, Gaspar Vaz aconselhava que os navios intrusos fossem afundados com a gente dentro. Assim, os comerciantes franceses não quereriam mais armar navios para aquele local, sendo de referir igualmente que dessa forma não haveria alguém que pudesse testemunhar ocorrências perpetradas por portugueses, algo que evitaria problemas diplomáticos e possíveis represálias contra navios de Portugal.

Ao mesmo tempo que tentavam chegar à Ásia e continuavam a realizar expedições à costa ocidental africana e ao Brasil, vassalos do rei de França insistiam em tomar navios de Portugal e de Castela. Estavam em curso sérias intromissões nas rotas mercantis que eram privilégio de portugueses e de castelhanos, sendo os ataques marítimos uma forma de pressão e de desgaste, ao mesmo tempo que eram uma grande fonte de riqueza e de financiamento de investimentos futuros. Os lucros do corso e da pirataria, tal como foram fundamentais para a continuação da guerra contra Carlos V e Inglaterra[1225], acabavam por ser um meio fundamental para a França adquirir o capital necessário a estas expedições ultramarinas dispendiosas. Num curto espaço de tempo da década de 1520, a navegação ibérica ultramarina foi seriamente abalada, tendo sido tomados 6 navios que vinham das duas rotas comerciais mais ricas da época. Para além de 3 caravelas castelhanas que regressavam das Índias Ocidentais e que foram apresadas em 1522 pela armada de Jean Fleury, corsário ligado a Honfleur e que estava ao serviço de Jean Ango, entre 1523 e 1525 foram assaltados 3 navios da carreira da Índia, contando-se ainda outro em 1543[1226].

Decerto que estes e outros possíveis ataques fariam parte de uma estratégia bem delineada para tentar paralisar o comércio ultramarino ibérico[1227], ainda que no caso português fosse de forma discreta, pois não havia uma guerra aberta entre

[1224] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 47, n.º 75 ; pub. por Ruy de Albuquerque, *As represálias. [...]*, vol. II, p. 1297.
[1225] Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, [vol. I], p. 31, n. 1; Luís Ramalhosa Guerreiro, "Corso e pirataria nos descobrimentos", p. 299.
[1226] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 73, n.º 81; M. Antonio Rumeu de Armas, "Franceses y espanõles en el Atlántico en tiempo del Emperador", in *Charles-Quint et son temps*, Paris, Centre National de la Recherche Scientifique, 1959, pp. 64-66; Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, pp. 352-353 e 355. Para uma visão mais aprofundada sobre os ataques às naus da Índia, vide infra, vol. I, cap. II.
[1227] Para o caso castelhano, cf. José Antonio Caballero Juárez, *op. cit.*, pp. 273-274.

França e Portugal, contrariamente ao que se veria com a Coroa ibérica e ingleses a partir de 1585. Na verdade, seguindo Michel Mollat quando refere que a captura de navios portugueses vindos da Ásia estimulava os normandos a participarem naquele comércio rico e a lançaram-se rumo ao oceano Índico[1228], terá havido um plano mais amplo por parte de França para aceder ao mercado das especiarias asiáticas e em que os ataques marítimos tinham um papel fundamental. Sabe-se mesmo que haviam portugueses interessados em arruinar a ligação mercantil entre Portugal e a Índia em benefício dos franceses[1229]. Por um lado, tentava-se desequilibrar o comércio luso feito pela rota do Cabo, tomando-se as naus da Índia e, posteriormente, os navios carregados de especiarias que se deslocavam para Antuérpia, situação que ajudava a enfraquecer a força naval e a consequente presença portuguesa na Ásia[1230]. Por outro, obtinha-se financiamento através dos lucros dos ataques a navios, fossem portugueses ou não. É preciso ver que os franceses estavam numa posição subalterna e, tentando arruinar a política comercial portuguesa, isso facilitaria a sua projecção para o Índico.

A par das notícias sobre navios que iriam partir em expedições corsárias ou que tentariam alcançar as partes ultramarinas, os serviços portugueses de espionagem no estrangeiro iam recolhendo outras notícias preocupantes, se bem que nem sempre confirmadas. Em 1531, por exemplo, chegou a ser referido que uma armada de 16 navios estava pronta para ir sobre a ilha da Madeira[1231]. Tal ideia não se veio a concretizar, não se sabendo também se havia intenção de pilhar ou de tomar a ilha, mas em 1553 e Outubro de 1566 os franceses viriam mesmo a atacar a Madeira, sendo neste último ano liderados por Peyrot de Montluc[1232]. No entanto, registe-se que naquele ano de 1531 já estava no ar a possibilidade de ataques às ilhas atlânticas sob domínio português.

A diplomacia era um dos meios pelo qual Portugal tentava atenuar todos estes problemas, ficando vincado que os navios franceses não poderiam navegar em espaço interdito. Assim, numa carta de 1534, D. João III era bastante taxativo quanto ao direito de França navegar nos mares sob jurisdição portuguesa. Não eram permitidas deslocações aos locais descobertos pelos portugueses com tanto

[1228] Michel Mollat, "Passages français […]", p. 248.
[1229] Cf. a carta de Duarte da Paz ao bispo de Paris. Roma, 15 de Junho de 1536 (BNP, *Collection Dupuy*, Ms. 264, fls. 13r-15v; pub. por Luís de Matos, *op. cit.*, pp. 208-210).
[1230] À semelhança da situação geral contra o monopólio ibérico referida por Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. I, pp. 504-505.
[1231] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 46, n.º 84; apud Ana Maria Pereira Ferreira, "Subornos, espiões […]", p. 12.
[1232] Vide infra, vol. II, cap. II.

esforço e investimento, porque esses eram restritos a quem os havia alcançado primeiro, acrescendo a confirmação papal que garantia a Portugal o senhorio de tais locais e o exclusivo da navegação, ficando firmemente expressa a doutrina de *mare clausum*:

> "E ainda deve de olhar que êste desarrazoamento e sem-justiça que se contra mim cometer por êles é de nenhum proveito para êles e carrega tudo sôbre sua conciência, porque estes mares que por meus foram descobertos são de mui compridas e perigosas navegações, e o bem e proveito nessas partes é já descoberto, e de maravilha se podem cometer estas navegações sem se acharem com os meus, de onde se seguem estas discórdias, e, além disto, Eu tenho justo título concedido pelos Papas, conforme a justiça, e estou na posse pacífica, e que Ele não pode negar, enquanto não vê o meu direito, que não sabe a conciência com que permite aos seus que façam estas navegações […]"[1233].

Esta era uma condição indispensável para o prosseguimento das explorações oceânicas e manter o que já havia sido adquirido pelos portugueses[1234]. Ainda assim, em Outubro de 1533, Francisco I havia obtido um acordo com o papa Clemente VII a favor da sua política ultramarina, conseguindo que se restringisse parte do conteúdo da bula *Inter caetera*, outorgada em 1493. Com efeito, as disposições contidas nesse documento relativas às prioridades ibéricas apenas passariam a valer no caso dos continentes já conhecidos e não no dos territórios que viessem a ser descobertos posteriormente por outros reinos[1235]. Neste sentido, sendo esta uma disposição legitimada pela Santa Sé, doravante a França ficava com liberdade para efectuar viagens de exploração oceânica sem sanções pontifícias, afectando a ordem que até aí imperava e que favorecera unicamente Portugal e Castela.

É neste sentido de rompimento com o *mare clausum* que várias acções foram tendo lugar, sendo plasmadas num pensamento insatisfeito, bastante crítico e que não reconhecia a Portugal e Castela o direito exclusivo da navegação nos mares. Relativamente ao primeiro Reino, é bem elucidativo o testemunho de Pierre Crignon (1535), que anos antes havia acompanhado Jean Parmentier a Samatra, referindo que Portugal tinha uma ambição desmesurada quanto aos seus intentos

[1233] Pero de Alcáçova Carneiro, *Relações de Pero de Alcáçova Carneiro, Conde da Idanha*. Rev. e anot. por Ernesto de Campos de Andrada, Lisboa, Imprensa Nacional, 1937, p. 145.
[1234] Ana Maria Pereira Ferreira, *O essencial sobre Portugal […]*, p. 14.
[1235] Jacques Cartier, *Relations*. Éd. crit. par Michel Bideaux, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1986, p. 12; Luís Ramalhosa Guerreiro, *O grande livro […]*, p. 75; Tania Arias Vink, *op. cit.*, pp. 49-50 e 56, n. 22.

marítimos, algo que, ironicamente, só poderia ter resultado do facto de os portugueses terem bebido o pó do coração de Alexandre, *o Grande*:

> "Quoique les Portugais soient le peuple le plus petit de tout le globe, celuici ne lui semble pas assez grand pour satisfaire sa cupidité. Il faut qu'ils aient bu de la poussière du coeur du roi Alexandre, pour montrer une ambition si démesurée. Ils croient tenir dans une seule main ce qu'ils ne pourraient embrasser avec toutes les deux, et il semble que Dieu ne fit que pour eux les mers et la terre et que les autres nations ne sont pas dignes de naviguer. Certainement, s'il était en leur pouvoir de fermer les mers depuis le cap Finistère jusqu'en Irlande, il y a longtemps qu'ils l'auraient fait. Cependant les Portugais n'ont pas plus le droit d'empêcher les commerçants français d'aborder aux terres que les premiers se sont arrogées, dans lesquelles ils n'ont fait aucun bien et où ils ne sont ni aimés ni, obéis, que nous n'aurions le droit de les empêcher de passer en Écosse, dans le Danemark et en Norvège, en admettant que nous y eussions abordé les premiers"[1236].

Chegados a 1540, na mesma linha de pensamento de liberdade dos mares, discordando do tratado de Tordesilhas e da ocupação dos espaços ultramarinos apenas pelos povos ibéricos, Francisco I proferiu a célebre frase ao cardeal de Toledo em que afirmou que gostava de ver a cláusula do testamento de Adão que o excluía da partilha do mundo: "Le soleil luit pour moi comme pour les autres. Je voudrais bien voir la clause du testament d'Adam qui m'exclut du partage du monde"[1237].

Por tudo o que temos visto, não admira que os esforços franceses para se chegar aos mercados de especiarias asiáticos tenham sido redobrados e ocorrido viagens que ficaram na penumbra. Ainda que as navegações francesas no Índico sejam subestimadas e chegue a ser afirmado que a viagem dos irmãos Parmentier encerrou um breve ciclo normando de expansão para a Ásia, tendo os franceses ficado desencorajados de empreender novas expedições pelo menos até ao princípio da centúria seguinte[1238], a verdade é que se continuou a tentar estabelecer uma linha comercial e terão ocorrido mais intromissões.

[1236] Apud Eugène Guénin, *Ango et ses pilots. D'apres des documents inédits tires des Archives de France, de Portugal et d'Espagane*, Paris, Librairie Maurice Preudhomme, 1901, p. 12.
[1237] AGS, *Estado*, leg. 53, fl. 333; apud Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, p. 151.
[1238] Cf. Henri Froidevaux, "The french factories in India", in H. H. Dodwell (ed.), *The Cambridge History of the British Empire*, vol. IV, Cambridge, University Press, 1929, p. 61; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, pp. 170-171 e 198; João C. da Silva de Jesus, *As armadas do Sul. A navegação militar no Índico oriental, 1580-1607*. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 1998, pp. 33-34; Luís Filipe F. R. Thomaz, *op. cit*., p. 90; Vasco Resende, "França", in *Dicionário da Expansão […]*, vol. I, p. 410.

Existem diversas informações sobre preparativos de viagens e até relativas à partida de navios que seguiriam rumo à Índia, à ilha de São Lourenço ou a Samatra, chegando a ser referida a chegada de franceses a Calecute, ao que parece antes de 1537[1239]. Contudo, de uma forma geral, não se sabe quantas expedições poderão ter dobrado o cabo da Boa Esperança após 1529. Subsistem informações de alegadas viagens, de intenções ou de preparativos para os anos de 1530, 1531, 1532, 1533 ou 1534, c. 1540-1541 e 1548[1240].

Em Janeiro de 1532, por exemplo, surgiu a notícia de que Pero Fernandes, piloto português, estava em França. Morador em Lisboa e conhecedor da Índia, havia viajado para aquele Reino devido a dívidas na Casa da Índia e por lhe deverem ordenados. Vinha servir os franceses, tendo "habelidade pera danar"[1241], mas, uma vez confrontado por Pedro Mascaranhas, argumentou que havia rejeitado levá-los à Guiné e à Índia depois de lhe ter sido pedido tal serviço. Pouco depois, numa carta de 1 de Março dirigida a D. João III, Diogo de Gouveia mostrava receio de que Jean Ango, bastante activo naquela época, pudesse ter a intenção de "Jr a Jmdia ou a pouar"[1242]. Por essa altura, estava-se a tentar comprar 4 navios deste armador para que se evitassem expedições a terras ultramarinas, aludindo-se ainda à possível compra de mais 4 ou 5 no ano seguinte. Este era um procedimento que se deveria repetir anualmente, ainda que de forma dissimulada, sem se mostrar qual o real intento de Portugal. Chegados a 6 de Agosto, Gaspar Vaz escreveu para o Reino indicando que Jean Ango, no porto de Dieppe, estava a preparar duas naus de 150 toneladas que teriam como destino a Malagueta, a ilha de São Lourenço ou, ao que parece, Samatra. Previa-se que estivessem prontas em meados de Setembro[1243]. Este tipo de expedições, como era habitual, contava com o auxílio de

[1239] Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 172.
[1240] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 80, n.º 107; pub. por Luís de Matos, *op. cit.*, p. 185; Luís Ramalhosa Guerreiro, *op. cit.*, p. 73; Ana Maria Pereira Ferreira, "Subornos, espiões […]", pp. 12-13; Manuel Alberto Carvalho Vicente, *op. cit.*, p. 165. Em 1533 ou 1534, D. João III pediu a Gaspar Vaz, embaixador em França, para retornar à corte, recomendando ao mesmo tempo que confirmasse as informações sobre as 6 naus que alegadamente se preparavam para partir rumo à Índia no mês de Abril. "Vi as cartas, que me escrepvestes, e por agora a ellas nom ha mais que responder, somente que eu sam informado, que se armam agora lá seis Naos pera partirem este mez dAbril, as quaes ham de partir da Ribeira de Sena, e de Brestes dissimuladamente, as quaes se armam per Mercadores de Ruam com outras companhias, e dizem-me, que seu intento he yrem pera a Yndia, do que muito me espanto, nem se deve crer estando Onorato de Caes Embaixador d'el Rey de França em negoçios per seu mandado, que tocam a estas cousas, e que seria de todo nom guardar a verdade, se a[sj ditas Naos agora partissem" (BNL, *FG*, cx. 201, doc. 119; pub. por Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. II, p. 1351, doc. 64; *As gavetas […]*, t. X, pp. 312-313; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, p. 171).
[1241] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 48, n.º 41; pub. por Luís de Matos, *op. cit.*, p. 231.
[1242] Cf. ANTT, *CC*, pt. I, mç. 46, n.º 64; pub. por Mário Brandão, *op. cit.*, pp. 316-317.
[1243] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 49, n.º 61; pub. por Manuel Alberto Carvalho Vicente, *op. cit.*, p. 165.

portugueses, tanto mais que nesse ano de 1532 D. João III mandou prender alguns pilotos lusos aliciados por França[1244].

Num outro caso, ocorrido muito provavelmente em 1540, D. João III foi informado pelo piloto, cartógrafo e espião português João Fernandes Pacheco, conhecido por Lagarto, de que o vice-almirante francês, Jean Ango e outros investidores particulares, faziam pressão perante Francisco I para se construir um castelo na ilha de São Lourenço[1245]. Remetendo as informações enquanto estava em Sevilha, Pacheco refere que essa fortificação, aos olhos dos franceses e podendo concentrar muita gente naquela área, seria fundamental como base de apoio aos seus navios, de onde se poderia vir a partir para comerciar com várias partes do Índico e chegar à ilha de Taprobana, naquilo que seria uma alusão errada a Samatra. Neste sentido, Rui Fernandes de Almada, a 27 de Novembro desse ano, tendo informação de que algumas das naus que se armavam em França teriam como destino a ilha de São Lourenço e que os franceses queriam tomar terras e fortificá-las, aconselhava que D. João III mandasse construir uma fortaleza nesse local. Com essa edificação, refere o diplomata, o monarca já poderia alegar que a ilha não estava desabitada e que os portugueses se haviam instalado ali antes dos franceses. Saliente-se que, por esta altura, valia a premissa de que muitas terras descobertas pelos portugueses não eram habitadas e não tinham qualquer utilidade prática para Portugal, pelo que França poderia servir-se delas[1246].

Este interesse francês pela ilha de São Lourenço não seria novo, visto que alguns navios já tinham passado por lá nas expedições atrás referidas. Além disso, a própria ideia de se fortificar a ilha já era mais antiga, remontando ao final do reinado de D. Manuel I: em 1521 largaram do Tejo 2 naus com o objectivo de fortificar o porto de Matatana, intenção que foi gorada porque os navios se apartaram e tiveram de invernar. Uns meses depois, já com D. João III a reinar, foi ordenado que a fortificação não fosse edificada[1247]. Conhecida dos portugueses desde 1500 e representada com o nome Madagáscar no planisfério de Cantino (1502), a ilha continuaria sem ser povoada e fortificada por Portugal, mantendo-se as preocupações nos anos seguintes a 1540 relativamente aos intentos franceses. No entanto, ao que parece em 1556, Francisco Barreto, governador da Índia (1555-

[1244] Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, p. 211.
[1245] Manuel Alberto Carvalho Vicente, *op. cit.*, pp. 168-169, 176-178 e 244-245.
[1246] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 68, n.º 90; pub. Maria do Rosário de Sampaio Themudo Barata, *Rui Fernandes de Almada. Diplomata português do século XVI*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, p. 327.
[1247] João de Barros, *op. cit.*, déc. 3, fl. 207.

1558), ordenou o reconhecimento geográfico da parte oriental da ilha de São Lourenço e a escolha de uma baía e porto para que se construísse uma fortaleza. Pretendia-se que esta viesse a apoiar a carreira da Índia, tanto na ida como na volta, sobressaindo assim a rota por fora. Baltasar Lobo de Sousa, incumbido de tal tarefa e aproveitando para escrever a D. Catarina a pedir várias mercês, nomeadamente o titulo de capitão-geral da ilha, referia que, caso a Índia fosse atacada por inimigos, não havia melhor local para socorrer as forças portuguesas do que a partir da ilha de São Lourenço, "porque ha nella muyto ferro madeyra e breu e muytos mantimentos e gente pera remeyros"[1248].

Em relação a outras viagens e preparativos para se rumar à Ásia, Maria do Rosário Themudo Barata acrescenta que, para um espaço entre 1536 e 1540, diversos documentos dão conta de que Francisco I continuava a incentivar os seus mareantes a expedições de maior vulgo, à Índia e à América[1249]. Desta forma, se chega a ser afirmado que o fracasso da viagem dos irmãos Parmentier terá desencorajado provavelmente os marinheiros franceses de fazerem novas viagens nas décadas seguintes, referindo-se que o investimento financeiro não era rentável, sendo mais lucrativa a aquisição dos produtos asiáticos em Lisboa, Sevilha ou em Antuérpia[1250], a verdade é que tal linha de pensamento não tem em conta o grau de complexidade que envolvia a questão de França abastecer-se de especiarias e que isso estava a levantar sérios problemas com Portugal, ignorando-se ainda as diversas notícias de preparativos para expedições ao Índico.

É mesmo de questionar se os franceses não terão alcançado outras partes do Sueste Asiático para lá de Samatra. Aliás, embora não se saiba de que forma foi obtida a informação primária que ajudou a elaborar os especímenes cartográficos que directa e indirectamente estão ligados à famosa escola cartográfica de Dieppe (1535-1587), e que apresentam parte daquilo que será a costa Norte da Austrália, podendo algum (ou mais) exemplar português ter sido apreendido num navio atacado ou, mais provavelmente, cartógrafos lusos terem facilitado o seu acesso, decerto que os dados contidos nas cartas resultaram do interesse francês em continuar as suas expedições pelo Índico, sob apoio e conhecimento náutico-cartográfico português. Sendo inegável a influência portuguesa nessas cartas e que as mesmas terão sido elaboradas com base em arquétipos lusos, o contributo do cartógrafo João Afonso (Jean Alfonse de Saintonge), que esteve ao serviço de

[1248] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 100, n.º 11.
[1249] Maria do Rosário de Sampaio Themudo Barata, *op. cit.*, p. 147.
[1250] Cf. Vasco Resende, *op. cit.*, p. 410.

França e que também era piloto, tem de ser tido em conta[1251]. Além disso, sabendo que João Afonso navegara pelas águas do arquipélago malaio-indonésio e que estivera mesmo em Java e Malaca, compreendendo que a Sul da ilha "Jave Minor" havia uma vasta massa continental, apodada "Jave la Grande"[1252], resta saber se parte desse reconhecimento geográfico efectuado não terá sido durante alguma expedição ao serviço de França e que poderá ter ficado na penumbra. Desde 1532, pelo menos, que João Afonso surge associado a uma possível expedição francesa ao Índico, isto numa altura em que já vivia em La Rochelle.

Numa informação bastante curiosa, Júlio Gonçalves refere que, em 1560, um capitão francês chamado Bonnard fazia emboscadas aos navios portugueses que vinham em torna-viagem. O local indicado para essas operações era o canal de Moçambique, sendo que o francês acabaria por ser detido e enforcado na fortaleza de São Sebastião[1253]. No entanto, o autor não indica uma fonte que permita confirmar este assunto.

Fig. 66 – Carta do *Atllas Vallard* representando a Índia, "la Java" e o Sueste Asiático (invertemos a posição original em 180º).
Fonte: Nicolas Vallard, 1547 (HL)

[1251] Luís Filipe F. R. Thomaz, *op. cit.*, pp. 91-93.
[1252] "Celle que l'on appelle Jave Mynore est une isle. Mais la Grand Jave est terre ferme" (Jean Fonteneau dit Alfonse de Saintonge, *La cosmographie avec l'espère et régime du soleil et du Nord*, Paris, Ernest Leroux, 1904, pp. 389, 391 e 399).
[1253] Júlio Gonçalves, "Armadas estrangeiras na rota das Índias (1503-1620)", in *Anais do Clube Militar Naval*, t. 75, n.º 9-10, Lisboa, 1945, pp. 457-458.

Fig. 67 – Pormenor de um mapa-mundo com representação de "Iava la Grande" (orientado com o Sul no topo).
Fonte: Nicolas Desliens, 1566 (BnF).

Temos centrado as nossas atenções quase exclusivamente no Índico, mas para se alcançar aquele oceano de uma forma regular e retornar com sucesso à Europa era importante ter pontos de apoio no Atlântico Sul. Um assunto muito pouco falado, e que é preciso trazer à discussão, tem a ver com a ideia de que algumas viagens francesas nesta vasta área também estariam relacionadas com a necessidade de atingir os mercados das especiarias asiáticas. É de crer que as diversas viagens ao Brasil[1254], antecâmara do Índico, estivessem inseridas não apenas na vontade de colonização e consequente exploração económica do território, mas também na ideia de os franceses tentarem estabelecer um ponto de apoio rumo à Ásia[1255]. Quem diz o Brasil pensa o mesmo para as ilhas do Atlântico Sul que podiam dar apoio aos navios vindos da Ásia: ilha de Tristão da Cunha, ilha de Santa Helena, ilha de Ascensão e ilha de Fernão de Noronha. No entanto, a ilha com melhores condições era Santa Helena – descoberta em 1502 ou 1503, mas só tendo começado a ser escala regular c. 1510-1513[1256] –, daí que a preocupação portuguesa não fosse despicienda.

[1254] Sobre as disputas com os franceses pelo Brasil durante o século XVI, cf. Jorge Couto, "A disputa luso-francesa pelo domínio do Brasil até 1580", in Maria da Graça A. Mateus Ventura (coord.), *Viagens e viajantes no atlântico Quinhentista. Primeiras jornadas de História Ibero-Americana*, Lisboa, Edições Colibri, 1996, pp. 33-56.
[1255] Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, pp. 216 e 222.
[1256] Anthony Disney, "The portuguese and Saint Helena", pp. 216-220.

A maior parte dos investigadores tem vindo a referir que Santa Helena, até às décadas de 1580 e 1590 – quando ingleses e neerlandeses começaram a fazer as rotas do Atlântico Sul rumo ao Índico e ao Pacífico –, estava situada em águas que não eram frequentadas pelos rivais de Portugal, sendo que até esse momento não existiram preocupações por parte dos monarcas em relação à possível chegada de inimigos àquela ilha[1257]. No entanto, a verdade é que pelo menos desde finais da década de 1520 que Santa Helena havia sido alcançada por franceses. Harold Livermore foi um dos poucos autores a notar este último aspecto, bem como que o receio dos portugueses chegou a despoletar a necessidade de que a ilha fosse povoada[1258]. Assim, por volta de 1530, num documento anónimo que aludia à urgência em se fortificar Samatra, também era referida a importância de se povoar a ilha de Santa Helena. Isso era pretendido não só para se prestar um melhor auxílio às naus da Índia, nomeadamente em alimentos, mas também para evitar que fosse usada por estrangeiros[1259].

Já vimos que Gaspar Correia refere que, após ter passado pela ilha de São Lourenço, uma nau francesa vinda de torna-viagem fez escala em Santa Helena[1260]. Ali tomou água e levou para Dieppe três portugueses que, vindo presos para Portugal e com uma pena de degredo para cumprir no Brasil, tinham fugido das naus da Índia. Uma vez que tiveram a possibilidade de voltar à Europa no navio francês, fica por saber que informações esses portugueses poderão ter prestado aos expedicionários que vinham do Índico. Seja como for, também já foi referido que um dos navios da expedição dos irmãos Parmentier fez escala em Santa Helena[1261], pelo que, até ao momento, temos duas passagens confirmadas de navios franceses por aquela ilha em momentos distintos.

O perigo da chegada de navios estrangeiros a Santa Helena e a outras ilhas do Atlântico Sul, caso de Ascensão – inicialmente apodada de Conceição –, aumentava bastante na torna-viagem, visto que na rota de ida, devido aos constrangimentos da geografia física, era muito mais difícil alcançar essas ilhas, ainda que os avistamentos fossem despertando a curiosidade. Em 1529, quando a

[1257] Cf. João Vidago, "Ilha de Santa Helena [...]", p. 169; Rui Loureiro, "Ilha de Santa Helena", in *Dicionário de História dos Descobrimentos […]*, vol. II, p. 970; Anthony Disney, *op. cit.*, pp. 221-222; André Murteira, "Combates luso-neerlandeses [...]", p. 66; João Paulo Oliveira e Costa, "Crise e reconfiguração [...]", p. 173; Rui Landeiro Godinho, "Ilha de Santa Helena", in *Dicionário da Expansão […]*, vol. II, p. 932.
[1258] Harold Livermore, *op. cit.*, p. 629.
[1259] *As gavetas […]*, t. V, p. 251.
[1260] Gaspar Correia, *op. cit.*, t. III, p. 241.
[1261] *Le discours de la navigation [...]*, pp. 3-4.

expedição liderada pelos Parmentier se dirigia para o Índico, avistou-se a ilha de Ascensão, que só não foi alcançada por falta de vento favorável. Ainda assim, e mesmo tendo sido descoberta em 1501 por João da Nova, os franceses não se escusaram a nomeá-la "isle la France", referindo que era a primeira ilha desconhecida que avistavam[1262]. Certamente que, com um piloto português integrado na expedição e com o recurso à cartografia lusa, era sabido que a ilha havia sido descoberta por portugueses, mas o facto de estar desabitada acabava por fazer com que fosse um alvo apetecível.

Mediante o que tem vindo a ser indicado, é muito provável que os franceses, ao mesmo tempo que iam explorando clandestinamente o litoral do Brasil e se aventuravam cada vez mais para Sul, tivessem em mente fazer do Atlântico Sul uma plataforma de apoio dos seus navios para o Índico, bem como para auxiliar a torna-viagem, sendo a ilha de Santa Helena um dos pontos estratégicos e que levantava preocupações a Portugal. O problema acrescia bastante se existisse a intenção de usarem as ilhas do Atlântico Sul e o Brasil igualmente para apoio aos seus ataques marítimos, algo que chegou a ser equacionado em 1536 relativamente a Santa Helena[1263]. Os conhecimentos do piloto português João Afonso, que chegou a reconhecer que o tratado de Tordesilhas era uma injustiça que não atendia aos direitos do rei de França e dos seus antecessores[1264], decerto que terão sido bastante sugestivos. Note-se que o próprio conhecia bem a importância daquela escala para os navios vindos da Índia, chegando a classificá-la como "le meilleur loppin de terre de toute la pomme du monde"[1265].

Anos mais tarde, por carta de 12 de Maio de 1548, Luís de Góis escreveu de Santos a D. João III alertando para o perigo da presença de navios franceses no Brasil, sendo necessário socorrer as capitanias portuguesas e aquela costa para que o rei não perdesse a terra. Nessa carta Luís de Góis aborda igualmente o problema de os franceses poderem passar o cabo da Boa Esperança e, à ida ou à vinda, terem contacto com as ilhas atlânticas que se encontravam a 20º de latitude (Trindade e Martim Vaz), estando estas na rota das naus portuguesas vindas da Índia. Assim, alude-se ao receio de que os inimigos pudessem fortificar essas ilhas

[1262] *Ibidem*, pp. 22-23; *Memorias das armadas [...]*, p. 96.
[1263] Cf. BNP, *Collection Dupuy*, Ms. 264, fls. 13r-15v; pub. por Luís de Matos, *op. cit.*, p. 210.
[1264] Jean Fonteneau dit Alfonse de Saintonge, *op. cit.*, p. 83.
[1265] Idem, *ibidem*, pp. 341-342.

e à proximidade de Santa Helena, igualmente local de escala para as naus oriundas da Ásia[1266].

De certo modo, e no que respeita ao Brasil, os receios viriam a concretizar-se poucos anos mais tarde. A constante presença de navios franceses na costa brasileira culminou na experiência da França Antártica, nome que designa a colónia estabelecida por Nicolas Durand de Villegagnon na baía de Guanabara. Contudo, tratou-se de uma ocupação efémera, durando apenas entre 1555 e 1560, altura em que Mem Sá atacou as posições francesas e assegurou o domínio luso sobre Guanabara[1267].

Nem mesmo as ilhas atlânticas do hemisfério Norte sob domínio português estavam isentas de perigo, havendo alguns dados curiosos sobre a ilha da Madeira. Em inícios da década de 1550, os ataques de mareantes franceses não visavam apenas tomar navios, sendo que algumas investidas foram planeadas também para pilhar populações, algo que, como vimos, também poderá ter sido pensado para a Madeira em 1531. Por carta de 20 de Outubro de 1553, é referido que 7 naus lideradas por corsários franceses saquearam a ilha da Madeira, sendo que um rebate tocado de noite havia levado a que a população da cidade fugisse[1268]. Outros locais acabaram por sofrer a investida dos inimigos, pelo que era pedido ao rei que provesse em munições e artilharia todos os portos da ilha: Machico, Santa Cruz, Câmara dos Lobos, Ribeira Brava, Ponta do Sol e Calheta. Pedia-se que nestes locais estivessem destacados três e não apenas um bombardeiro. Ao medo de ataques franceses aliava-se o perigo de investidas de corsários muçulmanos, sendo que, após o ataque francês, 3 navios ingleses surgiram na Madeira[1269].

Começava a destacar-se a localização estratégica da Madeira para os corsários, cenário que tem de ser visto em paralelo com a sua importância perante as rotas da navegação ultramarina atlântica. A isso acrescia o facto de os ataques poderem ocorrer em terra e não apenas contra navios. E isso aconteceu novamente em Outubro de 1566, quando Montluc, auxiliado por pilotos portugueses, levou a cabo um assalto à ilha da Madeira. Parece que os franceses também tiveram a

[1266] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 80, n.º 110; pub. in Carlos Malheiro Dias (dir.), *História da colonização portuguesa do Brasil*, vol. III, Porto, Litografia Nacional, 1924, p. 259.
[1267] José Damião Rodrigues, "França Antártica", in *Dicionário da Expansão […],* vol. I, pp. 410-411; Vasco Resende, *op. cit.*, p. 409.
[1268] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 91, n.º 31; pub. por Rui Carita, *A arquitectura militar na Madeira. Séculos XV a XVII*. Tese de Doutoramento, vol. III, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 1993, p. 62.
[1269] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 91, n.º 31; pub. por Rui Carita, *op. cit.*, vol. IIII, pp. 62-64.

ambição de, nesse mesmo ano, atacar de forma semelhante a ilha Terceira, acabando por ser repelidos[1270].

Que balanço se pode fazer do que atrás foi sendo indicado? Desde cedo que os franceses procuraram dobrar o cabo da Boa Esperança e alcançar os mercados de especiarias asiáticas, havendo uma expedição falhada em 1503. Ainda que existissem divergências internas entre as diferentes cidades, subsistiu uma clara tentativa de França chegar à Ásia e de estabelecer uma rota comercial permanente durante a primeira metade do século XVI. Foram os comerciantes e senhores poderosos do Norte daquele Reino que, ao tomarem as iniciativas e financiarem as expedições, lideraram o "projecto asiático", destacando-se assim o investimento privado e a figura de Jean Ango, se bem que com o aval e incentivo de Francisco I. É verdade que as expedições que até ao momento se conseguem comprovar resultaram num fracasso económico e na perda de alguns navios, mas os esforços desenvolvidos permitiram adquirir conhecimento, ficando patente que os navios franceses conseguiam chegar à Ásia, retornar e voltar, ainda que o auxílio português fosse sempre importante.

Muito embora alguns investigadores afirmem que a viagem de 1529 encerrou um breve ciclo normando de expansão para a Ásia, tendo os franceses ficado desencorajados de empreender novas expedições, pelo menos até ao princípio da centúria seguinte, a verdade é que continuaram a tentar estabelecer uma linha comercial regular com aquela região e deverão ter ocorrido mais intromissões. Subsistem diversos dados sobre expedições que iriam partir ou que já haviam partido rumo ao Índico, mas que, face ao actual estado do conhecimento, não se sabe se conseguiram penetrar naquele oceano. A excepção, porém, estará relacionada com uma alegada chegada a Calecute antes de 1537, sendo este um caso que precisa de ser melhor compreendido.

Dos esforços franceses destaca-se a tentativa de alcançar locais em que os portugueses não tinham uma presença efectiva ou que se mostravam hostis a Portugal. É o caso de Samatra, fazendo-se os franceses valer do conhecimento de que alguns sultanatos desta ilha eram inimigos dos portugueses, que tinham enorme importância no comércio da pimenta e de outras especiarias, podendo vir a ser parceiros nas lides comerciais. A ilha de São Lourenço também foi muito

[1270] Francisco Ferreira Drumond, *Annais da ilha Terceira*, t. I, Angra do Heroísmo, Imprensa do Governo, 1850, p. 230.

procurada, havendo a intenção de que viesse a ser uma base de apoio à navegação e de transposição comercial para o Sueste Asiático. A própria passagem por Diu, em 1527, só terá sido pensada porque Portugal, nessa altura, não exercia o controlo da cidade.

A fim de conseguir uma rota permanente com a Ásia, França terá tido como objectivo estabelecer um ponto de apoio à navegação no Atlântico Sul, temendo-se que tal pudesse ser em Santa Helena. Vimos que, de uma forma geral, a historiografia tem menosprezado a importância dessa ilha, indicando que só a partir das décadas de 1580 e 1590 passou a estar na rota de navios inimigos, mas a verdade é que em finais da década de 1520 havia sido visitada por franceses, daí que tivesse surgido a ideia de que os portugueses deveriam começar a povoá-la.

As incertezas e os receios eram muitos, sendo que os espiões portugueses chegaram a recolher dados sobre um possível ataque à Madeira com 16 navios, em 1531, informação que antecipa em muitos anos o que viria a acontecer em 1566, quando os franceses, liderados por Montluc, atacaram a ilha e tentaram fazer o mesmo na Terceira. Aliás, já em 1553 a Madeira havia sido atacada por franceses, que também se tentaram apoderar das ilhas Desertas. Isto permite dizer que em inícios da década de 1530 já se temia a possibilidade de ataques às ilhas atlânticas sob domínio português, ficando no ar a dúvida se era apenas para pilhar a povoação ou tomar a ilha.

Além disso, refira-se que o número de navios indicado começava a ser mais alargado, fugindo aos 2, 3 ou 4 navios de corsários isolados que costumam ser apontados pela historiografia. Mas mesmo esses grupos de navios que geralmente são assinalados como andando em pequeno número poderiam fazer parte de uma armada bem maior, mas que se ia dividindo por áreas para obter melhores resultados, sendo esta uma perspectiva que foge a olhares mais generalistas e que não têm em conta a complexidade das diferentes conjunturas. A estratégia francesa, como veremos mais adiante, terá passado por essa divisão de navios e envio para determinados sítios estratégicos de passagem da navegação ibérica. Este era um tipo de estratégia que seria habitual entre os corsários, daí que, na década de 1630, alertando-se para o perigo da presença inimiga nos Açores, referia-se que o avistamento de um ou dois navios aparentemente isolados não deveria ser desvalorizado pelos portugueses: “e que nem porque não vejão mais que huma ou duas vellas deixem de se resguardar porque os inimigos se espalhão

para que não errem as occazioens levando seus sinaes em ordem a se poderem juntar quando haja alguma que o peça"[1271].

Por fim, diga-se apenas que se os castelhanos foram os grandes rivais dos portugueses no Atlântico durante o século XV e algum tempo da centúria seguinte, apesar do que havia sido estabelecido no tratado de Tordesilhas, gradualmente esse papel começou a pertencer aos franceses.

1.2.3. Intromissões inglesas

Ao mesmo tempo que franceses praticavam os seus actos depredatórios contra navios portugueses e castelhanos, os ingleses, de forma mais discreta, também levavam a cabo os seus ataques. Quanto às expedições ultramarinas, desde finais do século XV que mercadores de Bristol e navegadores portugueses exploravam as águas do Atlântico Noroeste[1272]. Se vários autores atribuem ao veneziano Giovanni Caboto a prioridade da descoberta da América do Norte[1273], recentemente essa ideia veio novamente a ser posta em causa, defendendo-se tratar de uma construção da historiografia britânica para se reclamar a primazia do descobrimento dessa área[1274]. Seja como for, e se inicialmente as expedições inglesas àquela área tiveram apenas investimento de mercadores, a verdade é que, pelo menos a partir de Março de 1496, Henrique VII (r. 1485-1509), monarca inglês, havia concedido uma licença para que Caboto continuasse as suas viagens de descobrimento. Nesse ano, o veneziano comprometeu-se a realizar mais uma expedição e a entregar à Coroa o quinto dos benefícios que viesse a conseguir, enquanto que o monarca assegurava que, sem a autorização do navegador e do seu filho, não transmitiria novas licenças para viagens de descobrimento aos lugares onde Caboto havia estado[1275].

[1271] ANTT, *LM*, liv. 32, fls. 79-80, liv. 39, fls. 110-111; pub. por Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, pp. 232 e 236.

[1272] José Damião Rodrigues, ""*Off the islands"* [...]", p. 47; Vasco Resende, "Inglaterra", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, p. 565; Maria Barreto Dávila, "De las Azores a la Terranova. Navegaciones portuguesas del s. XV en el Atlántico Norte", in *Cuadernos HispanoAmericanos*, n.º 788, 2016, pp. 64-69.

[1273] Cf., *e.g.*, Consuelo Varela, *Ingleses en España y Portugal […]*, pp. 15-16, 44-45, 53 e 57.

[1274] Eliminando-se "de forma quirúrgica y sin ningún rubor, la presencia más que documentada, tanto cartográfica, histórica, lingüística y arqueológica, de portugueses y españoles por esas aguas canadienses desde finales del siglo XV" (cf. Juan Francisco Maura, "El mito de «John Cabot». Construcción británica para reclamar la soberanía de Norteamérica", in *Cuadernos HispanoAmericanos*, n.º 788, pp. 4-25).

[1275] Consuelo Varela, *op. cit.*, pp. 53 e 61.

Qual o motivo pelo qual Henrique VII ousava desrespeitar o tratado de Tordesilhas e incentivar à realização de viagens a terras que, mediante aquele pacto, estavam sob influência castelhana? Somente descobrir novos espaços terrestres e ilhas no Atlântico Noroeste ou tentar também encontrar uma passagem para a Ásia e para os ricos mercados de especiarias? Para além de terras e ilhas que se pretendiam descobrir naquela área, alguns investigadores têm destacado que, impulsionados pelo feito de Colombo e a ideia tentadora de se poder alcançar as especiarias asiáticas navegando para Ocidente, os ingleses viam com bons olhos novas iniciativas e propostas de expedição dentro daquele âmbito, sendo, aliás, esse um grande objectivo[1276]. Caboto, que estava bem informado sobre o processo de chegada das especiarias asiáticas à Europa, até porque havia estado envolvido nesse comércio, tendo passado por Alexandria e navegado no mar Vermelho, havia apresentado propostas a Portugal e a Castela no sentido de navegar para Ocidente e de tentar alcançar a Ásia Oriental, algo que havia sido rejeitado nos dois reinos. Foi em Inglaterra que conseguiu o apoio necessário para a realização das suas expedições, fazendo de Bristol o porto base para as partidas[1277].

Assim, na linha do que temos vindo a referir, esta época de indefinições para os reinos ibéricos na demanda das partes asiáticas também foi marcada pelo interesse de mais um Reino concorrente. E em 1498, enquanto Vasco da Gama estava em plena primeira expedição portuguesa rumo à Índia, não tendo ainda chegado ao seu principal destino, Caboto, ao serviço de Henrique VII, empreendia uma viagem com 5 navios a uma terra onde havia aportado no ano anterior e que se julgava pertencer à Ásia[1278].

De que forma Portugal e Castela reagiram às expedições de Caboto? Ao que parece, os feitos de Caboto geraram alguma inquietação na corte manuelina, já que naquela altura nenhuma monarquia da Cristandade tinha direitos formais sobre os territórios e mares da Ásia, exceptuando as que estavam implícitas no tratado de Tordesilhas[1279]. Terá sido no contexto do conhecimento da viagem de 1497 realizada pelo veneziano que D. Manuel I, a 28 de Outubro de 1499, concedeu uma licença a João Fernandes Labrador, morador na ilha Terceira, para que este

[1276] João Paulo Oliveira e Costa, *D. Manuel I (1459-1521). Um príncipe do Renascimento*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2005, p. 153; idem, "A fundação do Estado da Índia […]", p. 41.
[1277] G. J. Marcus, *The conquest of the North Atlantic*, Woodbridge, The Boydell Press, 1980, p. 168.
[1278] João Paulo Oliveira e Costa, *D. Manuel I […]*, p. 153; idem, "A fundação do Estado da Índia […]", p. 40.
[1279] Idem, *ibidem*, p. 40.

pudesse, por conta própria, ir em busca de ilhas que estariam em território sob influência de Portugal[1280]. Ainda assim, o monarca estava a realizar um pedido expresso do navegador português, certamente ao corrente das viagens de Caboto.

Não se sabe ao certo a data das primeiras explorações que João Fernandes Labrador, em colaboração com Pero de Barcelos, desenvolveu no Atlântico Noroeste. Contudo, um documento escrito por este último, embora não estando datado, refere que, com base num mandado de D. Manuel I, os dois andaram em viagens de descobrimento durante três anos[1281]. Ainda assim, para Damião Peres, o mais provável é que tais expedições tivessem ocorrido entre 1495 e 1498[1282]. Portanto, pela altura em que Caboto desenvolvia as suas campanhas de exploração. De uma forma geral, a historiografia tem referido que aqueles portugueses alcançaram as regiões da Gronelândia e Labrador, talvez até o estreito de Davis[1283].

Em todo o caso, pouco tempo depois, João Fernandes Labrador viria a estar ao serviço de Inglaterra. Por carta de 19 de Março de 1501, Henrique VII autorizou que três mercadores de Bristol, em união com três açorianos, um deles João Fernandes, descobrissem, explorassem e povoassem ilhas, terras e regiões ainda desconhecidas[1284]. Bristol era um local bem conhecido de João Fernandes Labrador, que já comerciava naquele porto pelo menos desde 1493[1285]. É possível que após D. Manuel I ter concedido a tal licença a João Fernandes Labrador, em 1499, este não tivesse conseguido reunir o capital e os meios necessários para as suas expedições, tendo recorrido ao apoio de ingleses e de Henrique VII. Por outro lado, chegou a ser referido que essa passagem para Inglaterra deveu-se ao facto de, ao chegar de uma expedição, João Fernandes Labrador ter sido informado que D. Manuel I havia permitido que Gaspar Corte Real fosse explorar terra firme e ilhas que podiam abarcar a área de onde se estava a retornar, não tendo gostado desse procedimento, operando a vingança ao serviço de Inglaterra[1286]. É que em Maio de 1500, na vila de Sintra, o monarca havia outorgado uma carta para que Gaspar

[1280] *Descobrimentos portugueses*, vol. III, pp. 552-553; Consuelo Varela, *op. cit.*, p. 61.
[1281] *Descobrimentos portugueses*, vol. III, pp. 461-462. Silva Marques indicou que este documento é posterior a 30 de Janeiro de 1495, mas teria de ser ulterior a Outubro desse ano, altura em que iniciou o reinado de D. Manuel I. Por sua vez, Maria Barreto Dávila crê que será posterior a 1502 e anterior a 1507, data do testamento de Pero de Barcelos (Maria Barreto Dávila, *op. cit.*, p. 70, n. 12).
[1282] Damião Peres, *op. cit.*, pp. 318-319.
[1283] Idem, *ibidem*, p. 318; Maria Barreto Dávila, *op. cit.*, p. 65.
[1284] *Archivo dos Açores*, vol. IV, pp. 450-463.
[1285] Damião Peres, *op. cit.*, p. 315; Consuelo Varela, *op. cit.*, p. 62.
[1286] Idem, *ibidem*, pp. 62-63.

Corte Real pudesse realizar viagens em busca de ilhas e terra firme, tendo direito à sua posse "de juro e de herdade pera todo sempre"[1287].

Contrariamente ao que aconteceu quando os portugueses fizeram a descoberta do caminho marítimo para a Índia e o achamento do Brasil, o monarca não informara os *Reis Católicos* de tais expedições, visto que se estava a entrar em terras em litígio ou, à luz do tratado de Tordesilhas, claramente pertencentes a Castela[1288]. Das explorações portuguesas na América do Norte davam conta duas porções de terra com as respectivas legendas presentes no planisfério de Cantino: uma onde era reclamada para Portugal a terra descoberta por Gaspar Corte Real, aparecendo identificada como "Terra del Rey de Portuguall", e outra, um pouco a Noroeste, que se pensava ser a "ponta d'Ásia".

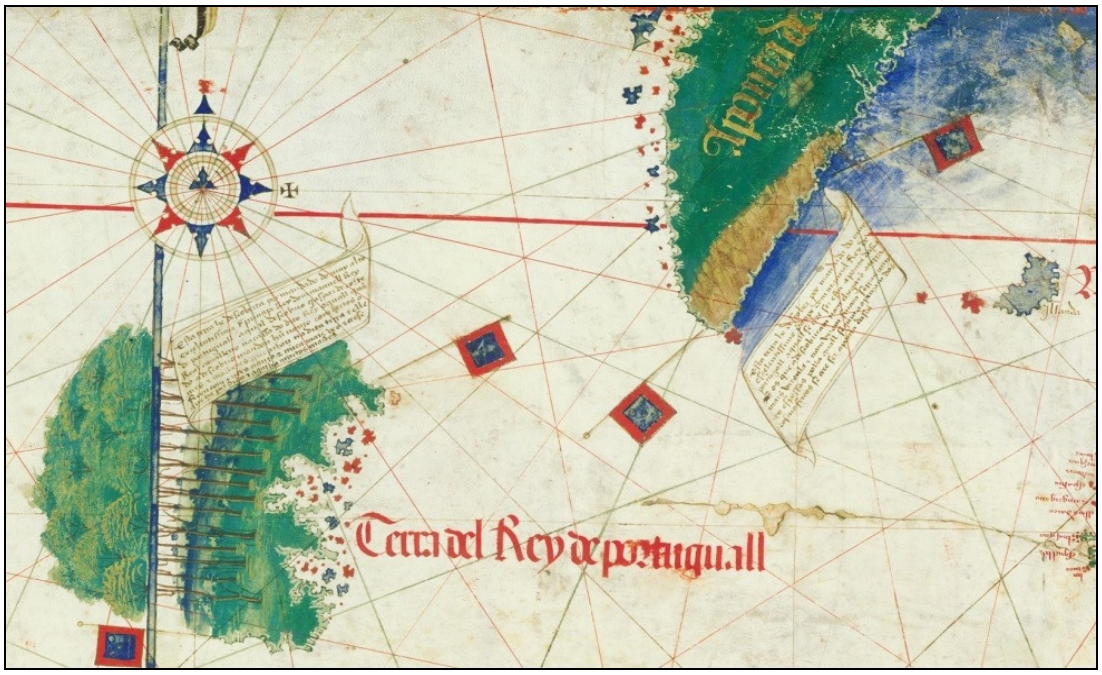

Fig. 68 – Pormenor da "Terra del Rey de Portuguall" e "Ponta d'Asia".
Fonte: Autor anónimo, Planisfério de Cantino, 1502 (BEU)

Relativamente às reacções de Castela às viagens que estavam a partir de Bristol rumo à América do Norte, sendo aquele o centro portuário das operações inglesas, as informações parecem ser escassas. Em 1496, através do seu embaixador em Londres, os *Reis Católicos* haviam comunicado que as expedições que estavam a ser realizadas àquelas partes resultavam em prejuízo de Castela e Portugal, visto que as intromissões em curso violavam as disposições do tratado de

[1287] *Descobrimentos portugueses*, vol. III, pp. 609-610.
[1288] Consuelo Varela, *op. cit.*, p. 62.

Tordesilhas[1289]. A 25 de Julho de 1498, Pedro de Ayala, embaixador castelhano na Escócia, escrevia aos *Reis Católicos* afirmando, entre várias coisas, que os mercadores de Bristol desde há sete anos consecutivos que se deixavam levar pela fantasia, armando anualmente expedições para ir em busca da ilha de Brasil e ilha das Sete Cidades[1290]. Desta forma, Henrique VII, que nas primeiras expedições não prestou apoio financeiro, tendo sido os mercadores ingleses a entrar com o capital, ignorava as recomendações de D. Fernando e D. Isabel[1291].

Para uma fase posterior, mais concretamente para o período correspondente ao reinado de Henrique VIII (r. 1509-1547), chega a ser referido que a Inglaterra voltou costas ao Oceano e que retomou os velhos sonhos de intervenção no território continental europeu, sendo que durante décadas não constituiu uma ameaça para os interesses lusitanos no Atlântico Sul[1292]. Em todo o caso, a verdade é que as mercadorias da Guiné também não passaram despercebidas aos ingleses, cuja presença na região remonta pelo menos a 1530. Recuando no tempo, a vontade de se efectuarem viagens àquela parte já existia em 1480, altura em que, estando em Castela, alguns mercadores ingleses tentaram contratar pilotos conhecedores do trajecto marítimo para a Guiné[1293].

Igualmente em 1530, navios ingleses empreenderam uma expedição particular ao Brasil, local visitado novamente em 1531[1294]. Em Agosto deste ano, D. António de Ataíde conseguiu, através de um correio ao serviço de Carlos V, a informação de que estava em preparação uma armada em Inglaterra. O embaixador alertava para o perigo, referindo que aquele Reino era um dos que cobiçava as coisas de Portugal[1295]. É possível que as informações dissessem respeito à expedição inglesa que atingiu o Brasil em 1531.

A ousadia dos vassalos de Inglaterra ia aumentando, sendo que, em meados do século XVI, por intermédio de Thomas Wyndham, corsário habituado a pilhar navios ibéricos, foram realizadas uma série de expedições aos portos de Agadir e Safim, não tendo valido de nada os protestos de Portugal[1296].

[1289] Idem, *ibidem*, pp. 39, 47 e 53.
[1290] Idem, *ibidem*, pp. 39 e 63.
[1291] Idem, *ibidem*, pp. 39, 47 e 53.
[1292] João Paulo Oliveira e Costa, *D. Manuel I […]*, p. 154; idem, "Portugal e França […]", p. 427.
[1293] Idem, *D. Manuel I […]*, p. 153; Vasco Resende, *op. cit.*, p. 565.
[1294] Ignacio da Costa Quintella, *Annaes [...]*, t. I, p. 397, n. 1.
[1295] "[...] e tão cobyçosa toda esta gemte destas partes e tão emveJosa de uos'alteza que folgarya muyto de saber que deSarmaua ou o pera que armava [...]" (ANTT, *CC*, pt. I, mç. 47, n.º 37).
[1296] Vasco Resende, *op. cit.*, p. 565.

Tal como os franceses, os mareantes e comerciantes ingleses queriam usufruir do ouro e da prata das Índias Ocidentais, bem como das drogas e especiarias provenientes da Ásia. Para este último caso, e em paralelo com o que vimos no exemplo francês, foram planeadas expedições secretas pela rota do Cabo? Parecem não existir indicações nesse sentido, mas sabe-se que Henrique VIII sugeriu a D. João III, já em 1541, a participação inglesa numas das viagens da carreira da Índia. A ideia foi em vão, visto que o monarca português não concedeu a garantia desejada de acesso aos mercados das especiarias asiáticas[1297].

Portugal estava informado de expedições francesas falhadas ao Índico e das diversas notícias que indicavam novas intromissões, pelo que não poderia deixar outro rival europeu fazer a rota do Cabo. Mesmo que a proposta de Henrique VIII tenha sido a de uma viagem conjunta, com navios de ambos os reinos, a verdade é que os marinheiros ingleses, uma vez fazendo a rota, acabariam por adquirir os conhecimentos náuticos e cartográficos necessários para fazer o trajecto por si mesmos e retornar sem que fosse necessário o auxílio português. Era mais um perigo a evitar, ainda que, se as intenções de Inglaterra fossem realmente persistentes, não seria difícil que os ingleses conseguissem aliciar pilotos portugueses a fazer viagens ilegais, tal como aconteceu no caso francês. É possível que a pretensão do monarca inglês chegar à Índia fosse anterior e pudesse estar inserida num plano mais ambicioso e secreto, não sendo surpresa que a recusa de Portugal, em 1541, até possa ter gerado alguma acção de represália contra navios portugueses ou tivesse incitado a expedições ultramarinas clandestinas, ainda que de forma encapotada. No entanto, parece que os ingleses foram muito mais contidos do que os franceses em relação à possibilidade prática de fazerem esta rota, devendo as suas iniciativas ter ficado aquém de possíveis pretensões[1298].

Ainda assim, há uma informação bastante importante que importa ter em conta nesta análise. Numa carta de c. 1540-1541, João Fernandes Pacheco (Lagarto), o tal espião português na corte francesa, mas com intenções duvidosas, refere que os franceses, tendo chegado a ser confrontados com perguntas sobre

[1297] Idem, *ibidem*, p. 566.

[1298] Embora chegue a ser referido que o primeiro inglês que se sabe ter feito a rota do Cabo foi o jesuíta Thomas Stephens, numa viagem da carreira da Índia portuguesa ocorrida em 1579, é possível que outros ingleses devam ter feito o mesmo anteriormente (cf. John Correia-Afonso, "The first englishman on the carreira da Índia", in *A carreira da Índia e as rotas dos estreitos [...]*, pp. 621-622). Aliás, sabe-se que em 1532 um inglês veio numa nau de torna-viagem (Aude Viaud, *op. cit.*, p. 573). Anos mais tarde, em Dezembro de 1583, por intermédio do Mediterrâneo, quatro ingleses chegaram a Ormuz (Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, pp. 278-281).

uma armada que preparavam, indicaram que a viagem teria lugar a Inglaterra[1299]. No entanto, o espião temia que dali os navios largassem dissimuladamente para terras sob domínio português e até mesmo com uma possível colaboração inglesa. Foi neste sentido que decidiu ir pessoalmente a Inglaterra para averiguar o assunto, tendo chegado ao porto de Aria a 15 de Maio, local onde encontrou 2 naus de Dieppe que se preparavam para ir ao Brasil. A um inglês havia sido prometido que seria dada "parte" para dissimular o caso, sendo que, ao chegar a Londres, João Fernandes Pacheco ainda recebeu a indicação de que uma nau que teria como destino o Brasil havia afundado, se bem que não sendo referido se era francesa ou inglesa[1300].

Este caso mostra bem como haviam estratégias para tentar iludir os espiões portugueses ou outros informadores complementares que corriam os portos de França em busca de informações que dessem conta de armadas que se preparavam para atacar navios ou ir a terras ultramarinas. E neste particular não se pode esquecer igualmente a Escócia – muito ligada a França – como possível local de partida de navios franceses, sendo um local que chegou a ser referido como tendo acolhido navios tomados a súbditos de Portugal[1301].

Apesar destes aspectos precisarem de ser aflorados, a verdade é que cada vez mais as monarquias ibéricas viam-se pressionadas por ingleses e franceses, valendo de pouco os tratados firmados e as bulas outorgadas pela Santa Sé. É preciso ver que no período que decorreu entre as reformas de Lutero (1517), a fundação da Igreja anglicana (1534), o movimento calvinista e a contra-reforma de Trento (1545-1563), as bulas papais e os tratados luso-castelhanos perderam força, isto porque diversos reinos e comunidades conseguiram libertar-se da tutela de Roma[1302]. Deste modo, viria a ganhar força a contestação à doutrina do *mare clausum*, travada nas arenas políticas e difundida nos meios navais do Noroeste europeu. Consequentemente, a forma mais eficaz de rejeitar os direitos ibéricos foi através do corso e da pirataria[1303], acções agravadas pelas expedições clandestinas a terras ultramarinas, que também se podiam desdobrar em acções depredatórias.

[1299] ANTT, *CC*, pt. III, mç. 14, n.º 37; pub. por Manuel Alberto Carvalho Vicente, *op. cit.*, pp. 250-251.
[1300] ANTT, *CC*, pt. III, mç. 14, n.º 37; pub. por Manuel Alberto Carvalho Vicente, *op. cit.*, p. 251.
[1301] Vide infra, vol. I, cap. II.
[1302] Luís Ramalhosa Guerreiro, "O declínio português no Índico e a hegemonia holandesa (1596-1650)", in *Clio*, vol. 10, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004, p. 115; Amândio Jorge Morais Barros, "Algumas questões a propósito das armadas […]", p. 344.
[1303] Luís Ramalhosa Guerreiro, *op. cit.*, p. 115; Amândio Jorge Morais Barros, *op. cit.*, p. 344.

Movimentando-se os navios ingleses um pouco por todo o Atlântico sob domínio português, não admira que tenham surgido diversos protestos e retaliações por parte de Portugal. Já vimos que em 1553 corsários franceses assaltaram a ilha da Madeira, sendo que nesse mesmo ano 3 navios ingleses vieram ao mesmo local, auxiliados por um piloto português conhecido por "Pinteado"[1304]. Fazendo-se valer de uma nau de c. 500 tonéis, outra de c. 200 e um "navio pequeno a guiza de gale", todos bem armados, alegaram que se dirigiam à costa da Mina para resgatar. No entanto, a indicação não convenceu os madeirenses, ficando a ideia de que andavam "alevamtados com as novidades de Imglaterra e que amdam a toda a roupa"[1305]. Esta última expressão dá a entender que os 3 navios estavam preparados para qualquer eventualidade, onde se incluía, evidentemente, o apresamento de um navio ou o ataque a alguma povoação. Aliás, chega mesmo a ser referido que os corsários ingleses tentaram acometer o Funchal, tendo sido repelidos, e apoderar-se das ilhas Desertas[1306].

Dois anos volvidos, seis navios ingleses deslocaram-se à Mina em busca de ouro e marfim, o que deu origem a novo protesto diplomático português, possivelmente acompanhado por ameaça de represálias[1307]. Contudo, o protesto não gerou mais do que renovadas declarações de amizade por parte da rainha de Inglaterra, promessas de inquéritos e manobras dilatórias[1308]. De pouco servia proibir os seus súbditos de navegarem nas águas sob influência de Portugal, pois os ingleses continuavam a ir à Guiné e a apresar os navios portugueses que vinham de lá. Consequentemente, Portugal insistia na outorga de cartas de marca aos seus marinheiros para se ressarcirem, atacando navios ingleses e embargando ou sequestrando os que estavam nos seus portos[1309].

Como se não bastasse a actividade do corso francês, Portugal e Castela tinham mais um adversário de peso no mar e que começava a mostrar-se persistente a partir da segunda metade do século XVI. Porém, contrariamente aos franceses, os ingleses ainda não estavam a disputar directamente a rota do Cabo, se bem que se movimentassem em toda a área Atlântica sob influência portuguesa, destacando-se as expedições à costa ocidental africana. Numa carta de 14 de

[1304] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 91, n.º 31; pub. por Rui Carita, *op. cit.*, vol. IIII, p. 63.
[1305] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 91, n.º 31; pub. por Rui Carita, *op. cit.*, vol. IIII, p. 63.
[1306] Saturnino Monteiro, *Batalhas e combates [...]*, vol. III, p. 269; José Costa Pereira, "Relações de Portugal com a Inglaterra", in *Dicionário de História dos Descobrimentos […]*, vol. I, p. 534.
[1307] Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. III, p. 269.
[1308] José Costa Pereira, *op. cit.*, p. 534.
[1309] Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. III, p. 269; José Costa Pereira, *op. cit.*, p. 534.

Novembro de 1558, poucos dias antes de Isabel I (r. 1558-1603) subir ao trono, o rei castelhano informava que o embaixador português havia passado a informação de que 4 navios ingleses foram à costa da Mina, sendo que os que regressaram trouxeram pimenta e ouro, aportando na Galiza sob temporal. Por essa altura, e como os ingleses haviam desrespeitado a promessa de que iriam à costa da Berbéria e não à Mina, tendo colocado uma fiança de 1.500 ducados, o que acabou por ser excedido no valor das mercadorias trazidas, a diplomacia portuguesa fazia força para que os navios ingleses fossem entregues a Portugal, pelo que o rei castelhano concordou afirmativamente[1310].

Se com Castela haviam boas relações e interesses em comum para que a diplomacia zelasse pelos dois lados, em relação a Inglaterra e a França o contexto era totalmente diferente. De pouco valiam as conversações diplomáticas portuguesas, sendo que os próprios envolvidos reconheciam que era necessário mais do que palavras. Em Abril de 1559, numa carta dirigida de Bruxelas ao secretário Pero de Alcáçova, D. Francisco Pereira indicava que havia recebido informações de Inglaterra, por intermédio de Rui Gomes, e que Portugal, no que respeita aos ataques marítimos, deveria ser mais rígido perante os actos depredatórios realizados por súbditos franceses e ingleses, deixando mesmo no ar a ideia de retaliação[1311].

No ano seguinte agravaram-se as relações entre Portugal e Inglaterra, prejudicando o comércio marítimo entre ambos os reinos. Neste sentido, foi enviado um embaixador a Londres para tentar solucionar o problema por meios pacíficos, já que a guerra não convinha aos dois contendores[1312]. Do ponto de vista naval, se Portugal tinha superioridade no Atlântico, permitindo-lhe paralisar a navegação inglesa destinada ao Mediterrâneo, a Inglaterra dominava o canal da Mancha, podendo perturbar a navegação portuguesa destinada ao mar do Norte. Cautelosamente, se bem que continuando a contestar a doutrina do *mare clausum*, a rainha inglesa renovou a proibição de os navios ingleses rumarem a Sul das Canárias. Na prática, ficou tudo como estava[1313].

[1310] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 103, n.º 18.
[1311] "Por amor de deus que nom peçemos sempre eSmoLa porque des que qua estou nunqua houtra cousa fiz senom pedir cartas de fauor para offensas reçebidas de quem no-Las quer fazer se lhe mostrasemos hos dentees huum dia a françeses e a Jngreses porventura que seriamos melhor liurados" (ANTT, *CC*, pt. I, mç. 103, n.º 61).
[1312] Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. III, p. 269.
[1313] Idem, *ibidem*, p. 269.

A 26 de Abril de 1561, Manuel de Araújo, escrevendo para o Reino, indicou que um ladrão inglês chamado Estrongurx (?) "queria fazer um salto na Ilha da Madeira com a letra de marca dos escoceses que lhe prometeu Millort Gemes"[1314]. Mais uma vez, surgiam ligações à Escócia.

Fosse nos espaços ultramarinos, no retorno à Península Ibérica ou até mesmo na viagem de ida, os casos de intromissões e de ataques iam sucedendo uns atrás de outros. Em 1566, uma retaliação portuguesa devido à presença de navios ingleses na Mina acabou por gerar consequências que se repercutiriam durante largo tempo, ficando o assunto conhecido na historiografia por caso Winters. Com efeito, nesse ano, navios ingleses foram capturados com cargas ilegais em Cabo Verde e nas proximidades da ilha de São Miguel. Por essa mesma altura, foram presos na Mina e em Lisboa todos os comerciantes implicados no tráfico ilegal. A isto sucedeu igualmente a apreensão de vários navios e de diversas mercadorias[1315].

Face a estes acontecimentos, a rainha de Inglaterra exigiu a restituição de todos os bens apreendidos e a libertação dos presos. Não ficando satisfeita com a resposta portuguesa, Isabel I, já a 27 de Fevereiro de 1568, outorgou uma carta de marca a William Winter e a Georg Winter para se ressarcirem dos danos. Por seu turno, um novo embaixador português despachado para Inglaterra teve a oportunidade, logo no mês seguinte, de justificar a restrição de navegação na Mina, de impor que Isabel I proibisse as viagens dos seus navios àquela área e de pedir restituições e uma avultada indemnização pelas capturas efectuadas pelos seus corsários contra navios lusos[1316]. Porém, a Inglaterra também ignorava as pretensões portuguesas sobre as terras descobertas pelos seus navegadores, neste caso a Mina, considerando como ilícitas todas as acções militares destinadas a defendê-las[1317]. Devido ao prolongar desta situação, acrescida de outros ataques entre ambas as partes e até mesmo depredações inglesas contra navios castelhanos, o embaixador francês em Inglaterra escreveu ao seu rei dizendo que os ingleses estavam muito receosos de que tudo iria conduzir a uma guerra (1570)[1318].

[1314] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 104, doc. 114; pub. por Luís de Matos, *op. cit.*, p. 187.
[1315] Sobre este assunto, cf. Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. I, pp. 138-147, 477-478 e 498-503.
[1316] Idem, *ibidem*, p. 141.
[1317] Idem, *ibidem*, p. 142; Mário Fernandes, *op. cit.*, p. 32.
[1318] Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. I, p. 148.

A esta conjuntura juntava-se o facto de que os ingleses atacavam os navios reinóis quando estes, vindos da Ásia e da África austral, cruzavam os mares da Mina[1319]. Face a todos os casos que temos vindo a referir, é de crer que tenha havido um considerável número de combates entre navios portugueses e ingleses entre as décadas de 1550 e 1580, até porque as investidas prolongaram-se no tempo, ainda que sejam poucos os relatos que subsistiram nas fontes[1320].

As relações com a Inglaterra viriam a complicar-se bastante durante a Monarquia Hispânica. Com a invasão espanhola de 1580 e a derrota na batalha de Alcântara[1321], Portugal ficou sob domínio filipino, levando os partidários de D. António, prior do Crato, que pouco antes havia sido proclamado rei, a resistir na ilha Terceira entre 1581 e 1583, conseguindo este o apoio armado de Inglaterra e França para tentar restabelecer o domínio português[1322]. A consumação da Monarquia Hispânica teve consequências na política externa portuguesa, passando esta a ser dirigida segundo os interesses de Madrid, o que significou ter de aceitar os mesmos amigos e inimigos. Ruía, por conseguinte, a difícil neutralidade nos grandes conflitos europeus, habilmente edificada pela diplomacia dos soberanos portugueses e que pretendiam salvaguardar os interesses ultramarinos. Assim, numa época de disputa feroz pela hegemonia no Atlântico e de cobiça pelas riquezas coloniais, as possessões portuguesas passaram a estar sob a administração de Espanha e expostas aos inimigos deste Reino[1323].

Esta nova fase, caracterizada pela integração de Portugal na Monarquia Hispânica e a instalação provisória da Corte filipina na capital portuguesa (1580-1583), marcou "o final de uma época durante a qual as potências ibéricas haviam dominado, partilhado e organizado o imenso espaço Atlântico (central e austral)"[1324].

[1319] Idem, *ibidem*, p. 139.
[1320] Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. III, p. 269.
[1321] Para uma reinterpretação da tomada de Portugal pelos espanhóis, cf. Rafael Valladares, *A conquista de Lisboa. Violência militar e comunidade política em Portugal, 1578-1583*, Lisboa, Texto Editores, 2010.
[1322] Sobre os Açores na primeira década da Monarquia Hispânica, cf. Avelino de Freitas de Meneses, *Os Açores e o domínio filipino, 1580-1590*, 2 vols., Angra do Heroísmo, Instituto Histórico da Ilha Terceira, 1987. Para uma visão de síntese cronologicamente mais prolongada, cf. Jean-Frédéric Schaub, "Archipiélago marítimo y archipiélago político: las Azores bajo los Austrias (1581-1640)", in Pedro Cardim, Leonor Freire Costa e Mafalda Soares da Cunha (org.), *Portugal na Monarquia Hispânica. Dinâmicas de integração e de conflito*, Lisboa, Centro de História de Além-Mar, 2013, pp. 73-92.
[1323] Carlos Margaça Veiga, "O governo filipino (1580-1640)", in João Medina (dir.), *História de Portugal*, vol. VII – *Portugal Absolutista*, Alfragide, Clube Internacional do Livro, 1998, p. 52.
[1324] Luís Falcão Fonseca, *op. cit.*, p. 17.

Em 1585, depois de alguns incidentes que pretendiam destronar Isabel I e colocar no trono Maria Stuart, nos quais o embaixador espanhol em Londres foi incriminado, Filipe II decretou a confiscação de todas as naus ancoradas nos portos de Portugal e Espanha pertencentes a súbditos da rainha inglesa. Consequentemente, a Inglaterra aproveitou para oficializar e reforçar uma luta anterior[1325]. Com a assinatura do Tratado de Nonsuch, em Agosto do referido ano, Isabel I apoiava oficialmente os Países Baixos na sua revolta contra as autoridades de Espanha. Com efeito, a monarca prometeu manter uma força de 7.350 homens, 1.000 a cavalo, contribuir com a quarta parte do custo total da guerra e fornecer conselheiros militares. Terá sido esta ajuda que afastou a hipótese de assinatura de um tratado de paz entre Filipe II e as províncias rebeldes. Do ponto de vista geográfico, se até aí o Mediterrâneo havia sido o teatro de operações e conflitos, isto de 1550 a 1580, a partir de então o Atlântico ganhou a primazia[1326].

Desde 1585 que Inglaterra equipava anualmente mais de uma centena de navios, tendo apresado 23 naus apenas em dois meses e meio desse ano[1327]. Um dos motivos pelo qual os ingleses investiam no corso e continuavam a apoiar D. António prendia-se com a cobiça dos territórios ultramarinos. Sabe-se que o exilado havia procurado conceder privilégios aos comerciantes ingleses na costa africana, em 1585, e prometido a Isabel I, já em 1588, o exclusivo do comércio na Guiné[1328]. Por outro lado, os franceses também prestavam o seu apoio visando compensações ultramarinas, não sendo desconhecido o seu interesse em instalar-se no Atlântico Sul e retomar o velho projecto colonial brasileiro[1329], chegando a ser dito, logo em Outubro de 1581, que D. António daria o Brasil a França[1330].

Acresce às preocupações hispânicas a inevitabilidade de, mais cedo ou mais tarde, os ingleses começarem a disputar a rota do Cabo ou a seguirem pelo estreito de Magalhães, conseguindo manter uma linha comercial regular com a Ásia e de atacarem em locais distantes. Já em 1577, Francis Drake havia empreendido uma

[1325] F. Ribeiro da Silva, *op. cit.*, p. 313.
[1326] Diogo Ramada Curto, *Cultura política no tempo dos Filipes (1580-1640)*, Lisboa, Edições 70, 2011, pp. 110-111.
[1327] F. Ribeiro da Silva, *op. cit.*, p. 313.
[1328] Diogo Ramada Curto, *op. cit.*, p. 113; Vasco Resende, *op. cit.*, p. 566.
[1329] Cf. José Damião Rodrigues e Artur Boavida Madeira, "Rivalidades imperiais e emigração: os açorianos no Maranhão e no Pará nos séculos XVII e XVIII", in *Anais de História de Além-Mar*, vol. IV, Lisboa, Centro de História de Além-Mar, 2003, pp. 248-250; Diogo Ramada Curto, *op. cit.*, p. 111; José Damião Rodrigues, *op. cit.*, p. 50.
[1330] AGS, *Estado*, 424, doc. 312; apud Diogo Ramada Curto, *op. cit.*, p. 111.

viagem de circum-navegação do globo que durou até 1580, naquilo que foi considerada uma expedição de corso ao Pacífico espanhol[1331].

Diferentes estratégias foram sendo pensadas por Inglaterra para que se pudesse quebrar o monopólio ibérico e lucrar com o comércio das especiarias asiáticas. Em 1581, com o objectivo de participarem no comércio indiano através de uma ligação aos empórios otomanos do Próximo Oriente, os ingleses fundaram a Companhia do Levante. Dois anos depois, um grupo de agentes comerciais ingleses que haviam partido de Alepo rumo à Índia foram aprisionados pelos portugueses em Ormuz, tendo sido acusados de espionagem a favor de D. António, prior do Crato[1332]. Chegados a 1589, aquando da preparação da invasão a Portugal, os ingleses ambicionavam a criação de uma feitoria das especiarias das Índias portuguesas em Inglaterra[1333].

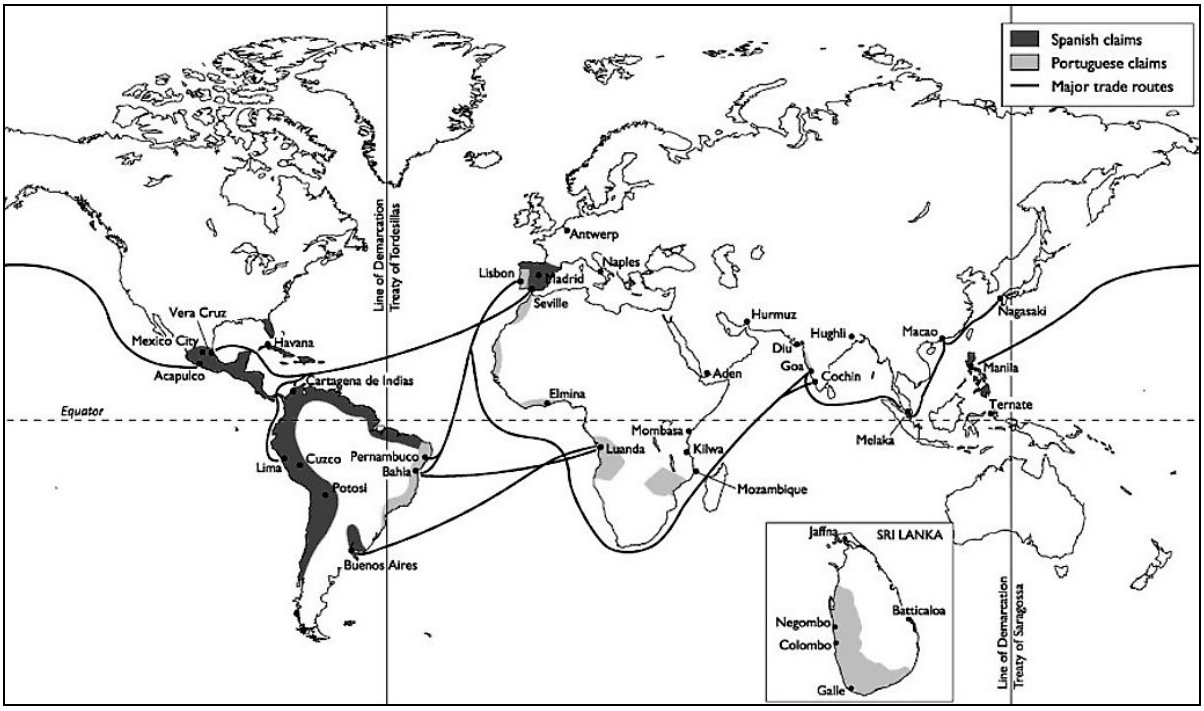

Fig. 69 – Império ibéricos, 1580-1640.
Fonte: Sanjay Subrahmanyam, *Empires between Islam and Christianity, 1500-1800*, Oxford, Permanent Black, 2019.

A 1 de Agosto de 1590, estando na Terceira, chegou uma carta do Reino para o governador da ilha contendo a informação de que, mais de dois anos antes, 12 navios tinham partido de Inglaterra, sendo que 7 deles iam com o objectivo de chegar à Índia, pelo que seguiram pelo cabo da Boa Esperança, enquanto que os

[1331] André Murteira, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, p. 94.
[1332] Vasco Resende, *op. cit.*, p. 566.
[1333] João Pedro Vaz, *Campanhas do prior do Crato, 1580-1589. Entre reis e corsários pelo trono de Portugal*, Lisboa, Tribuna da História, 2005, p. 81.

restantes, tendo por prioridade alcançar Malaca, optaram pela rota do estreito de Magalhães[1334]. Para 1590, o Cardeal Saraiva refere que alguns navios ingleses também haviam partido rumo à Índia[1335]. Contudo, a primeira expedição inglesa ao Índico costuma ser geralmente apontada apenas para 1591, tendo sido liderada por James Lancaster, sendo que o regresso a Inglaterra ocorreu somente em 1594[1336].

Assim, parece que estamos perante lapsos cronológicos e apenas tenha ocorrido uma viagem inglesa à Ásia até 1594. Ainda se poderia pensar que tivesse havido alguma confusão com a expedição de Thomas Cavendish, que passou pelo estreito de Magalhães e navegou pelo mar do Sul até às Filipinas, mas essa largou de Plymouth a 21 de Julho de 1586, retornando a Inglaterra em Setembro de 1588, tendo um dos navios, na torna-viagem, passado pelo cabo da Boa Esperança e feito escala em Santa Helena[1337].

A possível presença inglesa nesta ilha, precisamente, não tardaria a despoletar grandes inquietações em Portugal. Em 1591, 1592 e 1593, Filipe II foi informado de que se preparavam expedições a Santa Helena para emboscar as naus vindas da Ásia. Consequentemente, e como não fazer escala naquele local era prejudicial aos navios de torna-viagem, que ali tinham uma aguada fundamental, o monarca ordenou ao vice-rei que os navios viessem muito bem providos de água a fim de evitarem escalar naquela ilha[1338]. De destacar que, por questões de segurança, e pelo menos na armada que ia partir de Portugal em Março de 1593, a informação não era do conhecimento do capitão-mor e dos os capitães dos outros navios, sendo apenas dirigida ao vice-rei da Índia. Cabia a este, assim que recebesse a carta, indicar que as naus de retorno deveriam vir muito bem abastecidas de água visto que havia ordens para não se fazer escala em Santa Helena ou em qualquer outro lugar. No entanto, em caso de extrema necessidade, ficava indicado que se poderia tomar água na Aguada do Saldanha[1339].

Os receios face às expedições inglesas mantiveram-se. A 6 de Agosto de 1593, igualmente numa carta dirigida ao vice-rei, mas desta feita enviada por terra, Filipe II referia que havia sido informado da presença de um mercador inglês em

[1334] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, pp. 349-350.
[1335] Cf. Cardeal Saraiva, *Obras completas do Cardeal Saraiva*, t. V, Lisboa, Imprensa Nacional, 1873, p. 385.
[1336] Kenneth R. Andrews, *Trade, plunder and settlement. Maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480-1630*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, p. 257; André Murteira, *op. cit.*, pp. 63 e 71-72.
[1337] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, pp. 324-325.
[1338] *Archivo Portuguez-Oriental*, fasc. 3, pp. 389-390, doc. 122.
[1339] *Ibidem*, fasc. 3, pp. 389-390, doc. 122.

Marrocos que estava a par da situação do Estado da Índia. Esse mercador tinha conhecimento de que, há pouco mais de dois anos, uma armada inglesa havia partido rumo à Ásia, sabendo-se, por informação que veio por via terrestre, que havia lá chegado e tomado 2 galeões. Neste sentido, o monarca pedia ao vice-rei que enviasse para Portugal todas as informações que fossem obtidas[1340].

Para além disso, o monarca foi informado de que aquele inglês tinha planos para rumar à Ásia pela rota do Cabo, indo por fora da ilha de São Lourenço, estando na posse de um roteiro para tal[1341]. O objectivo era alcançar Samatra e Pegu, partes remotas em que não haviam fortalezas portuguesas, de modo a que os ingleses pudessem estabelecer feitorias. Embora Filipe II reconhecesse que a ambição daquele inglês acarretava "muitas difficuldades pera poder vir a effeito", referia que os ingleses fariam de tudo para se poder estabelecer naquelas partes. Neste sentido, tinha enviado a carta por terra e enviaria, no ano seguinte, na armada que partisse para a Índia, novas ou as mesmas indicações sobre o assunto. Cabia ao vice-rei ordenar a vigilância dos locais a que os ingleses pretendiam rumar, bem como de outros sítios que achasse necessário, sendo fundamental que não viessem a pôr "pé em terra"[1342].

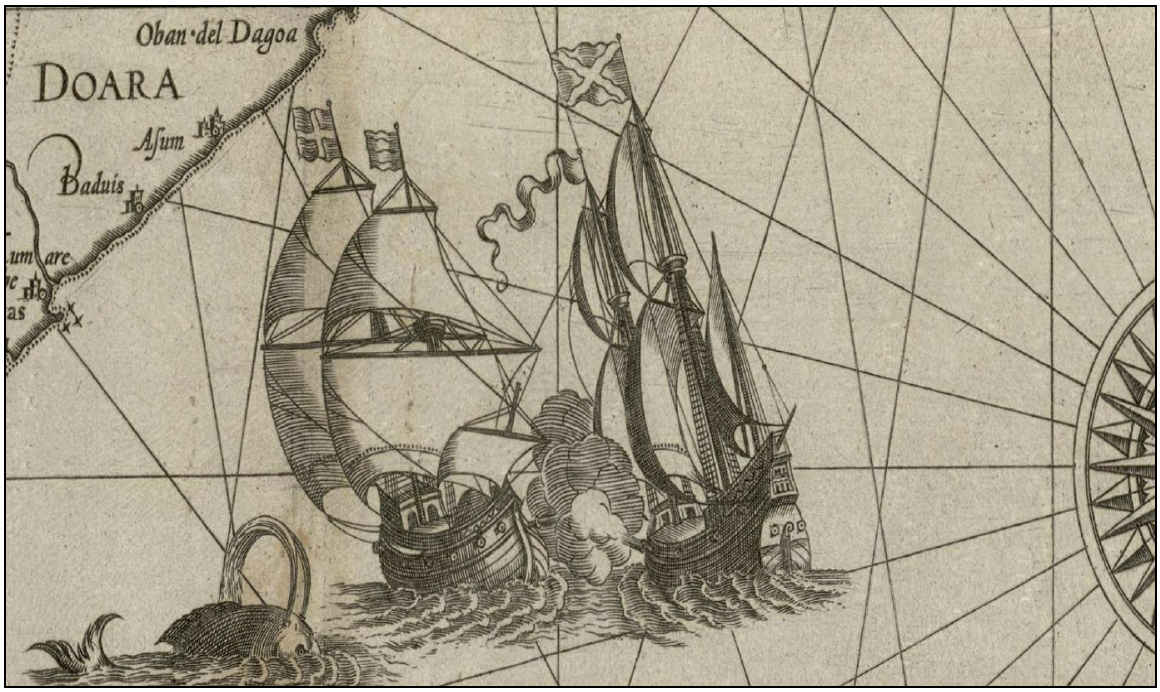

Fig. 70 – Navio português em confronto com um navio europeu no Índico.
Fonte: Jan Huygen van Linschoten, *Itinerario voyage ofte schipvaert [...]*, Amesterdão.

[1340] *Ibidem*, fasc. 3, pp. 400-401, doc. 127.
[1341] *Ibidem*, fasc. 3, pp. 400-401, doc. 127.
[1342] *Ibidem*, fasc. 3, p. 401, doc. 127.

Uma outra viagem inglesa ao Índico teve lugar em 1596, sendo composta por 3 navios. Neste ano, levando cartas da rainha inglesa para o imperador da China, Benjamim Wood partiu rumo à Ásia pela rota do Cabo, onde chegou a ser referido que andou perto de dois anos, vindo a perder todos os navios e homens em circunstâncias obscuras[1343]. Assim, alguma historiografia tem referido que depois das expedições iniciadas em 1591 e 1596, os ingleses só voltariam de forma continuada à Ásia mais tarde, motivados pelo sucesso dos Países Baixos[1344].

Embora esta última viagem tenda a ser desvalorizada e tida como um fracasso, é preciso ter em conta alguns aspectos importantes que têm escapado às observações historiográficas. A 20 de Outubro de 1597, o embaixador de Veneza em Madrid referiu que, pela via de Veneza-Alexandria, um arménio havia sido enviado a Ormuz com cartas para o vice-rei da Índia, alertando-o para o facto de os ingleses terem começado a navegar por aqueles lados e pedindo-lhe para que procurasse por todos os meios terminar essa presença, muito embora admitisse que seria uma tarefa difícil de conseguir[1345]. O embaixador refere igualmente que no mês anterior 3 navios ingleses tinham retornado da viagem à Ásia com grande ganho em especiarias e outras mercadorias, sendo que a concorrência motivou que as drogas em Lisboa, por essa altura, estivessem a um preço bastante baixo[1346]. Neste sentido, os navios ingleses da expedição de 1596 sempre retornaram à Europa e ricamente carregados, situação que causou um grande prejuízo económico na capital portuguesa.

Chegados a 1600, os ingleses fundaram *a East India Company*, seguindo o exemplo neerlandês, estabelecendo, a partir de 1601, ligações regulares com a Ásia[1347]. Por esta altura, os corsários ingleses continuavam a fazer estragos no Atlântico, incluindo na costa portuguesa, vindo a perturbar a carreira da Índia. Porém, a 18 de Agosto de 1604 foi celebrado um tratado de paz, comércio e amizade com a Inglaterra, sendo confirmado em Madrid pelo almirante de

[1343] Alfredo Botelho de Sousa, *Subsídios para a história […]*, vol. I, p. 242; Kenneth R. Andrews, *op. cit.*, p. 257; André Murteira, *A carreira da Índia […]*, p. 72.
[1344] Idem, *ibidem*, pp. 71-72.
[1345] *Fontes documentais de Veneza referentes a Portugal*. Estud. e not. por Julieta Teixeira Marques, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1997, p. 677, doc. 336.
[1346] *Ibidem*, p. 677, doc. 336.
[1347] Kenneth R. Andrews, *op. cit.*, p. 256; André Murteira, *op. cit.*, pp. 63 e 71-72; Vasco Resende, *op. cit.*, p. 566.

Inglaterra[1348]. Esta nova conjuntura fez abrandar as actividades inglesas contra alvos ibéricos no Atlântico, mas não produziu o mesmo efeito na Ásia.

Nos anos seguintes os ingleses foram expandindo a sua presença no Índico, de tal modo que, em 1613, referia-se que enquanto esses inimigos e os neerlandeses continuassem a sulcar os mares do Estado da Índia as alfândegas portuguesas daquelas partes não renderiam as despesas e os gastos necessários para pagar o que se despendia com as armadas de alto bordo e de remos[1349]. Estas armadas, mas sobretudo as primeiras, combatiam a presença europeia no Índico e apoiavam as diferentes cidades portuárias tomadas pelos portugueses ou sob influência de Portugal.

Vivendo em constante incerteza quanto ao comércio asiático e tendo cada vez mais dificuldades em suportá-lo, sobretudo devido à concorrência estrangeira[1350], chegou a ser proposto que se colocasse uma armada de 6 galeões na Aguada do Saldanha, local próximo do cabo da Boa Esperança, de modo a atalhar, tanto na ida como na volta, o comércio pela rota do Cabo aos inimigos ingleses e neerlandeses[1351]. Indicada ao rei pelo vice-rei da Índia, D. Francisco da Gama, em 1623, dois anos depois essa possibilidade ainda gerava discussão. Apesar de o monarca se ter considerado advertido perante essa proposta, o vice-rei, em Fevereiro de 1625, insistia dizendo que alguns ingleses católicos referiam que se Portugal quisesse destruir o comércio estrangeiro essa solução tinha que ser tida em conta. Face à distância a que a Aguada do Saldanha estava do Reino, os galeões, tendo de estar bem providos, poderiam ser abastecidos no Brasil.

Contudo, a proposta foi vista com muita desconfiança pelo Conselho da Fazenda, apontando-se vários inconvenientes. Aos elevados custos a que viria estar associada a necessária manutenção de tal armada, acrescentava-se que os inimigos navegavam em monção incerta e ao saberem da presença dos navios portugueses naquele local passariam ao largo, indo fazer aguada na ilha de Santa Helena, à vinda, e na ilha do Cirne (ilhas Maurícias), à ida. Assim, com muitos gastos, a armada só estaria a fazer a protecção da Aguada do Saldanha[1352]. Inversamente, chegou a ser referido que tais galeões deveriam ser enviados para a Índia, juntando-se aos outros para fazerem guerra a ingleses e a neerlandeses.

[1348] Joaquim Veríssimo Serrão, "História política, diplomática e militar", in *História de Portugal*, vol. IV – *Governo dos Reis Espanhóis (1580-1640)*, Lisboa, Editorial Verbo, 1979, p. 65.
[1349] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 3, n.º 86.
[1350] Vide infra, vol. I, cap. III.
[1351] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 58v-59; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, pp. 120-121.
[1352] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 13, n.º 110.

Cinco anos volvidos, e conforme o art. 9.º das pazes celebradas com a Inglaterra em 1604, dois artigos de um novo acordo de paz estipulavam que os ingleses não podiam viajar para a Índia e outros locais das conquistas de Portugal. Além disso, pretendia-se que Inglaterra ordenasse a retirada de todos os seus navios que estavam na Índia e demais territórios sob influência portuguesa, pelo que foi mandado que, em duplicado, se entregassem essas ordens na embaixada de Londres, visando evitar que os ingleses alegassem ignorância das mesmas. Semelhantes indicações seriam facultadas ao vice-rei da Índia, devendo este fazer chegar as informações aos ingleses que ali estivessem[1353].

Em suma, seguindo o exemplo de Colombo, desde finais do século XV que mercadores ingleses, impulsionados por Caboto, ambicionavam alcançar a Ásia navegando para Ocidente, daí que também tenham patrocinado expedições a terras da actual América do Norte, algo que viria a ser seguido por Henrique VII. Estas intromissões no *mare clausum* ibérico também tiveram auxílio português, à semelhança do que vimos no caso de algumas viagens preparadas em Castela e França. Assim, na linha do que temos vindo a referir, esta época de indefinições para os reinos ibéricos quanto às navegações rumo aos mercados de especiarias asiáticas também foi marcada pelo interesse e actividades desenvolvidas em Inglaterra, isto numa altura em que Vasco da Gama ainda não havia chegado à Índia.

Reagindo às expedições que saiam de Bristol, Portugal enviou alguns navios a terras da América do Norte, mesmo que estando a violar o tratado de Tordesilhas. Acreditava-se que, a qualquer momento, poderia ser encontrada uma passagem para a Ásia que permitisse alcançar os mercados de especiarias, acabando alguma cartografia, ainda que com representações algo vagas, por demonstrar o resultado do conhecimento geográfico que ia sendo acumulado pelas navegações portuguesas.

As expedições inglesas não terão tido continuidade nos tempos seguintes, mas, em 1541, o rei Henrique VIII ambicionava entrar no negócio das especiarias pela rota do Cabo, ainda que em parceria com navios portugueses, tendo soado o alarme em Portugal. É muito provável que o monarca inglês tivesse ambições mais vastas, isto numa época em que as expedições francesas ao Índico ainda estavam bem frescas, sendo a vontade inglesa mais um motivo de preocupação e cautela

[1353] Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. III, p. 536.

para Portugal. Aliás, o facto de, por essa mesma altura, se ter chegado a enviar navios de Dieppe para Inglaterra, com claros objectivos de, dissimuladamente, fugirem aos olhares dos espiões portugueses e dali partirem para atingir terras ultramarinas sob cumplicidade inglesa, é um sinal bastante revelador de que as intenções inglesas suscitavam interrogações e que parcerias entre gentes daqueles reinos rivais poderiam surgir a qualquer momento. A própria constatação de se estar a preparar navios para uma expedição a partes ultramarinas sob domínio português poderia ser um exemplo para que, de forma isolada, fosse seguida por mercadores e armadores ingleses interessados. Estes são aspectos que não podem ser menosprezados e que necessitam de ser melhor compreendidos.

As décadas seguintes viriam a mostrar que as intromissões e os ataques ingleses no Atlântico iam alcançando maior projecção, levando a diversas contendas diplomáticas e a alguns confrontos entre navios de Portugal e Inglaterra. Até mesmo a ilha da Madeira, em 1553, foi alvo de um ataque de ingleses, que também se tentaram apoderar das ilhas Desertas. Ignorando as pretensões portuguesas sobre as terras descobertas pelos seus navegadores, os ingleses consideravam ilícitas todas as acções militares destinadas a defendê-las, destacando-se os episódios da costa ocidental africana. De uma forma geral, o prolongar deste tipo de situações levou a que, em 1570, se temesse uma guerra aberta entre Portugal e Inglaterra.

Um segundo momento de incursões contra alvos portugueses, caracterizado por ser de guerra aberta e, por isso, mais marcante, teve lugar a partir de 1580, estando associado ao advento da Monarquia Hispânica e ao exílio de D. António, conseguindo este o apoio armado de Inglaterra e França para tentar restabelecer o domínio português. No entanto, tudo piorou cinco anos volvidos, quando Filipe II decretou a confiscação de todas as naus ancoradas nos portos de Portugal e Espanha pertencentes a súbditos da rainha inglesa, pelo que Inglaterra aproveitou para oficializar e reforçar uma luta anterior.

A estes episódios acresceu, já em finais do século XVI, a intromissão de ingleses pela rota do Cabo, levando Portugal a argumentar que os navios de Inglaterra não tinham o direito a navegar para a Ásia, se bem que de nada tenham valido os esforços diplomáticos lusos.

1.2.4. Intromissões neerlandesas

Ao perigo inglês vieram somar-se, já em finais do século XVI, as investidas de mercadores e corsários neerlandeses, estando essas acções associadas à luta contra a hegemonia económica de Filipe II. Senhor dos Países Baixos[1354] por direito hereditário, já antes o monarca vira os seus súbditos revoltarem-se, em parte por atritos religiosos. Por conseguinte, o sucesso desigual da insurreição e da posterior repressão determinou a divisão dos Países Baixos entre as regiões onde a revolta vingou e aquelas cujo domínio o rei conseguiu conservar[1355]. Das primeiras nasceram as chamadas Províncias Unidas (ou República Neerlandesa), sendo que a sua guerra de independência contra Espanha data de 1568, altura em que eclodiu a primeira rebelião, terminando apenas em 1648, passando à história sob o desígnio de Guerra dos Oitenta Anos[1356].

Durante as primeiras décadas esta guerra foi um conflito confinado ao Norte da Europa, sem impacto directo na Península Ibérica e nas possessões ultramarinas castelhanas e portuguesas. No entanto, no final da década de 1590 isso viria a mudar, altura em que a marinha de guerra neerlandesa dotou-se, pela primeira vez, de um corpo de navios de alto bordo capaz de actuar em águas ibéricas, à semelhança do que havia feito a marinha inglesa de Isabel I. Para além disso, os próprios mercadores das Províncias Unidas iniciavam então a sua expansão ultramarina, facto que os levou a partes do mundo em que a Monarquia Hispânica não os queria aceitar e onde rapidamente entraram em conflito com espanhóis e portugueses[1357]. Este movimento expansionista abarcou as costas atlânticas da América e de África, frequentadas há bem mais tempo por súbditos de França e Inglaterra, estendendo-se também ao Índico, onde já haviam ido igualmente navios destes dois reinos[1358].

Apesar de o conflito entre as Províncias Unidas e Filipe II ser mais antigo do que aquele que o opunha a Inglaterra, a carreira da Índia não teve problemas com os neerlandeses antes da década de 1590, visto que, como foi indicado, a marinha

[1354] O termo "Holanda", tanto no passado como hoje em dia, costuma ser erroneamente atribuído ao estado nomeado oficialmente em português como Países Baixos. Em rigor, a Holanda é somente uma região e província dos Países Baixos, sendo que, hoje em dia, está dividida em Holanda do Norte e Holanda do Sul. Devido ao facto de ter sido sempre o centro político e económico deste estado, tendeu, desde cedo, a ser confundida com ele (cf. André Murteira, *A carreira da Índia […]*, pp. 23-24, n. 1).
[1355] Idem, *ibidem*, p. 40.
[1356] Idem, *ibidem*, p. 40.
[1357] Idem, *ibidem*, p. 40.
[1358] Idem, *ibidem*, pp. 40-41.

de guerra neerlandesa, até então, não possuía uma frota permanente de navios de alto bordo comparável à da sua congénere inglesa, facto que impedia que actuasse longe da sua costa[1359]. Note-se que em 1596 e 1597, quando alguns navios neerlandeses participaram em duas expedições inglesas a águas ibéricas, eram sobretudo fretados[1360]. Acresce a isto uma certa ambiguidade nas relações com Filipe II. É que, se por um lado, se estava em guerra com a Monarquia Hispânica nas suas fronteiras, a verdade é que os neerlandeses mantinham um comércio marítimo intenso com a Península Ibérica. Contudo, em 1585, Filipe II decidiu impor o embargo desse comércio, proibindo também a entrada de navios neerlandeses nos portos ibéricos, tal com fizera em relação a ingleses[1361]. Mas a aplicação da medida foi ineficaz e de pouca dura, sendo que em 1590 o monarca optou por reabrir os portos aos rebeldes dos Países Baixos, se bem que os mesmos continuassem fechados para os súbditos de Inglaterra[1362].

Assim, contrariamente aos ingleses, os neerlandeses puderam frequentar legalmente os portos ibéricos na década de 1590, apesar de alguns incidentes ocasionais e de uma breve interrupção em 1595, altura em que o embargo foi reposto durante algumas semanas[1363]. É compreensível que, contrariamente ao que fez Inglaterra, não fosse de interesse mover uma guerra aberta contra Filipe II, cenário apenas alterado em 1598, ano em que o monarca morreu, regressando a política dos embargos com Filipe III[1364].

De acordo com André Murteira, estas relações comerciais entre as Províncias Unidas e a Península Ibérica, apesar de alguns incidentes pontuais, podem ter evitado conflitos marítimos graves entre as duas partes, sustendo o desenvolvimento do corso dos Países Baixos contra navios ibéricos. Porém, não bastaram para travar a entrada neerlandesa no comércio com os espaços ultramarinos, onde o choque com portugueses e espanhóis era inevitável. Assim, na década de 1590, graças aos sucessos militares de Maurício Nassau, a jovem

[1359] Idem, *ibidem*, pp. 63-64.
[1360] Idem, *ibidem*, p. 64.
[1361] Jonathan I. Israel, "Spain, the Spanish embargoes, and the struggle for the mastery of world trade, 1585-1660", in Jonathan I. Israel, *Empires and entrepots. The dutch, the Spanish monarchy and the jews, 1585-1713*, London, The Hambledon Press, 1990, p. XIII e 191-192; André Murteira, *op. cit.*, p. 64.
[1362] Jonathan I. Israel, *op. cit.*, pp. 191-193; André Murteira, *op. cit.*, p. 64.
[1363] Jonathan I. Israel, *op. cit*, p. 193, André Murteira, *op. cit.*, p. 64.
[1364] Jonathan I. Israel, *op. cit*, p. XIII, 194 e 199; André Murteira, *op. cit.*, pp. 64-65.

república ganhou força enquanto estado independente, ao mesmo tempo que vivia um período de franco crescimento económico[1365].

Fig. 71 – Navio europeu de finais do século XVI.
Fonte: Jan Huygen van Linschoten, *Itinerario voyage ofte schipvaert [...]*.

Foi neste contexto que a expansão neerlandesa deu os seus primeiros passos, com uma primeira viagem registada à costa ocidental africana em 1593. No Verão do ano seguinte, nove comerciantes de Amesterdão reuniram-se para discutir a possibilidade de se associarem com o fim de enviar uma armada à Ásia, visando atingir os mercados de especiarias, sobretudo a pimenta. Capitais, meios e informações não faltavam para seguirem os portugueses, que desde há quase um século vinham abastecendo boa parte dos mercados europeus com aquela e outras especiarias[1366]. Neste contexto, em 1595 teve início uma expedição[1367] de Cornelis de Houtman à Ásia (1595-1597), que contou com 4 navios. Quer durante a ida, quer

[1365] Idem, *ibidem*, p. 65.
[1366] Francisco Contente Domingues, *A carreira da Índia*, pp. 10-11.
[1367] João de Barros refere a presença de holandeses no Índico, c. 1530, mas deve tratar-se de uma imprecisão (cf. João de Barros, *Ásia de João de Barros […]*, IV, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2001, pp. 136-137).

na torna-viagem, feitas ambas pela rota do Cabo, ocorreram encontros com navios portugueses[1368].

Segundo André Murteira, estabelecia-se assim a segunda ligação europeia regular com a Ásia pela rota do Cabo, cerca de um século depois do início da carreira da Índia portuguesa, algo que franceses e ingleses não conseguiram fazer em expedições anteriores[1369]. No entanto, como já tivemos oportunidade de abordar na nossa análise, as expedições francesas ao Índico não podem ser menosprezadas ou vistas de forma simplista, sendo necessário atender aos vários problemas levantados e às incertezas da época[1370].

É muito provável que as dúvidas nas relações comerciais, tendo ocorrido, conforme foi mencionado, novo embargo em 1595, ainda que temporário, fazendo com que não fosse possível comerciar em Lisboa os produtos que vinham da Ásia[1371], tenha acelerado a necessidade de os neerlandeses se lançarem rumo aos mercados das especiarias, situação que já estaria a ser ambicionada há algum tempo. O momento crucial foi em 1598, altura em que, vendo a aceleração da expansão neerlandesa e a força que isso trazia na sua luta contra a Espanha, os ministros espanhóis decretaram um novo embargo comercial. Essa situação favoreceu o impulsionamento da expansão neerlandesa, levando a uma movimentação vasta nos espaços ultramarinos e sem precedentes[1372].

Assim, nesse ano, cinco expedições partiram das Províncias Unidas rumo à Ásia, três pelo cabo da Boa Esperança e duas pelo Estreito de Magalhães, seguindo-se outras nos anos subsequentes. Cada uma foi preparada por uma companhia comercial distinta, o que mostra bem a forte vontade de se investir no comércio das especiarias asiáticas[1373]. Estas companhias, tal como as que se seguiram nos três anos seguintes para armarem expedições à Ásia, ficaram posteriormente conhecidas por *voorcompagnieën*, ou seja, "pré-companhias", uma designação que servia para as definir como antecessoras da única companhia que as sucedeu, em 1602, a VOC (*Verenigde Oost-Indische Compagnie*)[1374]. O grosso destas primeiras expedições teve fins indiscutivelmente mercantis, sendo que para tal haviam sido dadas ordens restritivas, pelo menos para parte delas, quanto ao

[1368] André Murteira, *op. cit.*, pp. 65-66.
[1369] Idem, *ibidem*, p. 41, idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, p. 62.
[1370] Vide supra, vol. I, cap. II.
[1371] Mário Fernandes, *op. cit.*, p. 35.
[1372] Jonathan I. Israel, *op. cit.*, pp. 194 e 199-200.
[1373] André Murteira, *op. cit.*, pp. 81-82.
[1374] Idem, *ibidem*, pp. 81-82.

uso de força contra os navios ibéricos que encontrassem[1375]. De facto, em alguns casos, as ordens proibiam os neerlandeses de atacarem navios ibéricos que encontrassem, podendo fazer uso da força apenas em caso de legítima defesa. Todavia, importa referir que as dificuldades que, por vezes, os neerlandeses encontravam quanto a adquirirem mercadorias, fez com que também se abandonassem as intenções iniciais, recorrendo-se ao corso como alternativa. A proibição de ataque a alvos lusos manteve-se pelo menos em parte das viagens, se bem que tendo ocorrido alguns confrontos, sendo apenas totalmente levantada aquando do estabelecimento da VOC[1376].

O insucesso das expedições de 1598 que seguiram pelo Pacífico, resultando em apenas 1 de 9 navios a completar a viagem, fez com que, doravante, se optasse pela rota do Cabo. As expedições que as sucessivas companhias foram enviado à Ásia, entre 1599 e 1601, tiveram como principal objectivo atingir Banten, em Java, mas como já havia acontecido em 1599-1600, quando o porto local havia acolhido 8 navios neerlandeses, os mercados locais mostravam-se incapazes de responder satisfatoriamente ao acréscimo brusco da procura de especiarias por parte dos norte-europeus. Esta carência levava a uma subida forçosa do preço das especiarias, situação agravada pela falta de acesso dos recém-chegados aos meios de pagamento dominantes na Insulíndia, ou seja, os têxteis indianos e as "caixas" chinesas. A esse desconhecimento do funcionamento dos mercados locais acrescia a concorrência fratricida das diversas companhias neerlandesas entre si[1377].

Optando pela rota do Cabo, os neerlandeses começavam a cobiçar igualmente os locais de escala usados pelos portugueses. Chegado a Lisboa em Agosto de 1602, Pero Rodrigues Nogueira, depois de ter sido preso por ingleses e levado para o Norte da Europa – provavelmente após o ataque à nau *São Valentim* –, trouxe informações importantes: os neerlandeses não só pretendiam continuar a sua expansão comercial para a Ásia, tendo partido naquele ano 26 naus para aquelas partes, como, dentro de um ano, almejavam povoar a ilha de Santa Helena, prevendo fazer daquele local uma escala de apoio à navegação[1378]. Dois anos volvidos, devido à continua presença de neerlandeses naquela ilha e ao perigo que representavam, ordenava-se que os navios da Índia viessem de rota batida para

[1375] Idem, *ibidem*, pp. 62, 72-73 e *passim*.
[1376] Idem, *ibidem*, pp. 62, 72-73, 80-81 e *passim*.
[1377] Idem, *ibidem*, p. 97.
[1378] AGS, *SP*, cód. 1463, fl. 76; pub. por Maria Manuel Sobral Blanco, *Os holandeses e o Império Português do Oriente (1595-1641)*. Dissertação de Licenciatura, vol. II, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 1974, p. 90.

Portugal, sem haver lugar para qualquer escala, pelo que tinham de vir bem providos de água. Ainda assim, caso fosse mesmo urgente parar algures para se tomar água, o local deveria ser a ilha de Fernão Noronha, enfatizando-se que deveria ser evitada Santa Helena e os Açores[1379].

Em 1606, depois de duas expedições navais a águas ibéricas[1380], haviam começado negociações secretas para o estabelecimento da paz hispano-neerlandesa, vindo a ocorrer um cessar-fogo na frente da Flandres já em 1607[1381]. As negociações continuaram a decorrer para se obter uma paz definitiva entre as duas partes, mas os neerlandeses não abdicavam da sua presença na Ásia, algo que o lado hispânico contestava[1382]. Embora tenham cessado oficialmente as hostilidades na Europa, elas prosseguiram na Ásia, conforme mostra o envio de uma frota neerlandesa em finais de 1607, com um carácter declaradamente ofensivo[1383].

Dois anos volvidos, firmou-se um acordo que viria a resultar num período conhecido por Trégua dos Doze Anos (1609-1621). Porém, durante as negociações de paz, e em vez de uma mera trégua, falhara-se um pacto definitivo, nomeadamente pela questão ultramarina. Os neerlandeses recusaram ceder às pressões hispânicas e a retirar-se dos territórios além-mar[1384]. Além disso, poucas semanas depois de ser declarada a trégua na Ásia, já em 1610, navios neerlandeses foram atacados por espanhóis perto das Filipinas, sendo que as hostilidades entre ambos os lados rapidamente foram retomadas nas Molucas[1385]. Estes e outros conflitos inauguraram uma década continuada de incidentes entre neerlandeses e ibéricos, não apenas na Ásia mas também na costa ocidental africana e na América, provando a impossibilidade de fazer cumprir a trégua longe da Europa. Assim, se bem que provisoriamente em paz com a Monarquia Hispânica no continente europeu, os neerlandeses mantiveram a guerra em locais ultramarinos, onde era seu objectivo expandir o comércio da Zelândia e conseguir novas possessões territoriais para a VOC[1386].

Tudo isto entronca na velha questão do *mare liberum* contra *mare clausum*, discordando os pensadores das Províncias Unidas da legitimidade das bulas

[1379] FUP, *LM*, n.º 9, fl. 8; pub. por Maria Manuel Sobral Blanco, *op. cit.*, vol. II, , p. 100.
[1380] Vide infra, vol. I, cap. II.
[1381] André Murteira, *op. cit.*, p. 114.
[1382] Idem, *ibidem*, p. 114.
[1383] Idem, *ibidem*, p. 114.
[1384] Idem, *ibidem*, p. 160
[1385] Ernst van Veen, *Decay or defeat? […]*, pp. 187-188; André Murteira, *op. cit.*, p. 160.
[1386] Ernst van Veen, *op. cit.*, pp. 187-189; André Murteira, *op. cit.*, pp. 160-161 e 217.

pontifícias que concediam aos reis portugueses e espanhóis plenos direitos sobre os mares e territórios descobertos pelos seus marinheiros[1387]. Um caso que levou a pensar seriamente nestas questões ocorreu, por exemplo, em Fevereiro de 1603, quando navios neerlandeses pertencentes à VOC aprisionaram a nau portuguesa *Santa Catarina*, no estreito de Malaca, vindo esta de Macau rumo à Índia e contendo uma carga que foi avaliada pelos portugueses em 1.000.000 de cruzados[1388]. O ataque foi levado a cabo como alternativa ao facto de os neerlandeses não terem encontrado especiarias em suficiência nos mercados asiáticos, acabando por ser um recurso que veio a compensar aquela que poderia ter sido uma expedição fracassada. Os sócios da companhia tiveram dúvidas relativamente à legalidade da apreensão, pelo que pediram um parecer sobre esta questão a um jovem jurista chamado Hugo Grócio, que estava ao serviço da VOC e que redigiu, entre 1604 e 1605, uma obra intitulada *De jure praedae* ("Sobre a lei do apresamento")[1389]. Ainda que a mesma tenha ficado inédita até 1868, em 1609, anonimamente e na véspera da assinatura da Trégua dos Doze Anos, foi publicado o seu capítulo XII, intitulado *Mare Liberum*[1390]. Neste foi defendida a liberdade de navegação no alto-mar a navios de todos os reinos. Com efeito, Grócio contestou a autoridade suprema do Papa, teorizando que o direito internacional era um assunto respeitante a Estados soberanos entre si, descredibilizando o antigo ideal da *res publica christiana*[1391].

Os ingleses responderam a Grócio através de um opúsculo do escocês William Welwood, publicado em 1613, mas sobretudo com o *Mare Clausum*, obra escrita pelo jurista John Selden, em 1617 ou 1618. Publicada em 1635, e com posteriores edições[1392], nessa obra defendia-se o acesso exclusivo inglês a certas áreas marítimas e contestava-se a pesca neerlandesa na costa britânica[1393]. Por

[1387] Mário Fernandes, *op. cit.*, p. 37.
[1388] Para uma análise recente deste assunto, cf. Alexandra Pelúcia, *Corsários e piratas portugueses. Aventureiros nos mares da Ásia*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2010, pp. 70-72 e 75-76; André Murteira, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, pp. 125-130.
[1389] H. Grotius, *Le droit de prise (De Jure Praedae)*, Paris, Ernest Thorin, 1869.
[1390] *Mare Libervm sive de ivre qvod batavis competit ad Indica na commercia dissertatio*, Lugduni Batavorvm, Ex officina Ludovici Elzeviry, 1609.
[1391] António Costa Canas, "Mare clausum", in *Navegações Portuguesas*, 2003. Disponível em http://cvc.instituto-camoes.pt/conhecer/bases-tematicas/navegacoes-portuguesas.html (consultado a 11/05/2016).
[1392] Cf., *e.g.*, John Selden, *Mare Clausum: the right and dominion of the sea in two books*, London, Printed for Andrew Kembe and Edward Thomas, 1663.
[1393] Ana Maria Homem Leal de Faria, "Perspectivas imperiais. Controvérsias sobre a Índia e o Brasil em meados do século XVII", in Francisco Contente Domingues, José da Silva Horta e Paulo David Vicente (org.), *D'Aquém, D'Além e D'Ultramar. Homenagem a António Dias Farinha*, vol. II, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 2015, p. 989.

sua vez, na Península Ibérica, devido a proibições impostas pela Inquisição, as teses de Grocio só foram conhecidas bastante tempo depois da sua publicação. A resposta viria em 1616, através do jurista aragonês Pedro Calixto Ramírez, e, já em 1625, por intermédio de uma obra do português fr. Serafim de Freitas, publicada em Valladolid[1394]. Este último autor, em defesa da posição portuguesa, colocou em destaque a fragilidade dos argumentos utilizados por Grocio, mas sem que a ideia do *mare clausum* português viesse a ter algum efeito prático entre os mercadores e mareantes do Norte da Europa, apostados em acabar de vez com as premissas do Tratado de Tordesilhas, acordadas entre Portugal e Castela e suportadas pela Igreja de Roma[1395].

As dificuldades para a Monarquia Hispânica viriam a aumentar devido a um pacto celebrado em 1619, altura em que a VOC e a *East India Company* – que até aí eram rivais e também disputavam o comércio no arquipélago malaio-indonésio – firmaram uma aliança anti-ibérica na Europa, entrando em vigor na Ásia já no ano seguinte, levando a operações conjuntas entre neerlandeses e ingleses para apresar navios ibéricos[1396]. Do ponto de vista comercial, o tratado previa que as companhias passassem a partilhar o comércio das especiarias das Molucas e da pimenta de Java e de outros locais. Se a pimenta seria repartida pela metade, relativamente às especiarias das Molucas os neerlandeses teriam direito a dois terços e os ingleses a um terço[1397].

Por seu turno, em 1619, Portugal retomou o envio de forças navais para o Índico para tentar fazer face aos inimigos, algo que se manteve até 1624, repetindo-se o esforço desenvolvido entre 1605-1608 de envio de armadas extraordinárias pela rota do Cabo, se bem que com a perda de vários navios ou viagens abortadas[1398]. Mas se era necessário o envio urgente de navios de guerra para aquele oceano, o mesmo se pode dizer em relação ao Atlântico. A 5 de Dezembro de 1619, face a ter crescido o número de navios de guerra de Argel e da aliança feita com neerlandeses e venezianos, bem como por estar perto do fim a trégua

[1394] Petro Callisto Ramírez, *Analyticus tractatus de lege regia, qua in principes suprema et absoluta potestas [...]*, 1616; Fr. Serafim de Freitas, *Do justo Império Asiático dos portugueses*. Introd. de Marcello Caetano, trad. de Miguel Pinto de Meneses, 2 vols., Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1983. Mário Fernandes, *op. cit.*, pp. 38-39.
[1395] Mário Fernandes, *op. cit.*, pp. 38-39.
[1396] André Murteira, *op. cit.*, pp. 26, 265, 297-298 e 303.
[1397] Idem, *ibidem*, pp. 265-266 e 297-298.
[1398] Idem, *ibidem*, pp. 303-304.

com os Países Baixos, Espanha estava a tomar medidas para conseguir financiamento para 37 navios[1399].

Apesar do que tem vindo a ser indicado, e relativamente à década de 1610, pode-se dizer que a mesma ficou caracterizada por uma descida acentuada do número de navios perdidos por ataque neerlandês na Ásia. De um total de 80 na década anterior, caiu-se para 31, sendo a média de c. 3 navios tomados ou destruídos por ano, acrescendo que estas perdas só se registam a partir de 1614[1400].

Concluindo, somente em finais do século XVI é que as investidas neerlandesas começaram a afectar alvos ibéricos, estando associadas à luta contra a hegemonia económica de Filipe II. Foi por essa altura que, como refere André Murteira, a marinha de guerra neerlandesa dotou-se, finalmente, de um corpo de navios de alto bordo capaz de actuar longe do seu território, seguindo os passos de ingleses. No entanto, esse momento também ficou marcado pela expansão ultramarina dos próprios mercadores das Províncias Unidas, surgindo nas costas atlânticas da América e de África, bem como no Índico, partes do mundo onde a Monarquia Hispânica não os queria aceitar, entrando-se rapidamente em conflito com espanhóis e portugueses. Isso deu origem a uma séria de posições antagónicas entre os pensadores da época, que teorizaram sobre o *mare liberum* contra o *mare clausum* e vice-versa, questionando-se, no primeiro caso, a legitimidade das bulas papais que concediam aos reis portugueses e espanhóis plenos direitos sobre os mares e territórios descobertos pelos seus marinheiros.

Seja como for, estava-se perante o fim definitivo da hegemonia portuguesa e monopólio comercial da rota do Cabo, algo que havia durado c. 100 anos, se bem que com anteriores viagens de franceses e ingleses ao Índico. Além disso, a carreira da Índia ficava agora em perigo constante de ataque inimigo em paragens onde navegou durante muito tempo sem receio continuo de encontrar navios de reinos europeus, se bem que os neerlandeses, consoante os casos, também levassem ordens para não entrar em conflito com portugueses, a menos que fosse em legítima defesa.

Às diversas companhias comerciais neerlandesas que foram surgindo sucedeu, em 1602, a VOC, que também tinha como objectivo atacar navios e as

[1399] I. A. A. Thompson, *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Trad. de Jordi Beltrán, Barcelona, Editorial Crítica, 1981, p. 243, n. 41.
[1400] André Murteira, *op. cit.*, pp. 259-260.

possessões ibéricas na Ásia. As baixas de navios lusos começaram a ter lugar sobretudo a partir de 1601, sendo que, relativamente à rota do Cabo, 1602 é o ano em que o galeão *Santiago* foi apresado por neerlandeses em Santa Helena. De uma forma geral, quer relativamente a navios da carreira da Índia ou a outros que circulavam pela Ásia, a partir daí todos os anos ocorreram capturas ou destruições até 1609. Neste ano, de acordo com André Murteira, o total de perdas desde 1601 já ia em 80 navios, fazendo uma média de quase 9 por ano.

Depois de um período agitado entre 1604 e 1608, o restante tempo que decorreu até 1621 foi de aparente acalmia nos ataques neerlandeses contra a carreira da Índia, não se registando nenhuma investida importante ou grandes operações montadas contra os navios que faziam a ligação marítima com a Ásia. André Murteira indica que todos os incidentes que se conhecem com alguma certeza para este período resultaram de encontros casuais que terminaram em violência. Em todo o caso, se a Trégua do Doze Anos, que vigorou entre 1609 e 1621, ajuda a explicar esta acalmia, não é de todo suficiente. É que se na costa ibérica e arquipélagos atlânticos reinou alguma ordem, não se registando o envio de frotas de ataque como em 1606 e 1607, na Ásia as hostilidades continuaram.

Além disso, tendo em conta que muitos navios da carreira da Índia desapareceram simplesmente sem que se saiba o motivo, é preciso enfatizar que as ocorrências de ataques que se conhecem até ao momento muito provavelmente não terão sido as únicas, sendo necessário relativizar abordagens que só se focam em dados quantitativos e nos grandes acontecimentos, esquecendo outros aspectos fundamentais. Há que manter o assunto em aberto, pois novas investigações poderão vir a aduzir outros números e realidades que não têm sido tidas em conta nas análises historiográficas.

2. Corso e pirataria contra a carreira da Índia

Delimitando o tema do corso ao trajecto em estudo, e tendo em conta aquilo que vimos anteriormente, importa agora colocar algumas questões que ajudem a conduzir as nossas investigações. Qual a importância e impacto do corso contra a carreira da Índia? Como e em que locais actuaram os corsários? Quais as estratégias envolvidas? Quando é que surgiram as primeiras expedições devidamente organizadas? De que modo as acções inimigas prejudicaram o

sucesso das navegações rumo a Lisboa? Como é que a historiografia tem encarado este assunto?

No âmbito das acções depredatórias francesas, inglesas, neerlandesas e berberescas contra a carreira da Índia, ou seja, as quatro que tiveram maior impacto, apenas para o terceiro caso existem investigações aprofundadas. É André Murteira que se tem dedicado a esse estudo, abarcando uma cronologia que vai de 1595 a 1625[1401]. Por sua vez, num contexto internacional, e no que concerne a esta carreira, o tema ainda não foi alvo de trabalhos aprofundados. No entanto, de uma forma geral, e no que respeita ao espaço geográfico em foco, o tema do corso e da pirataria tem merecido interesse entre os investigadores que se dedicam ao estudo da denominada *Atlantic History*[1402], inclusive através de teses académicas e da criação de cadeiras de Ensino Superior, procurando-se ter em conta a importância destas actividades na formação dos impérios marítimos do mundo Atlântico[1403]. Durante séculos o Mar Oceano foi palco de confrontos perpetrados por diversos corsários e piratas de diferentes reinos europeus, afectando rotas comerciais e impondo novos domínios territoriais e económicos, sendo que as suas actividades contribuiriam, precisamente, para o nascimento de vários impérios marítimos[1404] e estiveram na base das marinhas de guerra modernas[1405].

[1401] Cf., *e.g.*, André Murteira, "Combates luso-neerlandeses […]", pp. 65-79; idem, *A carreira da Índia e o corso neerlandês […]*; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*.

[1402] Muito embora nos exemplos que David Armitage apresenta para ilustrar os três conceitos fundamentais no estudo da *Atlantic History* (*Cis-Atlantic History*, *Circum-Atlantic History* e *Trans-Atlantic History*) não surjam quaisquer alusões expressas às actividades corsárias e piráticas, as mesmas incluem-se em qualquer uma das categorias citadas (cf. David Armitage, "Three concepts of Atlantic History", in David Armitage and Michael J. Braddick (ed.), *The British Atlantic World, 1500-1800*, New York, Palgrave, 2002, pp. 11-27; idem, "The varieties of Atlantic History", in Alison Games and Adam Rothman (ed.), *Major Problems in Atlantic History. Documents and Essays*, Boston/New York, Houghton Mifflin Company, 2008, pp. 20-22).

[1403] Cf. Marcus Rediker, *Between the devil and the deep blue sea. Merchant seamen, pirates, and the anglo-american maritime world, 1700–1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987; Clinton V. Black, *Pirates of the West Indies*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989; Anne Pérotin-Dumon, "The pirate and the emperor: power and law on the seas, 1450-1850", in James D. Tracy (ed.), *The political economy of merchant empires. State power and world trade, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, pp. 196-227; Janice E. Thomson, *Mercenaries, pirates and sovereigns. State-building and extraterritorial violence in Early Modern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1994; Marcus Rediker, *Villains of all nations. Atlantic pirates in the Golden Age*, London/New York, Verso, 2004; Jason Acosta, *Piracy's influence in the Atlantic world*, University of Florida, 2005; Mark Gillies Hanna, *The pirates nest: the impact of piracy on Newport, Rhode Island, and Charles Town, South Carolina, 1670–1730*. Ph.D. dissertation, Harvard University, 2006; Douglas R. Burgess, *The politics of piracy. Crime and civil disobedience in colonial America*, New England, ForeEdge, 2014.

[1404] Para o caso português na Ásia, cf. Luís Filipe F. R. Thomaz, "Do cabo Espichel a Macau [...]", pp. 550-568; Alexandra Pelúcia, *Corsários e piratas [...]*; idem, "Corso e pirataria", in Francisco Contente Domingues (dir.), *Dicionário da Expansão [...]* vol. II, pp. 311-314.

[1405] Mário Fernandes, *Corsários do Islão no Atlântico Norte (1580-1700)*, Lisboa, Chiado Editora, 2011, p. 14.

Retornando à carreira da Índia, e exceptuando o caso neerlandês, a não existência de estudos aprofundados faz com que não se possa tecer com grande segurança qualquer tipo de interpretação sobre o assunto para a centúria quinhentista e parte da seguinte. Ainda assim, conforme temos visto, a historiografia tem avançado com ideias algo redutoras, referindo que só a partir da década de 1580 o corso passou a ser um problema sério e que até aí o número de navios tomados havia sido insignificante.

Vitorino Magalhães Godinho, seguindo esta linha de raciocínio, considerou que o problema do corso contra a carreira da Índia só havia começado a ganhar grande relevo na década de 1580, altura em que as ameaças encastelaram-se, passando a haver "verdadeiras esquadras de guerra" organizadas que haviam substituído "os corsários isolados"[1406].

Por sua vez, Luís Falcão Fonseca indicou que, até à "Monarquia Hispânica, o principal perigo provinha das dificuldades da própria navegação, e só as esporádicas incursões francesas no Atlântico, normalmente limitadas à Guiné e ao Brasil, podiam cruzar-se, mas dificilmente defrontar-se, com os navios da carreira da Índia"[1407].

Recorrendo a Saturnino Monteiro, o autor admitiu que os navios franceses, pelo seu alegado menor porte, não estavam em condições de rivalizar com as grandes naus da Índia e que se dedicavam, de uma forma geral, a atacar embarcações de menores dimensões e de pouco valor comercial, nomeadamente aquelas que navegavam na costa do Brasil ou nas proximidades da Madeira[1408].

Por seu turno, Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes escreveram que, "nos mares, a concorrência das potências do noroeste europeu" só surgiu de forma organizada a partir da década de 1580. Mais concretamente, antes de 1585 foram raros os ataques a naus da Índia, sendo que, nesses casos, a origem dos atacantes era normalmente francesa. Segundo os mesmos autores, foi com o advento da Monarquia Hispânica e a conveniente identificação de interesses entre as duas Coroas ibéricas que os navios vindos da Índia "passaram a merecer o mesmo tipo de tratamento que antes era reservado quase em exclusivo aos galeões espanhóis"[1409].

[1406] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos [...]*, vol. III, p. 48.
[1407] Luís Falcão Fonseca, *Guerra e navegação [...]*, p. 22.
[1408] Saturnino Monteiro, *Batalhas e combates […]*, vol. II, p. 11.
[1409] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas [...]*, pp. 169-170.

Por fim, Francisco Contente Domingues, desvalorizando os ataques contra a carreira da Índia, referiu que as perdas portuguesas no século XVI devido a investidas inimigas eram "simplesmente despiciendas"[1410].

2.1. O corso francês

2.1.1. Corso e pirataria: terminologia e contextos

Corsário e pirata são termos que, já na Idade Média, se usavam para designar os indivíduos que atacavam e capturavam navios, aqueles que procuravam a fortuna no mar, espaço esse que "não passava d'um vasto campo de rapina"[1411]. Os corsários actuavam associados a um rei ou a um senhor, tanto em tempo de guerra como de paz, podendo invocar o direito de represália, sendo que este permitia ao agredido atacar e ressarcir-se em qualquer navio da nacionalidade do agressor. Assim, o corso (ou guerra de corso) dava-se quando um navio com pessoas e bens era atacado e apresado por um particular sob posse de uma ordem jurídica concedida por um rei ou um senhor: uma carta de corso ou de marca que lhe permitisse exercer esse acto de agressão sob estatuto legal[1412]. A concessão destes documentos obedecia a certas regras, sendo que uma delas previa que a parte queixosa pedisse justiça perante o soberano do agressor e que, no caso desta não lhe ser concedida, pudesse proceder pela via das armas[1413]. Em todo o caso, a decisão tinha de ser comunicada ao embaixador do Reino contra o qual se iria proceder, dando-lhe tempo para que avisasse o seu rei. Se após estes procedimentos não fosse feita justiça, então concedia-se a carta de marca[1414]. Por outro lado, quando a violência marítima era praticada sem qualquer tipo de justificação legal, por alguém que actuava por conta própria e sem estar sujeito a qualquer entidade, estava-se perante um acto de pirataria.

[1410] Francisco Contente Domingues, "A carreira da Índia. Percursos comparativos [...]", p. 118.
[1411] A expressão é de Sousa Viterbo, *Trabalhos náuticos [...]*, p. 243.
[1412] Para uma visão mais aprofundada sobre este assunto, cf. Maria Emília Cordeiro Ferreira, "Pirataria (corso)", *Dicionário de História de Portugal*, vol. III, 1971, pp. 397-401; Luís Filipe F. R. Thomaz, "Do Cabo Espichel a Macau: vicissitudes do corso português", in *As relações entre a Índia portuguesa [...]*, pp. 537-568; Luís Ramalhosa Guerreiro, "Corso e pirataria nos Descobrimentos", pp. 296-301; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos [...]*, pp. 21-28; Fernando Gomes Pedrosa, *Os homens dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa. Pescadores, marinheiros e corsários*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2000, pp. 79-81; Alexandra Pelúcia, *Corsários e piratas portugueses. Aventureiros nos mares da Ásia*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2010, pp. 83-85.
[1413] Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. I, p. 42.
[1414] Idem, *ibidem*, vol. I, p. 42.

A distinção entre corso e pirataria é simples de entender em teoria, mas, porém, complexa de distinguir em termos práticos[1415]. Na verdade, muitos marinheiros, pescadores e mercadores, sem conhecimento dos seus soberanos, praticavam actos de pirataria. Até mesmo os navios mercantes estavam preparados para fazer presas. Como refere Fernand Braudel, esta era uma actividade endémica onde "os miseráveis e os poderosos, os ricos e os pobres, as cidades, os senhores e os Estados" eram apanhados nas malhas de uma rede que se estendia a todo o mar[1416]. Por outro lado, a documentação indica poucas vezes o termo pirata[1417], identificando quase sempre os ataques marítimos como sendo actos praticados por corsários, quando, em diversas ocasiões, se estava perante pirataria. Em todo o caso, e apesar de vários indícios de que, por vezes, se estava a falar de actos de pirataria e não de corso, a omissão generalizada de dados faz com que seja bastante difícil conseguir discernir essa diferença. Um exemplo de um caso de pirataria, mas que tem vindo a ser sistematicamente abordado como tendo sido praticado por um corsário, é o ataque de Mondragón a uma nau da carreira da Índia, o qual teremos oportunidade de ver.

Um dos aspectos que importa enfatizar é que uma carta de corso era um instrumento jurídico que "permitia aos estados dissimular uma política de hostilidade, e, diferindo-a para os particulares, com proveito também para os cofres públicos, usá-lo como meio de pressão no campo diplomático sem quebrar, por isso, as boas relações que os tratados de amizade e aliança preconizavam"[1418]. Assim, o corso, para além de ser praticado em situações de guerra declarada, poderia ganhar revelo em momentos de paz, fazendo parte de uma estratégia de longo prazo, baseada no desgaste, mais eficaz do que a batalha decisiva dos grandes conflitos[1419]. E isso é bem visível nas várias décadas de ataques franceses contra a navegação portuguesa, sobretudo no reinado de D. João III. Acresce que raramente os agredidos obtinham a reconstituição dos bens tomados e a

[1415] Luís Ramalhosa Guerreiro, *op. cit.*, p. 297; Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.*, p. 79.
[1416] Fernand Braudel, *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Filipe II*, 2.ª ed., vol. II, Lisboa, Publicações Dom Quixote, 1995, p. 235.
[1417] Sobre este termo, cf. Jerónimo Cardoso, "Pirata", in *Dictionarivm latinolvsitanicvm & vice versa lusitanicolatinum […]*, 1570, p. 182; *Diário da navegação de Pero Lopes de Sousa, 1530-1532*. Estudo crít. por Eugénio de Castro, 2.ª ed., vol. II, [Rio de Janeiro], Comissão Brasileira dos Centenários Portugueses, 1940, p. 36; Cezáreo Fernández Duro, *La conquista de las Azores en 1583*, Madrid, Est. Tipográfico «Sucesores de Rivadeneyra», 1886, p. 48; Pero Roiz Soares, *op. cit.*, p. 414; Avelino de Freitas de Meneses, *Os Açores e o domínio filipino […]*, vol. II, p. 302; "Processo defesa de D. António de Ataíde", in *Combate e naufrágio da nau Conceição […]*, p. 293.
[1418] Luís Ramalhosa Guerreiro, *op. cit.*, p. 297.
[1419] Idem, *ibidem*, p. 297; Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.*, p. 79.

morosidade dos processos analisados em tribunal era muito longa, havendo casos que se arrastavam nas justiças entre 15 a 25 anos[1420].

2.1.2. O caso enganoso de Mondragón (1508-1509)

Data de 1508 a primeira referência conhecida a um ataque a uma nau da carreira da Índia, tendo ocorrido no espaço atlântico e estado ligada ao famoso pirata Mondragón (Mondragão). Para situar este caso, a historiografia tem seguido, na sua esmagadora maioria, os dados referidos por Damião de Góis em dois capítulos da *Crónica do Felicíssimo Rei D. Manuel*[1421] (1567), o qual refere que a nau de Job Queimado havia sido roubada por "hum cossairo francês, a que chamauão Mondragon"[1422]. Muito embora, de uma forma geral, sempre se tenham seguido tais indicações[1423], sendo estas corroboradas por Jerónimo Osório[1424] e por um padre jesuíta anónimo[1425], dando ambos como garantido que Mondragón era francês, alguns autores, baseados em documentação coeva e tendo mostrado que Damião de Góis havia inventado pormenores sobre o referido caso, alertaram para o facto de existirem dúvidas quanto à origem deste indivíduo e de o mesmo dever ser um pirata da Biscaia.

[1420] Luís Ramalhosa Guerreiro, *op. cit.*, p. 297.
[1421] Damião de Góis, *op. cit.*, pt. II, cap. XLII, p. 143.
[1422] Idem, *ibidem*, p. 84.
[1423] Cf. Ignacio da Costa Quintella, *op. cit.*, t. I, pp. 308-309; Visconde de Santarém, *op. cit.*, t. III, pp. LVIII-LIX e 172; Cardeal Saraiva, *Obras completas [...]*, p. 385; A. C. Teixeira de Aragão, "Breve noticia […]", p. 16; *Alguns documentos do Archivo […]*, p. 206; Charles de La Roncière, *op. cit.*, t. III, pp. 137-138; George McCall Theal, *op. cit.*, p. 130; L'Abbé A. Anthiaume, *op. cit.*, p. 400; Michel Mollat, "Passages français [..]", p. 239; *Liuro dos Roubos que os Françeses e Vasalos del Rej de França fezeram aos Moradores desta Vila da Guimarãees e seu Termo*. Ed. e proem. de Alfredo Pimenta, Guimarães, Arquivo Municipal de Guimarães, 1940, pp. XIV-XV; Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira […]*, vol. I, p. 18, n. 5; Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. III, p. 54; M. Rosário S. Themudo Barata A. Cruz, *O sistema de distribuição das cargas nas armadas da Índia*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988, p. 45; Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. I, 1989, pp. 175-176; João Marinho dos Santos, *Os Açores nos sécs. XV e XVI*, vol. II, Ponta Delgada, Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1989, p. 411; Luís de Albuquerque, "Duarte Pacheco Pereira", in *Dicionário de História dos Descobrimentos […]*, vol. II, p. 882; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, pp. 239-240 e 349; João Carlos da Silva Jesus, "A cooperação entre os Reinos Ibéricos: o caso das armadas dos Açores", in *A União Ibérica e o Mundo Atlântico. Segundas Jornadas de História Ibero-Americana*, Lisboa, Edições Colibri, 1997, p. 106; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 191; André Murteira, "A carreira de Duarte Pacheco Pereira", in João Paulo Oliveira e Costa (coord.), *Descobridores do Brasil. Exploradores do Atlântico e Construtores do Estado da Índia*, Lisboa, Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 2000, p. 323; Fernando Gomes Pedrosa, *Os homens dos Descobrimentos* [...], p. 108; José Virgílio Pissarra, *A armada da Índia [...]*, pp. 231 e 297; Teresa Lacerda, *Os capitães das armadas [...]*, pp. 235 e 240; Francisco Contente Domingues, *A travessia do Mar Oceano. A Viagem ao Brasil de Duarte Pacheco Pereira em 1498*, Lisboa, Tribuna da História, 2012, p. 37.
[1424] Jeronymo Osorio, *Da vida e feitos d'elrei D. Manoel […]*, t. II, Lisboa, Na Impressão Regia, 1804, pp. 134-135.
[1425] BM, Egerton Collection (n.º 1646), *Conquista da India per humas e outras Arma Reaes, e Evangelicas […]*, liv. prim., cap. IV, in *Documentação Ultramarina Portuguesa*, vol. I, p. 289.

Em 1966, baseado na indicação de uma carta – não datada – escrita em Lisboa pelo moço de Bartolomeu Marchionni a Pedro Panciatichi de Portugal, Francisco Leite de Faria referiu que Mondragón era biscainho[1426].

Chegados a 1990, José Pereira da Costa alertou para a existência de uma outra carta de 4 de Setembro de 1509, sendo que esta indica que "Joo Queimado fora tomado de biscaynhos"[1427], parecendo haver ainda uma forte ligação do agressor com a Biscaia, situação que tornava difícil definir a sua origem com exactidão[1428]. Contrariamente à versão oficial, este investigador, tendo aduzido novos documentos para o estudo deste caso, mostrou que a história de Mondragón contada por Damião de Góis levantava algumas dúvidas, sobretudo no que respeita à sua origem natal. Cruzando informação com outros "Mondragões" da Madeira, Pereira da Costa acabou por concluir que os mesmos eram homens de mar e que, em comum, talvez tivessem a mesma naturalidade: a vila de Mondragón[1429] (Guipúzcoa, País Basco).

Por sua vez, em 2000, seguindo Francisco Leite de Faria, Carmen Radulet e Luís Filipe Thomaz referiam igualmente Mondragón como um corsário da Biscaia[1430]. Mais recentemente, foi publicado um estudo – fortemente documentado – de Andreia Martins de Carvalho e Pedro Pinto que trouxe várias novidades sobre este tema, que mostrou ainda mais incorrecções de Damião de Góis e que superou algumas interpretações de José Pereira da Costa, demarcando-se igualmente da suposta origem francesa de Mondragón[1431].

Não obstante a renovação histórica que tem vindo a ganhar forma, a velha ideia, de que Mondragón era francês, continua a persistir e a ser divulgada em estudos e encontros científicos sem que se saiba que o indivíduo seria da Biscaia[1432].

Vejamos, agora, alguns aspectos especificamente relacionados com o ataque e o contexto histórico do navio tomado. A nau havia partido de Lisboa para a Índia a 6 de Março de 1506, sendo que era capitaneada por Job Queimado e integrava uma armada de 16 naus cujos capitães-mores eram Tristão da Cunha e

[1426] Francisco Leite de Faria, *Uma relação de Rui de Pina [...]*, p. 76, n. 23.
[1427] Carta dirigida por Diogo Vaz, feitor de Moçambique, a Estêvão Vaz, provedor das Casas da Índia e Mina (cf. *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central 1497-1840*, vol. II – *(1507-1510)*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963, pp. 374-375).
[1428] José Pereira da Costa, "A família Mondragão [...]", pp. 1093 e 1102.
[1429] Idem, *ibidem*, p. 1102.
[1430] Cf. *Viagens portuguesas à Índia (1497-1513) [...]*, pp. 285 e 289.
[1431] Andreia Martins de Carvalho e Pedro Pinto, *op. cit.*, pp. 221-331.
[1432] Cf., *e.g.*, Vasco Resende, "França", p. 409.

Afonso de Albuquerque[1433]. Zarpou para o Reino a 7 de Dezembro de 1507, em conjunto com outras 4 naus capitaneadas por Tristão da Cunha. Este último chegou a Moçambique a 9 de Janeiro de 1508, fazendo vela dali para Portugal, onde chegou no mês de Julho, mas sem a companhia de Job Queimado e de João da Veiga, que haviam alcançado Moçambique já depois da partida de Tristão da Cunha e por ali tiveram de invernar[1434]. A aportagem em Lisboa foi já em 1509, sendo que Damião de Góis refere que João da Veiga chegou com a sua carga e Job Queimado sem a dele, isto porque havia sido roubado por Mondragón[1435].

O cronista e guarda-mor da Torre do Tombo não revela o dia e o local em que ocorreu o ataque, nem o nome da nau apresada. Contudo, este assunto tem levado a diversas interpretações, sendo apontados diferentes locais para o acontecimento. Tendo havido autores que, imprecisamente, chegaram a indicar a ocorrência do ataque ainda em Moçambique[1436], outros – sem explicar com que fundamento – deram como garantido que o mesmo teve lugar nos Açores[1437]. Inversamente, houve quem referisse que o ataque aconteceu quase à vista da costa portuguesa[1438], sem especificar um local em concreto, enquanto que outros autores indicaram nas imediações do cabo de São Vicente[1439] e Galiza[1440], sendo esta última a hipótese que nos parece a mais credível. Aliás, existem alusões documentais directas ao ataque naquele local, sendo que o mesmo terá ocorrido a 18 de Novembro de 1508[1441]. Em seis cartas datadas de 13 de Fevereiro de 1509, D. Manuel I dirigiu-se pessoalmente a Henrique VII, rei de Inglaterra, ao papa Júlio

[1433] *Relações da carreira da Índia […]*, pp. 12-13. Contrariamente, Fernão Lopes de Castanheda, *op. cit.*, vol. I, cap. XXX, pp. 278-279, refere que a frota partiu de Lisboa a 6 de Abril, que ia capitaneada apenas por Tristão da Cunha e que a mesma era composta por 8 naus grossas, 1 navio de gávea e 1 caravela.
[1434] Damião de Góis, *op. cit.*, pt. II, cap. XXIIII, p. 84.
[1435] Idem, *ibidem*, cap. XXIIII, p. 84.
[1436] A. C. Teixeira de Aragão, *op. cit.*, p. 16; *Alguns documentos do Archivo […]*, p. 206; Charles de La Roncière, *op. cit.*, t. III, p. 137 (embora também aponte o cabo de São Vicente); George McCall Theal, *op. cit.*, vol. I, pp. 130 e 332.
[1437] Cf., *e.g.*, Ignacio da Costa Quintella, *op. cit.*, pp. 308-309; Visconde de Santarém, *op. cit.*, t. III, p. 172; Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. I, pp. 175-176; Ana Maria Pereira Ferreira, "Os Açores e o corso francês [...]", pp. 284, 287, 289 e 292; João Marinho dos Santos, *op. cit.*, vol. II, p. 411; Dionísio David, "João Serrão", in *Dicionário de História dos Descobrimentos […]*, vol. II, p. 985; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, pp. 98 (n. 64) e 349; Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.*, p. 108; Vasco Resende, *op. cit.*, p. 409.
[1438] Luís de Albuquerque, "Duarte Pacheco Pereira", in *Dicionário de História dos Descobrimentos […]*, vol. II, p. 882.
[1439] Cesareo Fernández Duro, *Armada Española. Desde la unión de los Reinos de Castilla y de León*, t. I, Madrid, 1895, pp. 59-60; Andreia Martins de Carvalho e Pedro Pinto, *op. cit.*, pp. 230, 243 (n. 104) e 245.
[1440] Rafael Lema Mouzo, *Catálogo de Naufragios. Costa da Morte. Galicia*, 2014, p. 4; Marco Oliveira Borges, "Corsários no litoral português", p. 74.
[1441] Cf. *Viagens portuguesas à Índia (1497-1513)*, p. 289.

II, ao doge de Veneza, ao mestre da Ordem de São João de Rodes, ao duque de Sabóia, bem como a Luís XII de França, referindo a todos eles que o ataque de Mondragón à nau vinda da Índia ocorreu junto à costa da Galiza, não muito longe de praias portuguesas[1442]. O monarca refere ainda que o corsário largou Job Queimado e a tripulação da nau ali mesmo em terra, pedindo às personalidades acima indicadas que caso tivessem notícias da dita nau tomada e do corsário actuassem contra esse indivíduo.

Parece ter sido Inácio da Costa Quintela, numa obra publicada em 1839, quem deu origem à ideia de o ataque ter ocorrido no mar dos Açores[1443], tendo sido seguido por outros investigadores. Acompanhando o raciocínio de Damião de Góis, embora sem o cronista indicar qualquer local em que tenha ocorrido o confronto, Quintela voltou a referir o nome daquele arquipélago quando alude à saída da armada liderada por Duarte Pacheco Pereira para "interceptar [Mondragon] na passagem para os Açores", situação que acabaria por acontecer no cabo Finisterra[1444]. É sabido que os Açores eram um local de passagem e de escala para as naus da carreira da Índia, sendo um mar bastante frequentado por corsários e piratas. No entanto, não havendo uma fonte que o confirme, apenas poderíamos colocar a possibilidade de o ataque ter ocorrido naquele mar, não se podendo dar o assunto como garantido.

A crer no testemunho do monarca português, qual a razão para que a nau portuguesa tenha aparecido na costa da Galiza, fora da sua rota de retorno rumo a Lisboa? Muito embora estivesse algo distante do seu trajecto habitual, que levava os navios directamente dos Açores para a costa portuguesa, com a aproximação a ser feita pela altura do cabo da Roca ou das Berlengas, alguns navios, ao longo dos tempos, chegaram a refugiar-se nos portos galegos, ora devido a mau tempo, ora devido à presença de corsários na costa[1445]. Como o ataque ocorreu algures em Novembro, é possível que a nau de Job Queimado viesse em dificuldades e a levar com ventos de Sul, os quais poderiam ter projectado o navio para a costa galega. Esta hipótese é verosímil se tivermos em conta as condições de navegação naquela

[1442] "uindo [a nau de Job Queimado] se acercando Junto a Costa de Galliza (nao longe das nossas praias) lhe sahio Mondrago Cossairo, e a tomou, E leuou com todo, lancando em terra muy cruelmente roubados marinheiros, e passageiros, e tambem loguo ao Capitao E escriuao da mesma não sem consideracao alguma de Justica diuina nem humana sem temor de castiguo, ou medo das penas que as leis impoem aos delictos desta sorte" (BNP, *AALB*, *Av. Roma*, pac. 58, liv. 1, fls. 503-503v; pub. por Andreia Martins de Carvalho e Pedro Pinto, *op. cit.*, pp. 292-293). Para ter acesso a todas as 6 cartas, cf. idem, *ibidem*, pp. 292-298.
[1443] Ignacio da Costa Quintella, *op. cit.*, pp. 308-309.
[1444] Idem, *ibidem*, pp. 308-309.
[1445] Vide supra, vol. I, cap. I; infra, vol. II, cap. I.

época do ano. Conforme tivemos oportunidade de indicar, alguns regimentos da carreira da Índia posteriores a esta época aconselhavam que, da ilha Terceira para a costa de Portugal, se viesse em 40º de latitude, sendo Junho, Julho ou Agosto, em razão de se encontrarem ventos de Norte entre as 50 e 100 léguas da terra que poderiam arrastar os navios muito para Sul e impedi-los de chegar Lisboa. Contrariamente, caso saíssem dos Açores em Setembro ou Outubro, as armadas deveriam seguir por latitudes mais baixas, precisamente porque os ventos de Sul tenderiam a levar os navios para Norte[1446].

De facto, a época em que se deu o ataque coincide também com o período em que os ventos de Sul se fazem sentir com maior intensidade na costa portuguesa. Assim, possivelmente ao ser impelido para Norte, Job Queimado terá procurado refúgio num porto ou baía galega. Talvez tenha sido aí que se deu o encontro e confronto com Mondragón, tendo este, após o ataque, largado a tripulação e o próprio Job Queimado de "camysa em terra"[1447]. A costa galega era uma área bem conhecida de Mondragón, que previamente a 30 de Outubro de 1508, ainda antes de ter tomado a nau portuguesa, já apresava navios naquela costa, quer fossem castelhanos, franceses ou de outras origens, levando a queixas por parte dos franceses e tendo inclusive sido dada ordem para a sua prisão[1448]. Por outro lado, não é de excluir que tenha sido o contacto com Mondragón, algures já na chegada à costa portuguesa, que tenha levado Job Queimado a fugir para Norte, acabando por ser tomado.

Há ainda um outro aspecto que deve ser referido. José Pereira da Costa notou estranheza no facto de que toda a movimentação da nau de Job Queimado tendeu a ser feita separadamente dos outros navios da carreira da Índia com que havia partido da Ásia[1449]. Isso poderia ter a ver com diversos factores, podendo o navio vir com algum problema ou a tripulação em dificuldades, mas também é preciso ter em conta que, por vezes, os capitães forçavam a navegação isolada,

---

[1446] *Roteiros portuguezes […]*, p. 166; *Viagens do Reino para a Índia […]*, vol. I, p. 137; A. Fontoura da Costa, *op. cit.*, p. 59.

[1447] Cf. *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique […]*, vol. II, pp. 374-375.

[1448] "A lo que decis que se quexan de un cossario llamado Mondragon que anda por los puertos de Galicia; el dicho Mondragon es un cossario que tambien face daño á los súbditos destos reinos como á otros estraños, y no osa estar en ningun puerto dellos, ni tiene bienes algunos en estos reinos, ni armó en ellos sus naos, ántes furtó la nao que armó, y como quiera que se dixo que en la nao que tomó que iban cosas vedadas, se ha procurado de le prender y se han fecho y facen sobrello muchas diligencias, segun parecerá por las provisiones que se han dado" (carta de D. Fernando (Sevilha) ao seu embaixador em França; pub. por Antonio Rodríguez Villa (ed.), "Un Cedulario del Rey Catolico", in *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. LV, Madrid, Establecimiento Tipográfico de Fortanet, 1909, p. 200).

[1449] José Pereira da Costa, *op. cit.*, p. 1093.

sendo que em alguns casos isso era feito para que fossem cometidos actos de descaminho e contrabando[1450]. Neste sentido, é possível que tenha havido uma demarcação propositada e deslocação para Norte, com o intuito de se descaminharem ou contrabandearem mercadorias vindas da Índia, tendo, entretanto, o navio português sido surpreendido e atacado por Mondragón perto da Galiza. No entanto, trata-se apenas de uma hipótese, baseada noutros casos que estudámos, parecendo-nos menos plausível do que as anteriores.

Para o caso deste assalto ainda poderiam ser aduzidos diversos dados que nos interessam, como os locais onde as especiarias roubadas foram parar, os procedimentos que se tiveram para a sua parcial recuperação, entre outros aspectos, mas deixaremos isso para uma fase posterior. Refira-se apenas que, quando foi tomada, a carga da nau era constituída "maioritariamente por pimenta, cravo, lacre e bens móveis (pedras preciosas, aljôfar)"[1451]. Apesar do que Damião de Góis refere, a nau nunca foi recuperada por Duarte Pacheco Pereira[1452]. Por fim, importa apenas enfatizar que, contrariamente ao que costuma ser dito, Mondragón não estava a agir como corsário, nem tão pouco como súbdito da Coroa francesa, somente como pirata, actuando à margem da lei, ainda que a documentação portuguesa e castelhana o designem por "corsário"[1453].

Muito embora o ataque à nau de Job Queimado tenha sido realizado por um pirata biscainho, a verdade é que era o corso francês ou com ligações a França que, por esta altura, perturbava a navegação na costa ibérica. Na verdade, os ataques cobriam uma área muita mais vasta, chegando, de uma forma geral, a ser acompanhados de extrema violência e de mortes[1454]. Em 1524, não muito longe da barra do Tejo, corsários franceses tomaram uma caravela portuguesa, tornando eunucos os que nela vinham[1455]. Num outro caso, ocorrido em 1550, 2 naus francesas tomaram 1 navio da armada régia que havia estado a comerciar na costa

[1450] Vide supra, vol. I, cap. I; infra, vol. I, cap. III.
[1451] Andreia Martins de Carvalho e Pedro Pinto, *op. cit.*, p. 244.
[1452] Vide infra, vol. II, cap. II.
[1453] Andreia Martins de Carvalho e Pedro Pinto, *op. cit.*, pp. 231 e 242; Marco Oliveira Borges, *op. cit.*, p. 74.
[1454] Para uma cronologia entre 1508 e 1538, Ana Maria Pereira Ferreira apresentou 423 roubos franceses a navios portugueses ocorridos numa área que se distribui entre os arquipélagos atlânticos (Cabo Verde, Canárias, Madeira, Açores), costa africana, Portugal, Espanha, França, Irlanda, Inglaterra, Flandres, Terra Nova, Brasil, etc. (cf. Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, pp. 349-365). No entanto, a esse número é preciso subtrair o assalto de Mondragón (1508), já que este seria da Biscaia e não um assaltante francês.
[1455] "A XXII [de Julho de 1524] vyno nueva que avyan tomado cerca de Lisboa otra caravela los franceses y que a los mas que en ella venian los avyan hecho eunucos de lo qual uvo gran turbacion en el pueblo hasta llegar la nueva a las damas" (AGS, *Estado*, 367-135; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 70).

marroquina, roubaram a artilharia e deceparam toda a tripulação, à excepção do neto do mestre, que foi levado para França[1456].

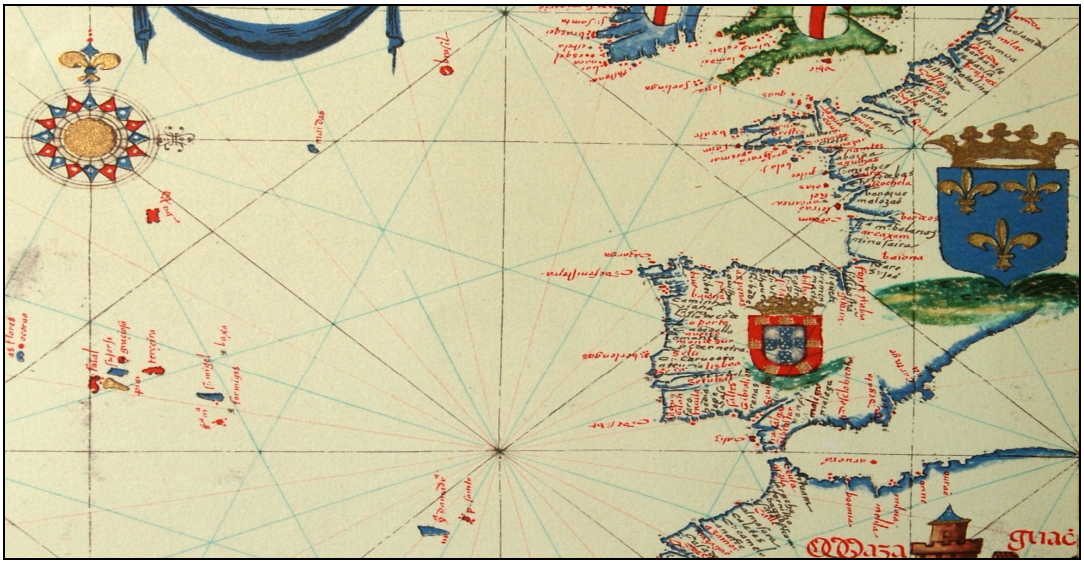

Fig. 72 – Pormenor de uma carta de um atlas do século XVI.
Fonte: Sebastião Lopes, 1575 (TNL).

2.1.3. O corso escocês e as associações a França

Recuperando algumas ideias que já havíamos indicado anteriormente, enfatize-se que, em 1512, Jean Ango e outros armadores e corsários já organizavam expedições específicas para apresar navios portugueses do trato ultramarino. Outros, por sua vez, preferiam emboscar os navios lusos que rumavam à Flandres ou a outras partes do Norte da Europa ricamente carregados, sobretudo os que levavam as especiarias asiáticas. É possível que nessas acções também tenham entrado corsários escoceses, que chegaram a ter o apoio de França. Aliás, ainda está por compreender de forma aprofundada a actividade de navios escoceses contra a navegação portuguesa.

A 8 de Agosto de 1509, João Brandão escreveu de Antuérpia a D. Manuel I dando conta de que um corsário escocês que andava de armada no Canal da Mancha havia tomado um navio português[1457]. Este último vinha de Tavira e transportava açúcar para Rouen, mas acabou por ser tomado, sendo que o botim teve lugar em Honfleur. Esta não era uma acção isolada, visto que o corsário admitiu que não iria dali embora sem que tomasse "huma mea duzia de

[1456] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 9, n.º 96.
[1457] *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. V, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1995, p. 559.

purtugueses"[1458]. Acresce que um seu familiar estava a preparar, na Escócia, duas naus "mui grosas", sendo que o objectivo seria igualmente o de atacar navios portugueses.

Como se pode calcular, o problema com escoceses não iria ficar por ali. A 11 de Dezembro do mesmo ano, o agente Pero Colaço escreveu de Nantes para o Reino referindo ter sido informado, por alguns escoceses que estavam nesse porto, que o rei da Escócia havia outorgado uma carta de marca contra portugueses[1459]. O motivo prendia-se com uma má resposta dada por D. Manuel I a um emissário enviado pelo rei escocês a Portugal para que fosse pedida justiça para os seus vassalos, ao que parece devido a acções perpetradas por portugueses contra navios escoceses.

Seja como for, até mesmo as naus da Índia foram cobiçadas por escoceses, chegando a ser mobilizados meios para as capturar. A 5 de Março de 1513, numa carta que André da Silveira escreveu em Rouen para D. Manuel I, menciona-se que João Bretão[1460], referido como corsário escocês e dotado de uma carta de marca, armava uma nau de 300 tonéis em Honfleur, porto francês, com o propósito de ir esperar as naus da Índia e as caravelas que vinham da Mina[1461]. Não conseguimos apurar quem havia concedido essa carta de marca, podendo a mesma ser mais antiga[1462], mas o rei francês teria conhecimento da existência de tal documento e estaria a deixar o corsário usar os portos franceses para preparar as suas actividades. Note-se que a Escócia era uma velha aliada de França na luta contra a Inglaterra[1463], pelo que o uso dos portos franceses para apoio a navios escoceses

[1458] *Ibidem*, vol. V, p. 559.
[1459] *Ibidem*, vol. V, p. 617.
[1460] Em 1484, um corsário/pirata de nome João Bretão havia tomado navios entre as Berlengas e Cascais que se destinavam a Lisboa, embora pensemos que não fosse a mesma pessoa acima referida, até porque parece que terá morrido em 1492, em Lisboa. João Bretão chegou mesmo a estar às ordens de D. João II, a ser almirante da armada portuguesa e a ter uma torre à entrada de Lisboa (cf. Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, pp. 121-122, n. 35; Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.*, p. 100; Marco Oliveira Borges, *O porto de Cascais […]*, pp. 202-204; Fernando Gomes Pedrosa, "A torre de João Bretão na muralha fernandina de Lisboa", in *Arquivo Municipal de Lisboa. Um acervo para a História*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 2015, pp. 299-311).
[1461] Mário Brandão, *O processo na Inquisição […]*, vol. I, p. 280.
[1462] Em 1548, aludia-se a uma carta de marca com 70 anos, outorgada pelo rei da Escócia a dois corsários após um navio português ter tomado um navio escocês. Como o problema vinha do reinado de D. Afonso V e não havia razão para se continuar a usá-la, D. João III ordenava a Brás de Alvide, entre outros assuntos relacionados com os roubos, que requeresse ao rei francês a anulação desta carta de marca. É que, por esta altura, a Escócia estava na dependência de França (cf. Francisco de Andrada, *Crónica de D. João III*. Introd. e rev. de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão – Editores, 1976, cap. LVI, p. 1034). A 21 de Agosto de 1551 também se aludia a uma carta de marca concedida pela rainha da Escócia para se armar contra navios portugueses (ANTT, *CSV*, liv. I, fls. 343-344; *apud* Joaquim Veríssimo Serrão, *A embaixada em França [...]*, p. 32).
[1463] Cf. *Colecção de São Lourenço*, t. I, p. 197.

estava facilitado. Não há informação de qual seria o destino que João Bretão seguiria, mas tendo em conta que ambicionava tomar as naus da Índia e as caravelas que vinham da costa da Mina, é provável que os Açores – local fundamental de escala para os navios que vinham da costa ocidental africana, do Brasil e da Índia[1464] – fossem um local prioritário, sendo que a área que se estende entre as Berlengas, Sintra, Cascais e barra do Tejo era de passagem obrigatória para aqueles navios e também um alvo previsível.

O facto de, em 1513, haver um escocês interessado em atacar as naus que vinham da Índia e de a base de preparação da expedição ser em França, o que incluiria a natural incorporação de marinheiros daquele Reino e possivelmente até outros navios, é importante a vários níveis. Por um lado, mostra bem que os perigos e o interesse inimigo em tomar aqueles navios é muito anterior ao que costuma ser apontado. Por outro, revela uma cumplicidade entre franceses e escoceses que poderá ter sido mais alargada, sendo que poderão ter havido outras tentativas de tomar as naus vindas da Ásia durante o reinado de Luís XII e até mesmo ataques e perdas de que não tenhamos tido conhecimento. Esta é uma possibilidade que, perante os diversos navios da carreira da Índia que se perderam ao longo do período em estudo sem se saber onde e em que circunstâncias, bem como por não existirem estudos aprofundados sobre o corso contra esta carreira antes da década de 1590, tem sempre de estar em aberto. Acresce que não se pode ignorar que os corsários/piratas tinham formas para tentar abafar as suas actividades, pelo que algumas situações podem ter tido lugar sem que tenham sido documentadas.

Aliás, para o caso francês, os espiões portugueses chegaram a recolher algumas indicações que mostravam os cuidados que os corsários tinham para se tentar disfarçar os navios apresados. A cautela dos atacantes era tal que os navios lusos que entravam nos portos de França e que haviam sido tomados de assalto acabavam por sofrer modificações para que os espiões ao serviço de Portugal ou os próprios donos não os reconhecessem. Disso dá conta uma carta de 19 de Março de 1513, onde Diogo de Gouveia Sénior referia a D. Manuel I o reconhecimento que aí era feito pelos espiões. O trabalho desenvolvido não era fácil, não só pelo perigo de represálias mas também porque os franceses davam entrada nos seus portos trazendo os navios portugueses roubados "ja todos pintados & postos em outra fejçam pera que os nos não possamos conhecer"[1465].

[1464] Vide infra, vol. II, cap. I.
[1465] Mário Brandão, *op. cit.*, vol. I, p. 284.

Há um outro aspecto muito importante que importa aduzir à discussão e que poderá ter feito com que se tenha perdido o rasto a navios e a mercadorias tomadas pelos franceses. Quando os navios e mercadorias roubadas não rumavam a França, isto para se tentar evitar os espiões e os consequentes processos judiciais levantados pelos portugueses, poderiam ser levados para a Escócia ou a Dinamarca, algo que era conhecido dos portugueses antes de 1523[1466]. Neste sentido, o trabalho dos espiões que corriam os portos franceses, e que talvez se devesse restringir aos principais, poderá ter sido por diversas vezes contornado.

Em inícios de Março de 1523, Diogo de Gouveia, estando em Rouen, escreveu uma carta a D. João III onde indicava que um escocês, irmão de um outro que andava de armada contra portugueses, tinha uma nau e uma barca preparadas para ir esperar as naus da Índia ou caravelas da Mina[1467]. Face a tal situação, Gouveia indicava que havia enviado um homem à Corte francesa a pedir a Francisco I que não deixasse o escocês largar para o mar sem que desse uma fiança de 30.000 cruzados. Contudo, desde logo mostrava o inconveniente que esse pedido levantava perante os corsários: "eles fiquam ja tam assombrados desta que nom ham daqui por diante de trazer nenhuma presa que tomarem fiança, senam irem-se a Escócia ou a Dinamarca ou, que pior sera, tomarem o ouro e alagarem a caravella e gente"[1468]. Gouveia referia que Portugal já havia enviado, em outras ocasiões, emissários à Escócia, a França e a Inglaterra a pedir que passassem mandados para que não se acolhessem, nos seus portos e de seus senhorios, navios naquela situação. Concluía o assunto dizendo que, caso fossem tomadas essas medidas, "eles desarmaram per força forçada, porque em outra maneira nom tem eles saídos o mar onde se acolher. O qual, segundo creo que faram, sera o mais expediente"[1469]. Apesar do excessivo optimismo de Diogo de Gouveia, a verdade é que os próprios pedidos de Portugal não pareciam estar a ser acatados. Por outro lado, como veremos já de seguida, os corsários poderiam sempre fazer com que os navios e mercadorias tomadas desaparecessem sem que se tivesse conhecimento.

[1466] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 29, n.º 29; pub. por Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. II, p. 1275; Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 38.
[1467] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 29, n.º 29; pub. por Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. II, p. 1275; Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 38.
[1468] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 29, n.º 29; pub. por Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. II, p. 1275; Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 38.
[1469] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 29, n.º 29; pub. por Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. II, p. 1275; Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 38.

Depois das indicações aduzidas que envolveram escoceses, para 1547 surge nova informação. Com efeito, neste ano Castela pediu ao provedor das armadas que deixasse que os navios vindos das Antilhas, se não tivessem o apoio necessário para virem para a costa ibérica, descarregassem nos Açores o ouro e a prata que traziam. O motivo prendia-se com as novas que se haviam obtido sobre corsários franceses e escoceses[1470].

Mais complicado de conseguir qualquer tipo de informação ocorria nos casos em que os navios eram atacados, roubada a sua mercadoria e afundados para que não se tivesse conhecimento, prática que deverá ter sido corrente. Aliás, na rotineira depredação que acontecia entre portugueses e franceses, "muytos navios [acabaram] metidos no fundo"[1471], acção que era acompanhada da morte das tripulações. Jean Ango chegou a referir, segundo João Fernandes Pacheco, que se os seus corsários encontrassem navios portugueses ricamente carregados tomariam todas as mercadorias e os meteriam no fundo juntamente com as pessoas que vinham a bordo, "sem deixar cousa que nome tenha por escusar demanda"[1472]. Neste sentido, somente alguém que saísse vivo de um confronto, um navio que presenciasse algum ataque e, em certos casos, até mesmo população em terra, caso as ocorrências fossem perto da costa, poderiam perceber o que se tinha passado e transmitir algum tipo de informação a terceiros.

Este tipo de procedimento que visava o afundamento dos navios inimigos e a morte das pessoas embarcadas é bastante lógico na complexa teia das depredações marítimas, visando evitar problemas futuros com os reinos dos navios atacados, sendo que até mesmo D. Sebastião, anos mais tarde, ao incentivar que se armasse em segredo contra corsários, ordenava que se actuasse de modo agressivo, havendo como objectivo afundar os navios e não deixar ninguém vivo[1473].

Atentemos um pouco mais neste tipo de situações. Em 1617, mesmo havendo paz com França, o almirante desse Reino dava ordens para se tomarem navios portugueses que vinham das partes ultramarinas. Assim, entre 30 de Agosto e 10 de Setembro desse ano, por exemplo, 5 navios vindos do Brasil e de São

[1470] *Archivo dos Açores*, vol. I, p. 129.
[1471] ANTT, *CSV*, vol. IV, fl. 78v; pub. por Ruy de Albuquerque, *op. cit.*, vol. II, p. 1320, n.º 49. Sobre o mesmo assunto, cf. ANTT, *CC*, pt. I, mç. 38, n.º 57; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 104; idem, *ibidem*, vol. I, pp. 56, 73 e 105; Aude Viaud, *op. cit.*, pp. 574, 577 e 599.
[1472] ANTT, *CC*, pt. III, mç. 14, n.º 37; pub. por Manuel Alberto Carvalho Vicente, *op. cit.*, p. 251.
[1473] Francisco Sales Loureiro, *D. Sebastião antes e depois de Alcácer Quibir*, Lisboa, Editorial Vega, 1978, pp. 110-111.

Tomé com açúcar foram tomados por franceses junto à ilha do Faial[1474]. Temia-se que as pessoas que vinham a bordo tivessem sido lançadas ao mar para que morressem e não pudessem rumar a França com o intuito de demandar as fazendas que tinham sido roubadas pelos franceses. Num outro caso, suspeitava-se que, durante um combate com franceses, um navio alegadamente português havia incendiado e ido ao fundo, sendo que os sobreviventes que ficaram na água teriam sido mortos pelos inimigos[1475].

2.1.4. O corso francês no tempo de Francisco I (1515-1547)

Pelo que vimos até agora, não há dúvida de que já durante o reinado de Luís XII haviam planos para se tomar naus vindas da Índia e da Mina, algo que se veio a intensificar com Francisco I. No entanto, é preciso ter em conta que Portugal não era um alvo exclusivo das depredações em curso, pois os corsários franceses atacavam igualmente a navegação castelhana, situação que, aliás, era estimulada pelo repetido estado de guerra entre Castela e França desde o último quartel quatrocentista[1476]. Em 1498, por exemplo, durante a sua terceira viagem às Índias Ocidentais, Cristóvão Colombo, pela altura do cabo de São Vicente, conseguiu evitar uma armada francesa que o esperava[1477].

É de realçar que, por diversas vezes, os ataques contra navios portugueses eram justificados sob o pretexto de estes transportarem mercadorias de Castela, Reino inimigo de França[1478]. Este foi um argumento usado com frequência para que os franceses atacassem os navios e não devolvessem as fazendas tomadas, ficando as reclamações portuguesas sem qualquer tipo de efeito[1479].

Estava em curso uma guerra entre o imperador Carlos V e Francisco I, que durou intermitentemente entre 1521 e 1544, com apresamentos de ambos os lados, e onde os navios portugueses não escapavam às investidas francesas, apesar de Portugal nunca ter estado em guerra aberta com França, mesmo tendo ocorrido diversos confrontos marítimos ao longo das décadas entre navios dos dois reinos que poderiam ter levado a tal[1480]. No entanto, o rei de França, sentindo-se

[1474] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 19; pub. in *Arquivo dos Açores*, vol. I, p. 164.
[1475] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1, n.º 19; pub. in *Arquivo dos Açores*, vol. I, pp. 164-165.
[1476] João Paulo Oliveira e Costa, "Portugal e França no século XVI […]", p. 431.
[1477] *Crístóbal Colón. Los cuatro víajes. Testamento*. Ed. de Consuelo Varela, 1986, p. 228.
[1478] Cf., *e.g.*, Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. I, p. 38.
[1479] Cf. ANTT, *CC*, pt. I, mç. 36, n.º 30; *apud* Visconde de Santarém, *op. cit.*, t. III, pp. 223-224.
[1480] João Paulo Oliveira e Costa, *op. cit.*, p. 425.

pressionado e vendo a necessidade de que Portugal se mantivesse neutro no conflito que o opunha a Carlos V, por vezes parecia mostrar querer dar passos no sentido de evitar novos ataques e satisfazer as reclamações de Lisboa[1481]. Neste enquadramento, em 1521, Francisco I proibiu que se lesassem os navios de súbditos de vários reinos amigos, incluindo Portugal[1482]. Contudo, neste mesmo ano, o corsário francês Jean Florin andava pelo Estreito de Gibraltar "fazendo muito danos a todas as naos que topava, sem aver armada em Espanha que o pudesse lançar fora da costa de Andaluzia"[1483].

Se no papel ficavam registadas supostas medidas para mostrar que se fazia algo, a verdade é que, no mar, os actos de violência prosseguiam. Os franceses continuavam a tomar navios de Portugal, quer no Atlântico, quer à saída do Mediterrâneo, levando a um sentimento de revolta e até mesmo de impotência face a tamanha violência, que chegava a resultar no decepamento das tripulações e mortes. Neste sentido, os franceses eram considerados os principais inimigos dos portugueses em todas as suas navegações[1484]. Mesmo que o monarca francês, em certos momentos, possa ter tido intenções de abrandar as depredações, nem sempre os corsários respeitavam ordens ou actuavam directamente para o rei, obedecendo a outros senhores, ou agindo até mesmo às margens da lei, como piratas. Era difícil controlar uma actividade bastante lucrativa, que gerava larga riqueza e cujos lucros chegavam a ser orientados para o financiamento de guerras e viagens de exploração ultramarina.

De uma forma geral, a estratégia da política externa francesa passava por quebrar a influência portuguesa na navegação e comércio das terras ultramarinas, fosse em África, Brasil e Índia[1485]. Isso também implicava afectar a passagem de mercadorias para a Flandres, sobretudo especiarias, sendo que Honorato de Cais, embaixador francês em Portugal, chegou a ser acusado pelo embaixador castelhano de que fornecia informações ao almirante de França e aos corsários sobre as quantidades que iam nos navios portugueses. Com essas informações os

[1481] Luís Ramalhosa Guerreiro, "As tentativas de intromissão […]", p. 248.
[1482] Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, pp. 258-259.
[1483] Bernardo Rodrigues, *Anais de Arzila*, t. I, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1915, cap. LXXXVIII, p. 369.
[1484] "O que era tão ordinário de parte dos franceses, que se queixavam geralmente os nossos não acharem mais cruéis inimigos em tôdas suas navegações. Sob color de amizade, eram dêles acometidos, roubados e mortos com tanta crueza, que só pera se defender dêles (que outros inimigos não achavam no mar) usavam armas, artilheria e gente de guerra" (Fr. Luís de Sousa, *Anais de D. João III*, vol. I, pp. 55-56).
[1485] Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. I, pp. 27-28.

corsários ficavam à espera e melhor preparados para os assaltos[1486]. Consequentemente, estes ataques repercutiam-se fortemente na saúde das finanças do Reino e na disponibilidade financeira para as armadas da Índia, podendo ser prejudiciais ao normal aprovisionamento e movimento dos navios que partiam para a Ásia[1487].

No meio deste ambiente complexo e de ataques corsários em diversos pontos do Atlântico, bem como face às ambições do rei de França ou de armadores particulares, decerto que as naus da carreira da Índia foram alvo de procura e perseguidas pelos franceses, podendo algumas terem sido apresadas sem que se tenha conhecimento, até porque, para além do desconhecimento sobre o local e razão de perda de diversos navios, em muitos casos não se sabe se retornaram ao Reino. Para 1523, por exemplo, não tem sido contabilizada pela historiografia a chegada de naus da Índia a Lisboa[1488], se bem que, pelo menos duas, tenham aportado na capital em inícios de Agosto. A informação é dada a 19 de Outubro por Juan de Zuñiga, embaixador de Castela em Portugal, que, no entanto, indicou que outras três que tinham partido da Índia anteriormente àquelas duas não haviam chegado até então e que já não eram esperadas até à Primavera seguinte[1489]. Todavia, será que haviam invernado algures ou, por outro lado, naufragado ou sido tomadas por corsários?

Depois do ataque de Mondragón, é precisamente para 1523, em dia e mês desconhecidos, que temos notícia de outro assalto a uma nau que retornava da Índia, tendo ocorrido no Estreito de Gibraltar, às mãos de corsários normandos. Desta vez a historiografia também conseguiu identificar o capitão da armada, ou seja, Jean Florin (ou Fleury)[1490], que trabalhava para o famoso armador normando Jean Ango (visconde de Dieppe), sendo que a presa ascendeu aos 180.000 ducados[1491]. Pela localização da ocorrência, é possível que a nau portuguesa viesse a fugir dos corsários franceses, que se tenha feito àquela costa por vir em

[1486] Idem, *ibidem*, vol. I, pp. 28 e 56.
[1487] Em 1526, por exemplo, a armada da Índia levou menos de metade do metal que costumava levar para adquirir especiarias (cf. idem, *ibidem*, vol. I, pp. 72-73).
[1488] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, pp. 101-102.
[1489] AGS, *Estado*, 367-97; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 49.
[1490] Este corsário tem sido erroneamente identificado com sendo o italiano Giovanni Verrazano (cf. Eugène Guénin, *Ango et ses pilots […]*, pp. 17-18; Gabriel Marcel, *Les corsaires français au XVI siècle dans les Antilles*, Paris, 1902, p. 7, n. 2; Milton Zambrano Pérez, "Piratas, piratería y comercio ilícito en el caribe: la visión del otro (1550-1650)", in *Historia Caribe*, n.º 12, Universidad del Atlántico, 2007, p. 54; Amedeo Policante, *The pirate mith. Genealogies of an imperial concept*, New York, Routledge, 2015, p. 44).
[1491] Eugène Guénin, *op. cit.*, p. 33; AGS, *Estado*, 368-21; *apud* Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, pp. 352 e 367. A indicação da cota não está correcta.

dificuldades ou para transacções ilegais e, entretanto, tenha sido surpreendida e capturada pelos atacantes[1492]. Fica por perceber, no entanto, se estamos apenas perante um caso de assalto ou se o navio também foi tomado. E isto é bastante importante, pois a não compreensão deste tipo de casos, de uma forma geral, pode levar a interpretações que distorçam o problema do corso contra a carreira da Índia, nomeadamente quando as abordagens são focadas meramente no resultado de quantificações baseadas na perda efectiva dos navios.

Este caso ajuda a perceber que outros navios sobre os quais não existem dados acerca do seu retorno poderão ter tido semelhantes encontros com corsários e sido assaltados, tomados ou sido perdidos em combate, perspectiva que ajuda a relativizar olhares generalizadores apoiados unicamente em dados quantitativos e com algumas lacunas de investigação.

Ainda que, pelos diversos motivos que temos vindo a aduzir, nunca se venha a saber qual o total de navios perdidos devido as acções inimigas, alguns números foram avançados ao longo do tempo. A 29 de Agosto de 1523, Juan de Zuñiga, apoiado nas queixas de mercadores portugueses, dizia que desde que havia começado a guerra entre Carlos V e Francisco I os franceses já haviam tomado mais de 120 navios[1493]. Contudo, por essa mesma altura, o secretário António Carneiro tentava atenuar esse número, na opinião de Zuñiga por vergonha da incapacidade de se controlar o que se passava na costa portuguesa, dizendo serem 70 ou 80 casos conhecidos. Zuñiga acrescentava que era a armada do almirante de França que fazia mais vítimas, deixando uma observação curiosa sobre este oficial e os franceses que andavam a tomar navios na costa portuguesa: "tienen ya por tan segura la ganancia desta costa que pera armar estas naos ponen dineros de donzellas huerfanas a ganar su parte, y que el no sabe en que a de parar, pero que le parece harto mal"[1494].

As actividades corsárias francesas requeriam pontos de apoio ao longo da costa portuguesa e ilhas, fosse para aguada ou para se recolher informações actualizadas que melhor pudessem orientar as suas prioridades de acção. Em mais uma carta dirigida ao imperador Carlos V, a 25 de Maio de 1524, Zuñiga indica que "aca tienen esta costa [de Portugal] tan por suya los franceses, que se aprovechan

[1492] Sobre a passagem dos navios da carreira da Índia pelo Algarve e o consequente descaminho e contrabando de mercadorias, vide infra, vol. I, cap. III.
[1493] AGS, *Estado*, 368-21; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 45.
[1494] AGS, *Estado*, 368-21; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 45.

della como a Vuestra Magestad sera notório por muchas partes"[1495]. Além disso, Zuñiga refere que Honorato de Cais andava livremente entre Lisboa e Cascais, levando informações que reunia na Corte portuguesa para avisar os corsários do seu Reino sobre as especiarias que partiriam de Lisboa para a Flandres, não se importando se ficava mal visto com isso[1496]. Não sabemos se estas movimentações, que estavam a ser frequentes até ao porto de Cascais – pelo menos entre 1523 e 1524 – eram mais enraizadas, mas, face à situação geográfica e importância estratégica que aquele porto assumia, sendo o anteporto marítimo da capital, é de crer que sim[1497]. O próprio facto de os corsários franceses aparecem frequentemente no porto cascalense, inclusive com navios tomados[1498], é mais um dado bastante significativo. Face a tudo isto, não é de admirar que Cascais, que nesta altura tinha como chefe bombardeiro da torre local mestre Simão de Paris, fosse visitada frequentemente por espiões franceses, podendo inclusive haver algum tipo de colaborador a nível local, assim como os portugueses tinham nos portos franceses[1499].

No entanto, retornando a Honorato, que, para além de ligações pouco claras aos corsários franceses, também tinham negócios associados ao comércio marítimo[1500], é mais exequível que, em condições normais, os espiões franceses destacados em Lisboa e nas imediações tratassem de encaminhar as informações conseguidas pelo embaixador para os diversos homens que estariam envolvidos na rede de espionagem gaulesa. A partir daí, as informações chegariam aos corsários, sendo que Honorato talvez só se deslocasse a Cascais em casos urgentes, provavelmente por haver algum tipo de condicionante no sistema de comunicação. Seja como for, é óbvio que neste tipo movimentações, e noutras que existiriam, também seriam dados esclarecimentos sobre as naus das partes ultramarinas que chegavam a Lisboa ou que ainda se esperavam, alertando e orientando assim os corsários que andavam pela costa para os navios que eram esperados.

[1495] AGS, *Estado*, 367-126; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 62.
[1496] AGS, *Estado*, 367-126 e 368-21; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, pp. 46 e 62.
[1497] Vide infra, vol. II, cap. I.
[1498] Cf., *e.g.*, AGS, *Estado*, 367-120; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 73. Naquele tempo, a liberdade com que os corsários se deslocavam na costa portuguesa era tal que chegaram, de certo modo, a ironizar e a troçar de D. João III. A 28 de Março de 1526, 5 naus francesas ancorararam em Cascais. Conta o embaixador castelhano que a armada havia tomado um navio português que trazia roupa de irlandeses, sendo que o capitão mandou enviar três açores ao rei português que vinham nesse navio e que, ao que parece, inicialmente eram destinados ao próprio monarca (cf. AGS, *Estado*, 368-20; Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. I, p. 72).
[1499] Sobre a espionagem em França, vide infra, vol. II, cap. II.
[1500] Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. I, p. 78.

Outra nau da carreira da Índia foi tomada de assalto, precisamente, em 1524, isto num ano em que há registo de – pelo menos – mais 38 navios portugueses terem sido atacados por corsários franceses dentro e fora das águas do Reino[1501]. De acordo com os dados fornecidos por Zuñiga, que não refere a data e o local do apresamento, a informação sobre a tomada da nau da Índia, que acabaria por aportar em Lisboa a 12 de Julho, chegou a Évora no dia 14, onde estava a Corte, por intermédio de um mensageiro vindo da capital portuguesa[1502]. Reunidos os desembargadores, foi decidido que se enviassem informações para Lisboa de modo a que se embargassem todas as mercadorias de franceses que fossem levadas à cidade ou a outras partes da comarca. Havia também a vontade de que os franceses encontrados fossem presos, mas o facto de João da Silveira estar numa situação bastante complicada em França e de poder ser alvo de represálias, algo que foi lembrado pelo barão de Alvito e pelo conde de Vimioso, fez abrandar os intentos. Durante aquele dia 14 também se prepararam cartas para enviar ao imperador e a França[1503].

Uma outra fonte também indica um assalto a uma nau da Índia em 1524. O acontecimento é dado a conhecer num rol de queixas de 1532, no âmbito de uma inquirição mandada levantar por D. João III[1504]. O documento em questão sumaria os roubos levados a cabo por franceses e vassalos do rei de França entre 1513-1530 aos moradores da vila de Guimarães[1505] e seu termo, se bem que para os anos de 1514 e 1516-1519 não existam informações, tendo este período ficado caracterizado por uma aparente acalmia no panorama internacional[1506].

Centrando-nos no assalto à nau da Índia, a informação é dada por um prior do mosteiro de S. Domingos de Guimarães que passou a escrito as indicações de fr. João de Guimarães, sendo que este último vinha embarcado na nau atacada e que era capitaneada por Job Queimado[1507]. Assim, o ataque havia tido lugar em

[1501] *Liuro dos roubos […]*, pp. VII-VIII; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, pp. 353-354.
[1502] AGS, *Estado*, 367-125; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 65; idem, *ibidem*, vol. I, p. 65.
[1503] AGS, *Estado*, 367-125; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 65; idem, *ibidem*, vol. I, p. 65.
[1504] *Liuro dos roubos […]*, p. VIII, XIV-XV e 42-43.
[1505] Ainda que não seja uma cidade costeira, Guimarães estava, nessa altura, "inserida numa região com amplas possibilidades produtivas e as vias de comunicação existentes ligavam-na aos activos portos do Douro Litoral" (cf. Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 303). Para Viana de Lima foi levantada uma inquirição em Julho de 1538 (cf. *As gavetas […]*, vol. V, pp. 426-431).
[1506] *Liuro dos roubos […]*, p. VI; Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 303, n. 123.
[1507] *Liuro dos roubos […]*, p. 42.

Junho ou Julho, algures entre a ilha da Madeira e o cabo de São Vicente[1508]. O navio atacante é referido como sendo de franceses da armada do rei de França, tendo roubado "os que vinham na dita nao de todo o que traziam"[1509]. Fr. João de Guimarães queixou-se de lhe terem roubado 2.000 cruzados em dinheiro, ouro e prata, bem como muita roupa vinda da Índia. Num primeiro momento, é referido que durante a "tomadia" não houve maus-tratos e mortes, mas, mais adiante, refere-se que Guimarães foi levado no navio francês, tendo sido mal tratado e largado numa "terra deserta pera que hij morrese"[1510]. O frade conseguiu salvar-se e, desse local incerto, não se sabendo como, conseguiu alcançar a cidade de Lisboa. Embora fossem franceses, não é indicada a origem dos assaltantes (capitão, mestre, piloto, escrivão e armadores), sendo que o local onde foi armado o navio agressor e o nome da nau portuguesa também ficaram incógnitos[1511].

Aparentemente, e se seguíssemos as indicações de alguns investigadores sobre este caso, seríamos levados a pensar que a nau foi perdida para os franceses. Contudo, parece que este caso tratou-se somente de um ataque com o consequente saque dos bens que vinham a bordo sem se ter perdido o navio para os assaltantes. É que, mais adiante, é referido que fr. João de Guimarães, depois de ser questionado, em Lisboa, e não sabendo os nomes dos outros tripulantes, exceptuando o de Job Queimado, argumentou que essa lacuna poderia ser colmatada com o testemunho do próprio capitão e, já na Casa da Índia, com a consulta do livro da descarga da dita nau e com os autos de prisão e livramento de Queimado[1512]. Tendo havido descarga na capital, parte da mercadoria que a nau transportava não foi roubada. Pelo facto de Job Queimado não vir referido como capitão de armada que partiu para a Índia em anos anteriores[1513], seríamos levados a pensar que pudesse haver alguma confusão e este caso dissesse respeito ao que ocorreu em 1508. Todavia, a larga distância cronológica e a referência à descarga da nau da Índia em Lisboa mostram que se está perante um caso diferente.

O assunto termina com a indicação de que os priores do mosteiro de S. Domingos de Guimarães não se deslocaram a França nem enviaram pessoas para

[1508] *Ibidem*, p. 42.
[1509] *Ibidem*, p. 42.
[1510] *Ibidem*, p. 42.
[1511] *Ibidem*, pp. 42-43.
[1512] *Ibidem*, p. 43.
[1513] Cf. *Relações da carreira da Índia […]*, pp. 18-22.

que requeressem justiça do assalto, visto que naquele Reino "se nam faz justiça de semelhantes roubos"[1514].

Dois documentos de 1538 atestam, parcialmente, as informações de fr. João de Guimarães, trazendo ainda diversos dados complementares e até divergentes[1515]. Algumas testemunhas do assalto, uma vez ouvidas, indicavam que a nau, que tinha como nome *Madalena*[1516], foi atacada em finais de Junho de 1524 a 80 ou 100 léguas ao largo de Aveiro, sendo que os agressores haviam sido 2 galeões do almirante de França, que vinham em conserva de uma armada liderada por Jean Florim. A nau, que chega a ser referida como pertencendo a diferentes armadores, era pilotada por João Fernandes e capitaneada por Diogo Calvo. Após o ataque, os franceses rumaram a Brest (Bretanha), sendo que ao capitão da fortaleza desta vila, a mando do almirante francês, foi entregue a maior parte do roubo[1517]. As vítimas alegaram que foram levados 300 quintais de cravo, 300 de seda, 50 de "Retros torcido", 3.000 cruzados em porcelana, 3 quintais de almíscar em pó, ouro e prata no valor de 6.000 cruzados, 10.000 cruzados em aljôfar e pedraria, 12.000 cruzados em damascos e tafetás, 12.000 cruzados em anéis de ouro, braceletes e outras jóias de ouro com pedraria, uma pérola avaliada em 2.000 cruzados, muitos cofres dourados e outras mercadorias da China que valiam 15.000 cruzados[1518].

É de crer que a *Madalena*, que já havia feito, pelo menos, duas viagens anteriores à Ásia e sido atacada na China (1521)[1519], viesse a ser perseguida – provavelmente desde os Açores – quando foi atacada. Desta investida resultou apenas o assalto, sendo que o navio, pelos dados fornecidos, alcançou Lisboa, o que ajuda a confirmar as indicações de fr. João de Guimarães. Este último também vem referido em 1538, tendo sido indicado como uma de duas pessoas que foi levada pelos franceses até Brest[1520], entrando em contradição com as indicações de 1532, que diziam que o frade havia sido abandonado numa terra deserta.

[1514] *Liuro dos roubos […]*, p. 43.
[1515] ANTT, *CC*, pt. II, mç. 219, n.º 39.
[1516] Na documentação é referida como Madanela.
[1517] ANTT, *CC*, pt. II, mç. 219, n.º 39; mç. 220, n.º 52.
[1518] Idem, *ibidem*, pt. II, mç. 219, n.º 39.
[1519] Em 1518-1519, já havia feito uma viagem redonda na carreira da Índia, tendo como capitão e feitor Diogo Calvo. Voltou posteriormente à Ásia, com Diogo Calvo, sendo conhecida a sua presença na China, em 1521, tendo sido atacada por chineses perto da ilha da Veniaga. Por essa altura, conseguiu escapar mais ou menos incólume e chegar a Malaca (João Teles e Cunha, *A carreira da Índia [...]*, p. 42).
[1520] ANTT, *CC*, pt. II, mç. 219, n.º 39.

Destaquemos mais algumas incoerências entre o rol de queixas de 1532 e os documentos de 1538. Com base no testemunho recolhido do frade de Guimarães, o ataque havia sido levado a cabo apenas por um navio francês, algures entre a Madeira e o cabo de São Vicente, enquanto que os documentos de 1538 indicam que foram dois navios agressores e que o acontecimento teve lugar a 80 ou a 100 léguas da costa de Aveiro. Por outro lado, nestes dois últimos documentos, se vimos que a nau *Madalena* chega a ser indicada como pertencendo a diferentes armadores, a verdade é que também é apontada como sendo de D. Nuno Manuel[1521]. Além destas contradições, e como foi referido com base nos documentos de 1538, a nau tinha como capitão Diogo Calvo[1522], pelo que a informação entra em antinomia com o conteúdo do rol de queixas de 1532, que dá Job Queimado como capitão. Terá Diogo Calvo sido o capitão inicial e, entretanto, falecido no decorrer da torna-viagem, tendo Job Queimado assumido a capitania? Parece ser o mais plausível. Apesar de algumas contradições pudessem sugerir que estávamos perante dois ataques distintos ocorridos em 1524, note-se que o frade de Guimarães é indicado como estando a bordo tanto no rol de queixas de 1532 como na documentação de 1538, o que prova que se estava apenas perante um navio atacado.

Por sua vez, numa petição presente numa compilação de documentos de 1539, surge novamente a referência ao ataque à *Santa Maria Madalena*. Feita pelas vítimas e seus familiares, a fim de que os bens roubados pelos franceses fossem restituídos, surgem alguns aspectos complementares e contraditórios relativamente ao que já vimos. Assim, na petição é indicado que D. Nuno Manuel, senhor de Salvaterra, e D. Álvaro Peres tinham armado aquela nau para fazer comércio na Índia e outras partes remotas, dotando-a dos mantimentos e armamento adequados à viagem. O capitão havia sido Diogo Calvo e o piloto João Fernandes[1523]. Depois de ter comerciado na Índia, a nau retornou ao Reino com uma carga cujo valor ascendia a 400.000 ducados de ouro: pimenta, canela, veludo, seda, porcelana decorada, almíscar, várias peças de ouro e prata, pérolas de aljôfar, pedras preciosas (diamantes, rubis, esmeraldas, safiras, etc.), um cofre de ouro, várias

[1521] Este fidalgo é indicado como sendo guarda-mor e um dos que havia investido na empresa indiana (João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 42).
[1522] ANTT, *CC*, pt. II, mç. 220, n.º 52.
[1523] *As gavetas […]*, vol. V, pp. 649 e 652.

peças da China, tecidos de Siracusa, tafetás de Bengala, ouro de Jocália, anéis de ouro com incrustações de pedras preciosas, benjoim, âmbar e outras coisas[1524].

Estando a nau a 80 léguas da costa portuguesa, no mês de Agosto de 1524, foi tomada – segundo a petição – pela força por uma armada de navios franceses e conduzida ao porto de Brest, no ducado da Bretanha, onde foi espoliada. Os homens envolvidos na captura da nau foram João Fama, capitão da nau *Salamandra*, cujo contra-mestre era Carlos Pontenim, morador em Dieppe, e Jean Florin, capitão-mor de uma armada de vários navios aprestada à custa do almirante francês e de Jean Ango. Eis os 6 navios que são indicados: a nau *Maria*, propriedade e capitaneada por João Bom; a nau *Lingoteia*, capitaneada por Guilherme Gondim, o galeão *Le Papa*, ou *Citara*, e as naus *Serpens* e *Pitipanca*. Por sua vez, a nau *Salamandra* fora armada por Jean Ango, sendo este o seu proprietário[1525]. No entanto, a armada não seria de 6, mas sim de 8 navios, já que, em 1524, Jean Fleury saiu de Dieppe igualmente na companhia de *L'Espagnole* e *Le Dragon*. Nesse ano, actuando periodicamente em diferentes áreas, esta armada capturou mais de 30 navios ibéricos[1526].

Entretanto, voltando à referida petição, alguns dos culpados pelo assalto da *Santa Maria Madalena* já estavam mortos em 1539, pelo que a lista dos implicados indica não só os responsáveis pelo acto, mas também os seus herdeiros. Entre os envolvidos, directa ou indirectamente, estavam: Jean Ango, Carlos Pontenim, Pedro Vinet e Luís Barbet, mercadores de La Rochelle, André Chapeirom, capitão da Torre Pequena de La Chaine, em La Rochelle, Pedro Ricardo, morador em Tours, João Fama, nas pessoas dos seus herdeiros por já ser falecido, mestre Guilherme Berguer, doutor em Medicina, Pedro Alberto, chamado *Le Gram Pierre*, igualmente nas pessoas dos seus herdeiros por ser já ser falecido. Os herdeiros deste Pedro Alberto eram a esposa e os filhos, mas também João Burião e a sua esposa, assim como Luís Duhame e sua esposa e filhos e filhas, todos moradores em Tours[1527].

Apesar de algumas contradições verificadas nas fontes e de chegar a ser indicado que, em 1524, duas naus vindas da Índia haviam sido assaltadas por franceses[1528], os dados disponíveis, nomeadamente alusivos a fr. João de Guimarães e às testemunhas envolvidas, mostram que se estava apenas perante

[1524] *Ibidem*, vol. V, p. 650.
[1525] *Ibidem*, vol. V, pp. 650-651.
[1526] Michel Mollat, *Le commerce maritime […]*, pp. 501-502.
[1527] *As gavetas […]*, vol. V, pp. 649-651.
[1528] Michel Mollat, *op. cit.*, p. 502; Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit*, vol. II, quadro.

um ataque. Isto não significa, no entanto, que outra nau portuguesa vinda da Índia não tivesse sido assaltada naquele ano, mas quando se alude à nau *Madalena* ou *Santa Maria Madalena* tem de se ter em conta que era apenas um navio. Levada para Brest, onde foi espoliada, a nau acabaria por ser libertada, chegando a alcançar Lisboa.

Numa carta de 1525, não datada mas que deverá ser de Janeiro, D. João III aludia a uma nau da Índia que havia sido assaltada por franceses, naquilo que seria uma alusão à *Santa Maria Madalena*, assim como às medidas que haviam sido postas em práticas pelos portos de França para que as justiças locais "socrestassem e embargassem as mercadorias e fazenda" roubadas[1529].

Para este mesmo ano, marcado pela batalha de Pavia (24 de Fevereiro), em que as forças do imperador Carlos V venceram as de Francisco I e fizeram o monarca e outros nobres franceses prisioneiros[1530], Gaspar Correia e fr. Luís de Sousa indicam que uma nau da carreira da Índia foi assaltada. O alvo foi a nau de D. Luís de Meneses[1531], a *Santa Catarina do Monte Sinai*, que havia partido de Cochim em Janeiro do dito ano com a carga habitual de especiarias. Vinha em companhia da nau *São Jorge*, esta última trazendo D. Duarte de Meneses, seu irmão, e da nau de Duarte Tristão (armador), transportando os filhos do vice-rei da Índia[1532]. Depois de apanhar tormenta e de se ter apartado durante a torna-viagem, Gaspar Correia e fr. Luís de Sousa contam que a *Santa Catarina do Monte Sinai* chegou à costa portuguesa a meter muita água, tendo pedido ajuda a um navio francês que avistou. Porém, em vez de ajuda, os franceses aproveitaram a situação, apoderaram-se da nau, saquearam o que conseguiram, puseram-lhe "fogo e a fizeram arder com tudo e com todos os que dentro vinham"[1533], não deixando "cousa viva porque nom fosse sabido"[1534].

Este é tipo de procedimento que, em diferentes circunstâncias e como já tivemos oportunidade de salientar, poderá ter acontecido com outras naus da carreira da Índia, contribuindo para que nada se soubesse sobre o seu destino. Desta forma, e visto que não sabemos o que aconteceu a muitos dos navios que

[1529] ANTT, *Cartas Missivas*, mç. 4, n.º 452; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 76.
[1530] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 32, n.º 7; Visconde de Santarém, *op. cit.*, t. III, p. 208.
[1531] Nas *Relações da carreira da Índia […]*, pp. 20 e 22, é referido que D. Luís de Meneses havia partido como capitão-mor da armada de 1521, sendo que, durante o seu aparente regresso (1524), a sua nau desapareceu durante a viagem.
[1532] Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. II, pp. 853-855; Fr. Luís de Sousa, *op. cit.*, pp. 191-193.
[1533] Idem, *ibidem*, vol. I, liv. III, cap. I, pp. 191-193.
[1534] Gaspar Correia, *op. cit.*, vol. II, p. 855.

não retornaram a Lisboa, há que ter cautela com abordagens generalizadoras que se centram exclusivamente na quantificação de dados sobre as perdas globais desta carreira marítima.

Passados dois anos, vendo como o capitão português não chegava, D. João III ordenou que Diogo Pereira levasse dois navios para correr a costa desde o cabo da Boa Esperança até ao cabo das Correntes e daí à ilha de São Lourenço, a ver se havia novas de D. Luís de Meneses e de João Melo da Silva[1535], mas a verdade é que há dois anos que o assalto havia ocorrido sem que se tivesse conhecimento disso. Deste modo, durante muito tempo pensou-se que a nau havia naufragado com uma tormenta apanhada no retorno. Porém, Gaspar Correia conta que passado "muytos tempos [após o assalto] morreo em hum lugar de França hum piloto português que lá andaua, e deixou em seu testamento que dessem a ElRey de Portugal seis mil cruzados, de que lhe era em cargo de certa fazenda que ouvera da nao de dom Luiz que vinha da India; o que nom decrarou por maneyra que ElRey o podesse demandar a França"[1536]. No entanto, prossegue Gaspar Correia, em 1536 – Fr. Luís de Sousa refere 1538[1537] – os portugueses ficaram a saber o que realmente havia acontecido à nau de D. Luís de Meneses. Por esta altura, Diogo da Silveira, servindo como capitão-mor da armada da costa, aprisionou uma das naus entre os vários navios de corsários franceses que infestavam o mar sob domínio português. A actuação portuguesa não foi branda e, para se tentar salvar, parte da tripulação francesa referiu a Diogo da Silveira que o capitão do navio francês então apresado havia estado envolvido, mais de dez anos antes, no ataque à nau de D. Luís de Meneses, sendo inclusive irmão do capitão do navio atacante desse ano de 1525. Sujeito a interrogatório, o corsário francês confessou o assalto, referindo que a nau portuguesa vinha a meter muita água e que acabou por se render. Aplicando a "pena de talião", Diogo da Silveira mandou tomar da nau francesa tudo o que era aproveitável, até as vergas, velas e âncoras, mandando cortar as mãos a todos os franceses, que acabariam por ser queimados vivos[1538].

Embora os acontecimentos possam não ter ocorrido exactamente como a cronística refere, sendo que chegou a ser posta em causa a veracidade do ataque[1539], a verdade é que não sabemos o que se passou com diversos navios da

[1535] Fr. Luís de Sousa, *op. cit.*, vol. II, liv. IV, cap. I, p. 2.
[1536] Gaspar Correia, *op. cit.*, vol. II, p. 855.
[1537] Fr. Luís de Sousa, *op. cit.*, vol. I, liv. III, cap. I, p. 193.
[1538] Gaspar Correia, *op. cit.*, vol. II, p. 855; Fr. Luís de Sousa, *op. cit.,* vol. I, liv. III, cap. I, p. 193.
[1539] José Virgílio Pissarra, "A nau Santa Catarina do Monte Sinai. 1516-1525", comunicação apresentada na Academia de Marinha (16/02/2016). Inversamente, sobre os autores que seguiram

carreira da Índia que, ao longo do tempo, não chegaram a Lisboa, pelo que, como temos vindo a enfatizar, alguns poderão ter sido tomados ou afundados por corsários sem que isso tenha chegado a ser conhecido. Este caso de 1525 aponta nesse sentido, valendo, unicamente e até ao momento, os testemunhos de Gaspar Correia e fr. Luís de Sousa.

Os três ataques franceses a naus da Índia indicados até ao momento, tendo ocorrido em anos consecutivos (1523, 1524 e 1525), mostram que, afinal, o problema do corso contra os navios vindos da Ásia é muito mais sério do que tem sido perspectivado pela historiografia, que chegou a indicar que o menor porte dos navios gauleses fazia com que fosse difícil tomar um navio da carreira da Índia. No entanto, qual era a tonelagem dos navios franceses que andavam ao corso e, mais especificamente, daqueles que haviam atacado as naus da Índia? Por outro lado, qual a composição e tipologia das armadas francesas preparadas para atacar a navegação ibérica?

Embora não tenhamos dados exaustivos para responder a estas questões, alguns elementos devem ser aduzidos à discussão. Michel Mollat indicou que, na maior parte do tempo, os navios de Jean Ango operavam em grupo, formando armadas que variavam entre 5 a 12 navios[1540]. Diversos documentos que estudámos atestam esses números.

Já vimos que em 1513, o corsário escocês João Bretão estava a armar uma nau de 300 tonéis no porto francês de Honfleur, isto com a intenção de ir esperar os navios vindos da Índia e da Mina[1541]. Dez anos volvidos, Jean Fleury liderava uma armada corsária de 8 unidades que teve êxito contra navios ibéricos, sendo que o navio almirante, *Le Dieppe*, tinha 300 tonéis[1542]. No ano seguinte, conforme indicámos, a armada sob comando de Fleury era igualmente de 8 navios[1543]. Em Abril de 1528, 3 naus francesas bem armadas foram embargadas junto à torre de Belém, por se suspeitar que fossem de corsários. Haviam partido de França na companhia de outras 3, cujo paradeiro indicado pelos franceses foi Setúbal, embora pudesse ter sido uma informação falsa para enganar os oficiais portugueses, que suspeitaram que aquelas naus presas no Tejo, uns dias antes, tivessem praticado

---

as versões de Gaspar Correia e fr. Luís de Sousa, cf. Ignacio da Costa Quintella, *op. cit.*, t. I, pp. 377-378 e 383; Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. II, p. 11; Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 355; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 199; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 103.

[1540] Michel Mollat, *op. cit.*, p. 502.

[1541] Mário Brandão, *op. cit.*, vol. I, p. 280.

[1542] Charles de La Roncière, *op. cit.*, t. III, p. 249.

[1543] *As gavetas […]*, vol. V, pp. 650-651; Michel Mollat, *op. cit.*, pp. 501-502.

actos corsários nas Berlengas[1544]. Em finais de Junho deste mesmo ano, 12 navios de franceses andavam pelas Berlengas, 6 pertencendo ao vice-almirante da Bretanha e 6 de corsários, tendo tomado, até essa altura, 4 ou 5 navios portugueses[1545]. Algures em 1531, D. António de Ataíde revelou que 10 naus de França chegaram a estar nos Açores à espera das naus da Índia[1546]. Em Agosto de 1532, Gaspar Vaz, com base em informações recolhidas por espiões nos portos franceses, escreveu para o Reino indicando que Jean Ango, no porto de Dieppe, estava a preparar 2 naus de 150 toneladas que teriam como destino a Malagueta, a ilha de São Lourenço ou, ao que parece, Samatra. Dando conta de outros navios que tinham diferentes destinos, Gaspar Vaz também indicava um galeão de 300 toneladas que pertencia a Francisco I e que, estando em Brest, estava quase aprestado, esperando pela companhia de uma nau[1547]. Em Outubro do mesmo ano, 2 navios de Jean Ango, um de 300 tonéis e outro de 70, foram atacados por portugueses no golfo da Guiné[1548].

Conforme tivemos oportunidade de ver, os navios mobilizados para as expedições ultramarinas também iam preparados para andar ao corso/pirataria, sendo que estas actividades chegavam a complementar-se[1549]. Por outro lado, as indicações recolhidas pelos espiões também estavam sujeitas a erros, até devido a especulações e à contra-informação, pelo que os navios, em certos casos, poderiam não ter o destino ultramarino que inicialmente era atribuído, podendo ficar pela costa portuguesa ou outra área estratégica à espera de navios vindos da Mina, do Brasil e da Índia.

Vejamos outras indicações. Por volta de 1540, João Fernandes Pacheco dava conta a D. João III que uma armada francesa estava em preparação junto a Rouen, sendo composta por 5 navios: uma nau de 320 tonéis, outra de 180, uma de 90 ou 100 tonéis, acrescendo ainda duas naus de 200 tonéis pertencentes a mercadores[1550]. Por carta de 1557, D. Luís de Ataíde indicava que uma frota de 30 navios corsários franceses andava ao largo de Peniche e das Berlengas, sendo que

[1544] *As gavetas […]*, vol. X, pp. 135-139.
[1545] AGS, *Estado*, 368-154; Aude Viaud, *op. cit.*, p. 281.
[1546] *Colecção de São Lourenço*, t. I, p. 248.
[1547] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 49, n.º 61; pub. por Manuel Alberto Carvalho Vicente, *Le Madagáscar […]*, p. 165, n. 72.
[1548] Charles de La Roncière, *op. cit.*, t. III, p. 286.
[1549] Vide supra, vol. I, cap. II.
[1550] ANTT, *CC*, pt. III, mç. 14, n.º 37; pub. por Manuel Alberto Carvalho Vicente, *op. cit.*, p. 243.

c. 10 naus grossas incorporavam esse grupo, enquanto que o resto dos navios era de menores dimensões[1551].

É natural que as armadas francesas também incorporassem navios de pequena tonelagem, sendo estes auxiliares preciosos dos inimigos quando atacavam navios ibéricos. Chega a ser indicado que os franceses se faziam valer do apoio de lanchas para atacar navios contrários[1552], sendo que em 1528, aquando do embargo das tais 3 naus francesas no Tejo, os oficiais portugueses parecem ter estranhado que cada uma trouxesse vários batéis consigo[1553]. Por outro lado, os franceses também usavam navios de aviso, que no caso português eram sobretudo caravelas[1554].

Muito embora a tonelagem das naus da Índia, por norma, fosse algo superior aos navios de corsários que vimos, é preciso ter em conta e relembrar vários aspectos que debilitavam fortemente a navegação feita pela rota do Cabo, podendo facilitar a acção dos inimigos. Recorde-se que, de uma forma geral, os navios da carreira da Índia chegavam ao Atlântico em condições estruturais muito precárias, sobrecarregados, sendo ainda de referir que grande parte das pessoas vinham doentes e extremamente cansadas da viagem. Por outro lado, era frequente haver poucos elementos da tripulação disponíveis para as tarefas náuticas, chegando a ser necessário ter de se carregar escravos em Angola e Cabo Verde que pudessem suprir as necessidades e assegurar os trabalhos que eram necessários realizar até se chegar a Lisboa. Refira-se, ainda, a tendência para que as naus navegassem apartadas propositadamente, situação que as tornava mais vulneráveis perante um encontro com inimigos. Vimos que todos estes factores contribuíam para um problema crónico da carreira da Índia e que esteve presente desde o início da ligação com a Ásia[1555]. Mas se todos estes aspectos podiam pesar fortemente no caso de se ter de enfrentar inimigos, que, como vimos, chegaram a actuar, em 1528, com 12 navios ao largo das Berlengas, ainda se pode acrescentar que alguns navios da carreira da Índia navegavam com pouca artilharia, ou até mesmo sem ela, tal como veremos no caso do ataque francês à nau de D. Pedro de Castelo Branco. Mesmo aqueles que traziam artilharia, em diversas ocasiões não podiam fazer uso

[1551] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 101, n.º 62.
[1552] Idem, *ibidem*.
[1553] *As gavetas [...]*, vol. X, pp. 135-139.
[1554] Vide infra, vol. II, cap. II.
[1555] Vide supra, vol. I, cap. I.

dela, ora por virem excessivamente carregados e sem espaço para fazer uso das bombardas, ora por falta de gente sã e com conhecimento do ofício.

Face a tudo o que foi sendo dito, navios inimigos de 300 tonéis ou até mais pequenos, como os que estavam a ser preparados e usados para atacar naus da carreira da Índia entre 1513 e a década de 1550, mais facilmente conseguiriam obter bons resultados. Aliás, muito tempo depois, nas décadas de 1580 e 1590, os ingleses atacavam e tomavam naus vindas da Ásia com navios de 300 a 400 tonéis[1556].

Assim, não há dúvida de que são inúmeros os aspectos que precisam de ser tidos em conta quando se aborda o problema do corso. Retornando à década de 1520, Margarida Garcez indicou que, anteriormente a 5 de Junho de 1527, é possível que uma nau da Índia tenha sido tomada por corsários, mas depois, num quadro sobre navios tomados por corsários franceses que publicou, deu o assalto como certo[1557]. No entanto, o documento alegadamente relacionado com a tomadia apresenta um trecho muito reduzido e pouco informativo sobre um problema não nomeado que sucedeu a uma nau da Índia, não sendo possível confirmar que está relacionado com um ataque[1558]. A investigadora também aponta outro assalto a uma nau da Índia em 1528, mas não se consegue confirmar que uma nau com essa proveniência estivesse entre o grupo dos navios tomados naquele ano por franceses[1559].

Em inícios da década de 1530, o movimento de corsários normandos e bretões era tal que o monarca, em carta dirigida a João da Silveira e, posteriormente, a D. António de Ataíde, se queixava de mais de 300 navios "tomados e roubados", sendo que grande parte deles ainda estavam nos portos franceses[1560]. Em 1534, numa carta dirigida a Bernardim de Távora e onde era referido que os franceses se queixavam de ter sido vítimas de 6 ou 7 apresamentos por portugueses, D. João III indicava que eram já 350 os navios espoliados pelos franceses[1561]. Assim, em meados do mesmo decénio, a Coroa portuguesa encontrava-se, depois de mais de duas décadas de fogo cruzado, com graves

[1556] Vide infra, vol. I, cap. II.
[1557] Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. I, p. 82, n. 5; idem, *ibidem*, vol. II, quadro.
[1558] "muito me pesa do negocio do capitam com esta outra desauentura da nau da Jndia" (AGS, *Estado*, 12-218).
[1559] AGS, *Estado*, 44-83 e 368-154; Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, quadro.
[1560] J. D. M. Ford, *Letters of John III [...]*, p. 8; AGS, *Estado*, 368-21; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 167.
[1561] Fr. Luís de Sousa, *Anais de D. João III*, vol. II, p. 237.

problemas logísticos e financeiros[1562], ainda que o recurso a subornos tendesse a manter-se[1563].

Voltando à carreira da Índia, para 1530 tem sido indicado o retorno seguro de 2 naus a Lisboa, sendo que uma aportou no Tejo a 14 de Julho[1564]. Porém, a 20 de Agosto desse ano, Lope Hurtado escreveu ao imperador dando conta da chegada de 3 naus da Índia à capital portuguesa[1565], perfazendo assim um total de 5. Não sabemos se estas naus haviam sido as únicas que, nesse ano, vinham em viagem da Ásia para o Reino[1566]. Chegados a 1532, duas naus da Índia desapareceram durante a torna-viagem, não se sabendo em que local e as circunstâncias[1567], situação que também se parece repetir para o caso de uma nau em 1537[1568]. Diversos casos poderiam ser aduzidos.

São vários os documentos e indícios que aludem a problemas relacionados com navios tomados por franceses e que levavam especiarias, não se sabendo exactamente se diziam respeito à carreira da Índia ou a navios que seguiam para a Flandres ou para outras partes. Numa carta de 1531, dirigida por Diogo de Gouveia a D. António de Ataíde, e entre vários assuntos, alude-se a uma nau da Índia tomada[1569], parecendo tratar-se de uma referência a um dos dois navios tomados entre 1523 e 1524. A 23 de Agosto de 1531, D. António de Ataíde informava que João Vaz havia recolhido informações nos portos franceses que davam conta do aprestamento de 25 ou 30 navios à custa de Jean Ango, sendo ainda de acrescentar os próprios navios do visconde e ainda diversos outros da Bretanha[1570].

[1562] Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 317.

[1563] Em 1535, o embaixador de Veneza em França aludia às negociações do embaixador português com o almirante francês, as quais estavam sempre no mesmo estado e só se iam prolongando devido aos ricos presentes oferecidos a esse oficial (Visconde de Santarém, *op. cit.*, t. III, pp. 251-252).

[1564] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 154; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*, pp. 106-107.

[1565] AGS, *Estado*, 369-50; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 209.

[1566] Em Maio do ano seguinte, Diogo de Gouveia, escrevendo de Rouen, aludia a uma nau da Índia que havia sido assaltada, mas sem indicar a data da ocorrência. Porém, pelo conteúdo do documento, o assalto foi anterior a 1527. É possível que fosse uma alusão à *Santa Maria Madalena* (ANTT, *Col. S. Lourenço*, t. I, fl. 367-368; pub. por Mário Brandão, *op. cit.*, pp. 305-306; Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, p. 220).

[1567] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 205; idem, *As armadas da Índia [;..]*, p. 108. A 20 de Julho de 1532, Lope Hurtado refere que nesse ano eram esperadas 5 naus da Índia e que, entretanto, os corsários franceses já haviam tomado 3 caravelas portuguesas, destacando o facto de os navios agredidos transportarem negros, numa alusão a escravos. Seis dias depois, o embaixador dava conta da chegada de duas naus da Índia a Lisboa, referindo que ainda se esperavam pelas outras (Aude Viaud, *op. cit.*, pp. 545 e 555).

[1568] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, p. 206; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 111.

[1569] Mário Brandão, *op. cit.*, vol. I, p. 305; *Colecção de São Lourenço*, t. I, p. 223.

[1570] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 47, n.º 37.

Neste mesmo ano, conforme já foi indicado, 10 naus francesas andaram no mar dos Açores com o intuito de tomaram navios vindos da Índia[1571].

Novo ataque a um navio da carreira da Índia ocorreu em 1543, tendo envolvido uma nau capitaneada por D. Pedro de Castelo Branco[1572]. A 30 de Abril desse ano, o fidalgo havia chegado à barra de Faro, tendo referido que havia sido assaltado, no dia 23 desse mês, por uma nau de corsários franceses a 25 léguas do cabo de São Vicente. Se o navio inimigo foi descrito como tendo muita gente e artilharia, a nau portuguesa chegava do Índico sem artilharia, com poucas pessoas e doentes[1573]. D. Pedro de Castelo Branco queixou-se ao juiz de Faro que os franceses lhe haviam roubado as suas peças pessoais de ouro, de prata e algumas sedas, sendo que o valor total andava à volta de 40.000 cruzados, referindo ainda que a tripulação foi roubada em dinheiro e peças num valor aproximado de 60.000 cruzados. Foi igualmente indicado que os franceses roubaram 4.000 pardaus, que a nau trazia 75 pipas de salitre, sendo a terça parte do rei e duas partes do próprio D. Pedro, mas que os franceses levaram 15 pipas, raptando ainda 3 homens portugueses "honrados"[1574].

Durante a vistoria à nau, e tentando apurar a veracidade das informações prestadas por D. Pedro de Castelo Branco, o juiz e os oficiais de Faro constataram que as arcas e os cofres vinham quebrados e vazios, sinal de "que bem parecia que andaram nella ladrões", constatando ainda o transporte de perto de 60 pipas de salitre, embora tenha sido referido que "nam se pode arbitrar no certo porque d'algũas das pipas leuaram a metade do salitre E outras vinham aRombadas por cima"[1575].

Apesar de a embarcação ter sido assaltada, nem todas as mercadorias que vinham da Ásia foram levadas pelos corsários, tendo ocorrido ilegalidades em Faro com alguns itens que ficaram a bordo[1576]. Pela altura da chegada àquele local, também aportou uma caravela portuguesa vinda de São Tomé com negros e que havia sido igualmente roubada por aqueles franceses. Uma vez interrogada, a

[1571] *Colecção de São Lourenço*, t. I, p. 248.
[1572] Para uma visão mais aprofundada sobre a vida deste fidalgo, cf. Andreia Martins de Carvalho, "D. Pedro de Castelo Branco, capitão de Ormuz", in João Paulo Oliveira e Costa (coord.), *A Nobreza e a Expansão. Estudos Biográficos*, Cascais, Patrimonia, 2000, pp. 319-338.
[1573] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 73, n.º 81.
[1574] Idem, *ibidem*.
[1575] Idem, *ibidem*.
[1576] Vide infra, vol. I, cap. III.

tripulação da caravela confirmou o assalto à nau da Índia, embora não tenha conseguido dizer quais os bens que foram levados[1577].

Da descrição deste caso poderíamos problematizar diversos dados, até em confronto com as descrições cronísticas, mas, por agora, tentaremos sintetizar o assunto. Em primeiro lugar, é de referir que a nau vinha fora da sua época normal de chegada, apartada dos outros navios da Índia e que, em vez de rumar aos Açores – como era habitual –, alegou-se que havia sido atacada a 25 léguas da costa algarvia, subentendendo-se assim que teria sido esse motivo que levou ao desvio da viagem até aquela costa. Todavia, como veremos mais adiante, é muito provável que o desvio de D. Pedro de Castelo Branco para a costa algarvia já estivesse em mente. Contudo, as coisas não correram bem e a nau portuguesa foi assaltada, possivelmente mais perto da costa portuguesa do que aquilo que D. Pedro de Castelo Branco referiu. A própria data apontada para o ataque e a consequente chegada a Faro, apenas sete dias depois da suposta ocorrência, são aspectos para se desconfiar.

Outro aspecto a ter em conta é o facto de que a nau vinha a navegar sem artilharia. Não crendo que tenha rumado à Índia sem bocas de fogo, qual teria sido o destino das peças que teriam sido embarcadas em Lisboa? É bem possível que tenham sido vendidas na Índia, pois parece que havia um problema crónico a esse respeito. Numa carta do feitor de Cochim, datada de 1546, era indicado que, por aquela cidade, eram expedidas várias peças de artilharia com as armadas de Portugal para alguns reis indianos, pelo que já no tempo da governação de Martim Afonso de Sousa o feitor havia alertado para tal situação, tendo sido instaurada uma devassa, mas a verdade é que "se calou senpre"[1578]. Contudo, o feitor havia feito novamente pressão sobre o assunto em foco, dando a conhecer os contornos e os reis que estavam na posse de artilharia portuguesa:

> "[...] e agora torney a requerrer que se mandase a Vosa Senhoria com algua mais delegencia que nyso se fyzese porque el rey da Pymenta tem oytenta berços e dous falcOees e el rey do Diamper vynta cynquo e el rey de Cranganor dezasete e el rey do Tequancate quinze e todos com as armas dei rey noso senhor. E alem dyso se vende a elles a polvora e pylouros e neste almazem nam a mais que dez bercos e des falcoes e algus meos berços [...]"[1579].

[1577] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 73, n.º 81.
[1578] *Colecção de São Lourenço*, t. II, p. 309.
[1579] *Ibidem*, t. II, p. 309.

Presume-se que estas peças de artilharia desviadas e comerciadas ilegalmente fossem maioritariamente produzidas na Índia. Sabendo que, por norma, os navios que partiriam novamente para o Reino eram parcialmente equipados com este tipo de materiais na Índia, a simples venda de artilharia, de pólvora e de outros equipamentos produzidos naquela região podia fazer com que não houvesse material suficiente para armar os navios, inclusive os que se destinavam a acções militares pelo Índico. Contudo, algumas informações também dão conta da venda de armas, munições e pólvora vindas nas naus do Reino, envolvendo actos ilegais praticados pelos próprios capitães dos navios, contribuindo para que, durante a torna-viagem, retornassem mal armados[1580]. E isso também chegava a acontecer com a artilharia, podendo ter sido o que sucedeu no caso do navio de D. Pedro de Castelo Branco. Por outro lado, também é preciso ter em conta que se chegava a lançar artilharia ao mar, sobretudo quando as naus vinham muito carregadas e em más condições ou quando ocorriam tempestades, aliviando-se as embarcações.

Mas se a falta de artilharia era um grande problema, o mau estado de outras armas punha igualmente em risco a defesa dos navios portugueses, chegando a ser indicado, embora anos mais tarde, que estavam a ser transportadas espingardas que ficaram ferrugentas devido à água da chuva[1581]. A pólvora que era carregada nas naus da Índia também foi alvo de críticas em diversas situações, referindo-se que vinha danada ou que não era mais do que carvão, não prestando para coisa alguma[1582].

Apesar das várias incertezas que ficam no ar, o caso do ataque à nau de D. Pedro de Castelo Branco terá despoletado mais um incidente diplomático entre Portugal e França, já que o fidalgo, chegando à capital portuguesa e fazendo-se valer de cartas de D. João III, decidiu viajar até Paris para requerer a sua fazenda, alegando que não havia razão para tal assalto, pois havia paz entre os dois reinos[1583]. Durante o moroso tempo em que esteve na Corte francesa, e enquanto Francisco I fazia diligências dissimuladas, D. Pedro de Castelo Branco pôde observar que o monarca francês usava bens do próprio fidalgo português. Certo dia, estando "em praticas" com Francisco I, o qual se desculpava que não se achava rasto dos bens tomados ao fidalgo português, D. Pedro de Castelo Branco fez ver

[1580] Situação que levou a queixas da Coroa, por exemplo, em 1634 (AHU, *CU*, *Índia*, cx. 17, n.º 162).
[1581] Manuel Godinho Cardoso, "Relação do naufrágio [...]", p. 58.
[1582] *As gavetas [...]*, t. IV, p. 388; ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 72-72v; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, pp. 133-134.
[1583] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. V, pt. II, liv. VIII, cap. II, p. 181.

que umas estribeiras de ouro que o monarca havia usado dias antes, bem como uns "anneis ricos" que tinha nos dedos, haviam sido mandados fazer por si na Ásia[1584].

Ainda em 1543, vinda na armada que fez a viagem de retorno dentro da época normal de chegada, mas não se sabendo em que circunstâncias, a nau *Grifo*, capitaneada por Baltasar Jorge, perdeu-se "na volta da ilha Terceira"[1585].

Entre 1543 e 1553 surgem diversos dados de actividade corsária francesa contra navios portugueses no Atlântico, bem como notícias sobre a preparação de expedições aos Açores para fazerem emboscadas às naus da Índia[1586], mas, até ao momento, para além do ataque à nau de D. Pedro de Castelo, ainda não conseguimos confirmar um outro caso em que uma nau vinda da Ásia tenha sido atacada ou apresada neste período. De 8 de Novembro de 1551 data uma relação enviada pelo secretário Pero de Alcáçova Carneiro ao embaixador Brás de Alvide dando conta da identidade de 60 navios roubados (incluindo o nomes dos capitães, quais as cargas, as proveniências e os destinos) por franceses, "que he [uma] asaz pequena parte dos muitos de foram Roubados"[1587], sendo que o número total ascendia a 220 só nos últimos meses. Por outro lado, o número de navios tomados aos franceses que consta dessa relação era irrisório. No seguimento desta problemática e dos dados que temos avançado, refira-se que, em 1552, das 6 naus que partiram de Cochim para o Reino 2 perderam-se, mas não se sabe onde e como[1588].

A suspeita de um novo ataque e apresamento de uma nau da carreira da Índia surge numa carta de 15 de Setembro de 1554. Com efeito, nesse documento D. João III dava conta a Brás de Alvide de que a 1 daquele mês uma nau da Índia que vinha apartada, tendo como capitão António Dias de Figueiredo e já perto de Lisboa, foi levada por um temporal para Sul, não havendo notícia desde então. Não sabendo se teria sido levada para a Madeira pela força dos ventos, e pensando num possível ataque de corsários franceses no decurso da situação acima referida, o monarca pretendia que Brás de Alvide enviasse alguém com o intuito de correr os

---

[1584] Idem, *ibidem*, p. 182.
[1585] *Relações da carreira da Índia […]*, p. 29; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 208.
[1586] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 73, n.º 95; idem, *ibidem*, mç. 80, n.º 110; pub. em *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. III, p. 259.
[1587] ANTT, *CSV*, liv. 1, fól. 378; pub. por Pedro de Azevedo, "Defesa da navegação de Portugal contra os franceses em 1552", in *Archivo Historico Portuguez*, vol. VI, Lisboa, Of. Tip. - Calçada do Cabra, 1908, pp. 164-165; Joaquim Veríssimo Serrão, *A embaixada em França […]*, pp. 84-87.
[1588] Diogo do Couto, *op. cit.*, déc. VI, t. II, cap. XXI, p. 379.

portos de França e ver se havia chegado ali a dita nau ou se havia alguma notícia dela[1589]. Ao que parece, esta nau, que seria a *Santiago*, acabou mesmo por se perder algures no Atlântico Norte, não se conhecendo o motivo[1590].

Para 1553 e 1554 surgem diversos dados da presença francesa em territórios marítimos portugueses e que devem ser trazidos à discussão. No dia 30 de Setembro de 1553, indicava-se que uma armada francesa andava nas ilhas açorianas à procura da armada de Castela vinda das Índias Ocidentais[1591]. Poucos dias depois, a 2 de Outubro, era formalizada uma nova informação sobre a presença de uma armada francesa nos Açores[1592]. Por fim, a 6 de Maio de 1554, Pero Anes do Canto, provedor das armadas em Angra, escreveu ao rei dizendo que tinha uma provisão de Castela para que as naus das Índias Ocidentais largassem os cofres do ouro em terra, visto que havia notícias sobre corsários franceses[1593]. Precisamente em 1553 ou 1554, durante a torna-viagem da Ásia, perdeu-se a nau *Barrileira*, capitaneada por D. Jorge de Meneses, em dia, local e circunstâncias desconhecidas[1594].

Sabendo que as expedições corsárias poderiam demorar vários meses, chegando os seus participantes a invernar algures, caso da costa africana, isto depois de terem praticado actos depredatórios pelo Atlântico, é previsível que na época de chegada das naus da carreira da Índia tendessem a deslocar-se para os Açores[1595] e outros locais por onde as ditas passavam. As diferentes fases do ano deveriam corresponder a díspares áreas estratégicas de procura para os ataques. Assim, uma única expedição que pudesse ter como objectivo inicial o Brasil ou a costa ocidental africana, poderia, posteriormente, ter extensão aos Açores ou à costa portuguesa, pelo que as notícias aparentemente soltas que vamos encontrando para outras áreas não podem ser relegadas ao esquecimento durante o estudo do corso contra a carreira da Índia.

[1589] ANTT, *CSV*, liv. 1, fól. 381; pub por Joaquim Veríssimo Serrão, *op. cit.*, pp. 108-109. Para uma visão um pouco mais alargada sobre este caso, vide infra, vol. II, pt. II.
[1590] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 164, indica, erroneamente, que foi em Agosto de 1553; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, p. 121.
[1591] *Archivo dos Açores*, vol. IV, pp. 70-71.
[1592] *Ibidem*, vol. V, pp. 368-369.
[1593] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 92, n.º 120.
[1594] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 164.
[1595] Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, p. 290.

Quadro 6
Ataques franceses contra a carreira da Índia

Data	Navio	Local	N.º de navios inimigos	Desfecho/consequência
1523		Estreito de Gibraltar	Armada de Jean Florin	Roubo de 180.000 ducados. Apenas saqueado ou tomado?
1524 (Junho?)	Santa Maria Madalena	A 80 léguas de Aveiro	Armada de Jean Florin	Tomada e levada para Brest, onde foi saqueada, mas conseguiu chegar a Lisboa
1525	Santa Catarina do Monte Sinai	Costa portuguesa		Saqueado e incendiado
1543 (Abril)		A 25 léguas do cabo de São Vicente		Saqueado. Trazia D. Pedro de Castelo Branco

Com base no quadro 6, vemos que estão registados 4 ataques franceses a navios vindos da Índia, destacando-se o facto de que 3 ocorreram na década de 1520, ainda por cima em anos seguidos. Para os de 1523 e 1524 confirma-se que foram levados a cabo pelas armadas de Jean Florin, corsário ao serviço de Jean Ango, mostrando a importância da iniciativa privada nos actos corsários, se bem que estes fossem apoiados por Francisco I. Quanto à localização das ocorrências, 2 tiveram lugar ainda longe da costa portuguesa (uma ao largo do cabo de São Vicente e outra a 80 léguas de Aveiro), enquanto que uma ocorreu em sítio incerto e outra no Estreito de Gibraltar, desconhecendo-se as razões que levaram um navio vindo do Índico até àquela área. Contudo, a razão poderá ter estado relacionada com dificuldades náuticas encontradas na vinda para a costa portuguesa, sendo que talvez se tenha tentado procurar refúgio nalgum porto do Sul ibérico, acabando o navio por ser surpreendido por inimigos. Isto se, entretanto, não viesse já a ser perseguido, sendo este um possível factor para que se tenha deslocado para aquela área em fuga.

Outro destaque vai para o facto de haver uma tendência para o saque e não para a tomada efectiva do navio, se bem que não saibamos o que aconteceu exactamente em 1523 e, dois anos depois, ao saque da *Santa Catarina do Monte Sinai* tenha acrescido o seu incêndio, isto numa altura em que, segundo a cronística, a nau vinha a meter muita água. Procedeu-se desta forma para que o navio fosse ao fundo com toda a sua tripulação e não subsistisse qualquer indício do ataque e respectivo saque, pois isso, se chegasse ao conhecimento dos portugueses, viria a trazer problemas aos franceses implicados.

Pelo caminho ficam várias suspeitas de outras investidas contra navios da carreira da Índia e registos de embarcações que desapareceram sem que se saiba em que circunstâncias, pelo que é bem provável que os ataques franceses tenham feito outras vítimas vindas do Índico e que, como vimos, poderão não ter sido

levadas para França, mas sim para a Escócia ou a Dinamarca. Por outro lado, e conforme acabámos de ver, alguns navios poderão ter sido postos no fundo depois de saqueados. A ameaça francesa manteve-se após a morte de Francisco I, pelo que é preciso aprofundar investigações a fim de tentar descortinar algo mais sobre este assunto.

2.2. O corso inglês

2.2.1. Alguns ataques e intenções na primeira metade do século XVI

Conforme temos visto, é geralmente aceite que o corso, particularmente o inglês, só se manifestou seriamente contra a carreira da Índia a partir da década de 1580. No entanto, à semelhança dos actos franceses e tendo em conta que não existem estudos específicos que ajudem a compreender o tema, não teria havido da parte de ingleses uma vontade muito anterior de tomar navios carregados de especiarias? Não se prepararam expedições para tal? O que revela a documentação?

Contrariamente ao que se posso pensar, o medo face ao corso inglês já vinha de inícios do século XVI. Na referida carta de 5 de Março de 1513, em que é indicado que João Bretão estava a armar uma nau para ir esperar as naus da Índia e caravelas da Mina, era igualmente revelado que os ingleses preparavam uma grande armada e que era preciso ter cautela[1596]. Fica por saber, porém, quais as intenções inglesas.

Para além dos locais habituais por onde passava a carreira da Índia e de alguns portos do Reino, corsários oriundos de Inglaterra chegaram a actuar e a tomar navios portugueses no Estreito de Gibraltar, estando registados combates pelo menos desde 1521 com a armada portuguesa que actuava nessa área[1597]. Se bem que o espaço que se estende entre a costa algarvia e o Estreito não fosse uma paragem habitual para as naus vindas da Índia, que deveriam seguir a volta pelo largo em direcção aos Açores, algumas acabavam por aparecer misteriosamente no Sul de Portugal e de Castela, ficando também associadas a actos de descaminho e contrabando de mercadorias. Sendo a costa algarvia e o Estreito de Gibraltar fortes

[1596] Mário Brandão, *op. cit.*, vol. I, pp. 280-281.
[1597] Sobre o caso de 1521, cf. Damião de Góis, *op. cit.*, pt. IV, caps. LVII e LVIII, pp. 155-157; Bernardo Rodrigues, *op. cit.*, t. I, Lisboa, cap. LXII, p. 286; Fr. Luís de Sousa, *op. cit.*, vol. I, cap. XVII, pp. 176-178; José Virgílio Amaro Pissarra, "Vasco Fernandes César, capitão da armada do Estreito", in Francisco Contente Domingues e Jorge Semedo de Matos (org.), *A guerra naval no Norte de África (séculos XV-XIX)*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 2003, pp. 141-142.

áreas de corso e pirataria[1598], as naus da carreira da Índia ficavam igualmente sujeitas a ataques inimigos naquela região, podendo ter ocorrido ali ataques ou perseguições que não foram registadas ou que ainda estão por conhecer.

Um documento de 13 de Julho de 1524 alertava para o perigo de corsários franceses, referindo igualmente que, embora em paz e concórdia com Inglaterra, devia evitar-se, por todos os meios, entrar em luta com súbditos deste Reino, excepto se os portugueses fossem vítimas de tentativa de assalto[1599]. O corso inglês também afectava as naus vindas das Índias Ocidentais, sendo que em 1540, por exemplo, ocorreu um assalto a navios com essa proveniência[1600]. De notar que a carreira das Índias fazia semelhante trajecto de retorno entre os Açores e parte da costa portuguesa que os navios vindos da Ásia, pelo que este percurso tornava-se bastante apetitoso e altamente lucrativo para os inimigos, já que estamos a falar de navios envolvidos nas duas rotas comerciais mais ricas da época.

2.2.2. O corso no tempo de Isabel I (1558-1603)

Os ataques e problemas causados por navios ingleses continuaram nos anos seguintes. A 21 de Abril de 1559, D. Francisco Pereira escrevia de Bruxelas a Pero de Alcáçova Carneiro dizendo que se devia fazer guerra a franceses e a ingleses, pois estes agiam contra os interesses de Portugal. Dando conta de que Rui Gomes estava a enviar informações de Inglaterra, D. Francisco Pereira deixou o seguinte conselho:

> "Por amor de deus que nom peçemos sempre eSmoLa Porque des que qua estou nunqua houtra Cousa fiz senom Pedir Cartas de fauor Para offensas Reçebidas De quem no-Las quer fazer se lhe mostrasemos hos dentees huum Dia a françeses E a Jngreses Porventura que seriamos melhor Liurados, hordene vossa merçe Laa ysto Como seya serviço d'eL-Rey nosso senhor"[1601].

A década seguinte, conforme vimos anteriormente, ainda se tornou mais problemática. A 1 de Maio de 1563, João Pereira Dantas, embaixador português em França, escreveu para Portugal novamente sobre as 6 naus e 2 zabras que Francisco Costa, estando destacado em Inglaterra, havia dado conta de que se

[1598] Cf., *e.g.*, os vários estudos presentes em Francisco Contente Domingues e Jorge Semedo de Matos, *op. cit*.
[1599] ANTT, *CC*, pt. II, mç. 116, n.º 23.
[1600] João Marinho dos Santos, *op. cit*., vol. II, p. 414.
[1601] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 103, n.º 61.

estavam a preparar para ir à Florida ou aguardar as que vinham do Peru. Contudo, a carta informava agora que o destino dos navios ingleses não seria aquele primeiro local apontado, mas sim os Açores, onde se esperaria pelas naus vindas da Índia e da Mina. Deste modo, o embaixador aconselhava que se provesse a defesa dessas naus, enviando igualmente para o Reino as duas novas cartas remetidas pelo informador em Inglaterra[1602].

A ameaça inglesa era bem real, se bem que fosse impossível acompanhar todas as movimentações inimigas e bastante difícil conseguir informações e remetê-las atempadamente a fim de se evitar encontros indesejáveis. A 19 de Março de 1564, sob liderança de D. Antão de Noronha, destacado para assumir o cargo de vice-rei da Índia, partiu para o Índico mais uma armada portuguesa[1603]. No entanto, a c. 70 léguas de Lisboa, a armada veio a ser surpreendida por "ladrões ingrezes", fazendo-se acompanhar de 18 velas, entre as quais algumas "caravellas e outras embarcações maiores"[1604]. O acontecimento é relatado pelo padre Pero Parra, que escreveu de Goa a 24 de Novembro daquele ano:

> "Derão-nos trabalho, porque nos quiserão acometer; e como as naos hião todas desapercebidas, se pelejarão, segundo dizem, poderão-nos impidir a viagem deste ano. Tomarão huma nossa caravella que ia junto da nao capitanya e com aquella se forão, que nunca mais os vimos, e foy grande magoa para todos não poder remedear nem favorecer aquella caravella.
>
> Ouvy dizer que levava, fora das mercadorias, mais de quarenta mil cruzados em dinheiro, ainda que mais lastimas tínhamos da gente que hia, que não do dinheyro"[1605].

Deste caso há que destacar o facto de se estar perante uma armada inimiga de 18 navios, se bem que alguns possam ter resultado de presas entretanto capturadas após a saída de Inglaterra. É possível que os ingleses andassem a actuar pela costa algarvia e tenham avistado os navios da Índia a passar ao largo, tendo encetado daí uma perseguição, mas também se pode colocar a hipótese de ter sido uma acção premeditada, podendo a armada inglesa se ter colocado no Sul da costa portuguesa à espera para atacar e tentar fazer algumas presas. Seja como for, e ainda que as informações sejam algo lacónicas, a resistência oferecida pelos portugueses terá evitado que mais navios, para além da caravela, fossem tomados.

[1602] Idem, *ibidem*, mç. 106, n.º 70.
[1603] *Relações da carreira [...]*, pp. 37 e 130.
[1604] *Documentação para a história das missões [...]*, vol. IX, p. 332.
[1605] *Ibidem*, p. 332.

Por esta altura, os ingleses também já se aventuravam no mar dos Açores, o que podia pôr em causa igualmente a segurança das naus da Índia. Em 1565, 2 naus de corsários ingleses aproximaram-se do porto de Ponta Delgada e tomaram uma caravela. Todavia, devido ao facto de terem sido brindados com tiros de artilharia vindos de terra, foram obrigados a retirar-se sem tomarem os outros navios que ali estavam ancorados[1606].

Uma segunda fase do corso inglês contra navios portugueses, muito mais marcante, viria a ganhar forma já durante a Monarquia Hispânica. Perante uma nova conjuntura política e económica, os corsários ingleses passaram a ter larga liberdade para efectuar investidas nos territórios ultramarinos e ataques contra os navios portugueses, vindo a carreira da Índia a ser fortemente afectada[1607]. O mar dos Açores passou a ser um alvo preferencial das forças inimigas, onde as investidas conjuntas entre franceses e ingleses visavam não apenas conquistar as ilhas, o que se arriscou em 1585, 1587, 1590, 1591, 1597 e 1598[1608], tentando colocar o arquipélago sob domínio de D. António, mas também tomar as naus que vinham ricamente carregadas da Ásia e das Índias Ocidentais[1609]. De uma forma geral, e para este espaço marítimo em observação, as acções de guerra associadas à rebelião de D. António deram origem a um ciclo de violência e de pilhagem, confundindo-se os actos de pirataria e corso com as operações navais de carácter oficial[1610].

Um dos navios da carreira da Índia que veio a enfrentar ingleses foi a nau *Nossa Senhora da Boa Viagem*, que chegou a Lisboa a 4 de Setembro de 1583, depois de ter combatido com 3 navios inimigos nos Açores[1611]. Dois anos volvidos, a *Boa Viagem*, possivelmente o mesmo navio acabado de indicar, desapareceu algures durante o regresso ao Reino[1612].

[1606] BPARPD, *Livro velho do Tombo da Câmara Municipal de Ponta Delgada*, fl. 328v-329.
[1607] Vide infra, vol. I, cap. II.
[1608] F. Ribeiro da Silva, "O corso inglês [...]", p. 328.
[1609] Para a conjuntura desta década nos Açores e presença inglesa, cf. Avelino de Freitas de Meneses, *Os Açores [...]*, vol. I; João Pedro Vaz, *Campanhas do prior do Crato [...]*, pp. 54-81; José Damião Rodrigues, ""*Off the islands"* [...]", pp. 45-60.
[1610] Luís Ramalhosa Guerreiro, "Pirataria, corso e beligerância estatal no Sudoeste peninsular e ilhas adjacentes (1550-1600)", in Maria da Graça A. Mateus Ventura, *As rotas oceânicas (séc. XV-XVII)*, Lisboa, Edições Colibri, 1999, p. 137.
[1611] Luís Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 176; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*, p. 137.
[1612] *Relações da carreira […]*, pp. 45 e 137; *Memorias das armadas […]*, p. 258. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 220, indicam que a perda deveu-se a excesso de carga, se bem que, posteriormente (idem, *As armadas da Índia […]*, p. 138), não indiquem qualquer motivo.

Apesar das várias tentativas que os ingleses realizaram durante a década de 1580 para tomarem naus da Índia, nomeadamente no mar dos Açores, somente para 1587 surge registado esse feito. Tendo partido para a Índia em 1586, a nau *São Filipe*, capitaneada por João Trigueiros, foi obrigada a invernar em Moçambique, pelo que não alcançou aquele destino. Contudo, no ano seguinte, durante a torna-viagem da Índia e durante uma escala em Moçambique, ficou atestada a incapacidade da nau *São Lourenço* para navegar, situação que fez com que as mercadorias fossem transferidas para a *São Filipe*, que viria a partir para o Reino[1613]. Como era habitual, a nau terá vindo sobrecarregada, sendo de acrescentar que em Moçambique embarcaram 400 escravos negros[1614]. Entretanto, alguns meses depois, uma armada inglesa liderada por Francis Drake andava pela costa portuguesa, pelo que o regresso da *São Filipe* estava em perigo. A 10 de Maio de 1587, depois de algumas tomadias e destruição na costa algarvia, de onde se destacou um ataque a Lagos e a tomada da fortaleza de Sagres, Drake lançou ferro em Cascais com a intenção de investir sobre Lisboa e destruir a armada de D. Álvaro de Bazán[1615]. Gorado esse intento, Drake rumou ao cabo de São Vicente, onde parece ter recebido a informação de que uma nau da Índia havia invernado em Moçambique e estava para chegar, pelo que partiu para os Açores[1616]. A 9 de Junho de 1587, com uma armada de 9 navios, apresou a nau *São Filipe* a 20 ou 30 léguas da ilha de São Miguel[1617].

Apesar da inferioridade numérica, Diogo do Couto refere que, durante horas, se travou uma áspera batalha entre os ingleses e a *São Filipe*. A maior parte da tripulação portuguesa ficou ferida, morrendo o seu mestre, "que era mui grande official, com o que os marinheiros escoroçoaram logo"[1618]. No entanto, as fontes inglesas mostram outra versão, referindo que a artilharia da *São Filipe* estava colocada numa posição tão elevada que não alvejava os navios ingleses e que a

[1613] Diogo de Couto, *Da Ásia de […]*, déc. X, pt. II, liv. VIII, cap. IX, pp. 326-327; Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, pp. 11-12; *Relações da carreira […]*, pp. 46 e 137; *Memorias das armadas […]*, p. 258; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, pp. 221 e 223; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 139. Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 296, refere que a *São Lourenço* chegou a Moçambique "totalmente aberta e com todos os mastros cortados, depois de ter lançado ao mar a maior parte da mercadoria, salvando-se milagrosamente".
[1614] Número referido aquando da chegada da *São Filipe* aos Açores (cf. William Monson, *The naval tracts*, vol. I, [s.l.], Navy Records Society, 1902, p. 150).
[1615] Luís Ramalhosa Guerreiro, *O grande livro [...],* pp. 132-133.
[1616] William Monson, *op. cit.,* vol. I, pp. 137 e 148-149.
[1617] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. X, pt. II, liv. VIII, 1758, cap. IX, pp. 326-327; William Monson, *op. cit.,* vol. I, pp. 137-138 e 149-150; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 223; idem, *As armadas da Índia [...]*, p. 139; José Damião Rodrigues, *op. cit.*, p. 53.
[1618] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. X, pt. II, liv. VIII, cap. IX, p. 327.

maior parte da tripulação escondeu-se, acabando por oferecer fraca resistência[1619]. Seja como for, depois de a nau ter sido bombardeada, de ter ficado desaparelhada, muito danificada e em clara inferioridade numérica, João Trigueiros teve de se render.

Não obstante a violência própria deste tipo de acções, Diogo do Couto revela que Drake mostrou alguma cordialidade para com os portugueses, "fez muitos gazalhados" e deu-lhes uma naveta com água, mantimentos e outras coisas, acabando o capitão e os restantes homens, ainda que "roubados e pobres", por chegar a Lisboa[1620]. O cronista dá a entender que essa atitude esteve ligado ao facto de João Trigueiros se ter rendido. Face a tal acção por parte dos ingleses, referia-se, em início do século XVII, que as atitudes de Drake após o assalto nada tinham a ver com o que se passava durante os ataques perpetrados por neerlandeses, que chegaram a ser indicados como não tendo qualquer respeito pelas pessoas que vinham a bordo dos navios tomados, sujeitando-as a humilhações extremas[1621].

Quanto à nau portuguesa, foi levada para Inglaterra, sendo o acontecimento considerado um grande feito para os ingleses. A *São Filipe* ia carregada com mercadorias no valor de 108.000 libras e, só em pimenta, a cifra ascenderia a 40.000 libras[1622]. Mas mais do que o valor monetário, provava-se agora que os grandes navios portugueses vindos da Índia não eram invencíveis e que podiam ser tomados. Este apresamento teve consequências nos anos vindouros, já que vendo em primeira mão as riquezas provenientes da Ásia, deu-se a urgência de ingleses, e até dos seus "vizinhos" neerlandeses, em rumarem ao Índico[1623].

O Verão de 1587 ficou igualmente marcado por um ataque inglês à ilha do Corvo, tendo sido contados 14 navios inimigos, sendo que os maiores teriam c. 300 toneladas e os mais pequenos c. 60[1624]. Uma carta de 31 de Julho indicava que um barco de pesca proveniente de Angra, tendo partido pelo dia 19 e feito 12 dias de viagem até à costa portuguesa, havia chegado à torre de Belém trazendo o recado de que os ingleses haviam queimado alguns edifícios da ilha do Corvo. A

[1619] William Monson, *op. cit.,* vol. I, p. 150.
[1620] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. X, pt. II, liv. VIII, cap. IX, p. 327.
[1621] Cf. Melchior Estácio do Amaral, "Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena […]", in *História Trágico-Marítima*, vol. VI, pp. 144-145.
[1622] Luís Ramalhosa Guerreiro, *op. cit.,* p. 133; José Damião Rodrigues, *op. cit.*, p. 53.
[1623] Alfredo Botelho de Sousa, *Subsídios para a história [...]*, vol. I, p. 237; José Damião Rodrigues, *op. cit.*, p. 53.
[1624] AGS, *G.A.*, leg. 214, doc. 136; pub. por Avelino de Freitas de Meneses, *Os Açores e o domínio [...]*, vol. II, pp. 270-271.

resistência oferecida pelos locais fez acentuar a destruição causada pelos inimigos. Desta vez, Drake não estava presente, mas o seu sobrinho estaria integrado na armada. Os informantes acrescentaram que a armada inglesa estava a usar uma barca de Alfama que havia sido enviada de Lisboa à Terceira, levando avisos, mas que, no retorno, trazendo informações para o Reino, acabou por ser tomada pelos ingleses[1625]. Foi igualmente referida a chegada de outros 2 navios de aviso aos Açores, sendo que um deles havia dado a informação de ter encontrado, a 90 léguas da costa portuguesa, 27 navios e que pareciam rumar a águas reinóis. Não é indicada a sua origem, mas é muito provável que fossem ingleses.

Seja como for, para além de em Junho terem tomado a nau *São Filipe*, estas informações mostram que os ingleses poderão ter posto em perigo mais navios vindos da Índia, nomeadamente a nau *São Tomé* e a *Conceição*, que chegaram a Lisboa já na segunda metade de Agosto[1626].

Um caso bem conhecido de uma expedição corsária inglesa aos Açores foi relatado por Edward Wright, que em 1589 integrou uma armada liderada George Clifford, 3.º conde de Cumberland[1627]. A armada, que inicialmente era formada por 4 navios e 400 homens, saiu do estreito de Plymouth a 18 de Junho daquele ano, pela altura em que uma frota liderada por Francis Drake, a qual abordaremos mais adiante, começou a regressar a Inglaterra. Cumberland passou pela costa ibérica e dirigiu-se para as ilhas, chegando à vista de São Miguel a 1 de Agosto, onde fez 3 capturas durante a noite, e partiu do arquipélago apenas a 29 de Outubro, tendo estado em quase todas as ilhas, feito vários apresamentos e investidas em terra[1628].

Não sendo nosso objectivo contextualizar toda a expedição, importa-nos sobretudo os problemas colocados aos navios da carreira da Índia. Edward Wright refere que, pouco tempo depois da chegada a São Miguel, os ingleses interceptaram uma caravela espanhola que levava cartas para aquela ilha com a informação de que as carracas –alusão às naus da Índia – tinham partido da Terceira para Portugal oito dias antes[1629]. No entanto, parece-nos que se poderá ter tratado de um caso de contra-informação para tentar iludir os ingleses, contendo as

[1625] Idem, *ibidem*, vol. II, pp. 270-271.
[1626] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, pp. 177-178; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, p. 139.
[1627] "Pirataria nos Açores no último quartel do século XVI", in *Insulana,* vol. XIX, Ponta Delgada, Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1963, pp. 40-64.
[1628] Cf. *ibidem*, pp. 40-64.
[1629] *Ibidem*, p. 43.

cartas informações falsas para que os inimigos desistissem dos seus intentos[1630]. Mais tarde, a 27 de Agosto desse ano, quando ia a caminho da ilha Terceira para tentar apresar as carracas, isto depois de receber ao largo da ilha das Flores, por parte do navio *Drake*, a notícia de que, afinal, ainda estavam em Angra, Cumberland resolveu fazer um desvio e investir sobre o Faial para atacar uns navios que ali estavam sob protecção da fortaleza[1631]. Naquele local foram tomados 6 navios, sendo que um deles, vindo de São João de Porto Rico, tinha 250 toneladas e estava armado com 14 canhões de ferro[1632]. Embora Gaspar Gonçalves Dutra, numa carta enviada para Lisboa (posterior a 6 de Outubro) e endereçada a Lopo Gil Fagundes, tenha indicado que uma nau da Índia havia sido tomada naquela ocasião[1633], é muito provável que tenha feito confusão com o navio vindo de Porto Rico, território que fazia parte das Índias Ocidentais.

Por sua vez, Linschoten, que relata a chegada da armada da Índia aos Açores em 1589, vindo ele próprio numa das naus, apresenta dados divergentes aos que são indicados por Wright e Dutra. Refere que, ao anoitecer de 22 de Julho, a armada vinda da Ásia começou a ser perseguida por 3 navios ingleses ao largo das ilhas do Corvo e Flores, trocando-se desde logo tiros entre ambas as partes, fazendo-se de tudo para que os navios portugueses conseguissem escapar e mais rapidamente chegassem à Terceira. Linschoten acrescenta que o conde de Cumberland passava diariamente por essa ilha com navios de guerra, pelo que era primordial ancorar perto de terra, sob protecção da fortaleza, sendo que todos os navios provenientes da Ásia conseguiram atingir esse objectivo a 24 de Julho[1634]. Neste sentido, fica afastada, efectivamente, a ideia de que um dos navios apresados pelos ingleses no Faial seria uma nau da Índia.

Já em Setembro, depois de falhada a intenção de se tomar as naus da Índia na Terceira, uma vez que já haviam partido para Lisboa – informação dada a 31 de Agosto por ingleses que vinham fugidos daquela ilha, indicando que a partida havia sido uma semana antes –, os corsários iniciaram o seu regresso ao Faial "com o intento de surpreender a vila"[1635].

Face aos dados contraditórios vistos na confrontação de informação aduzida por Linschoten e Wright, somos levados a questionar se terão existido duas

[1630] Vide infra, vol. II, cap. II.
[1631] "Pirataria nos Açores [...]", p. 45.
[1632] *Ibidem*, p. 45.
[1633] *Archivo dos Açores*, vol. II, p. 304.
[1634] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, pp. 332-335.
[1635] "Pirataria nos Açores […]", p. 46.

armadas inglesas a actuar nos Açores naquele Verão de 1589. Conforme foi indicado, se Linschoten refere que a perseguição às naus da Índia começou a 22 de Julho, Edward Wright atesta que a armada de Cumberland apenas havia chegado aos Açores a 1 de Agosto. Neste sentido, ou havia uma armada inglesa prévia nos Açores, sendo que chegou a ser colocada a hipótese de os 3 navios ingleses terem vindo do Brasil ou das Antilhas[1636], ou então estamos perante um lapso cronológico ou uma narrativa inventada por Linschoten. É possível que a armada do conde de Cumberland não fosse a única que tivesse vindo de Inglaterra e que, por essa altura, estivesse a actuar nos Açores. Embora a 18 de Abril de 1589, quando partiu rumo à costa ibérica com uma frota de c. 170 navios, Francis Drake também levasse ordens para que se tomasse uma das ilhas dos Açores para se conseguir uma base de apoio e atacar os navios da prata, é indicado que nem sequer rumou às ilhas, alegando-se dificuldades de navegação e ventos contrários[1637]. Mesmo assim, não é de rejeitar que alguns navios que faziam parte da frota de Drake se possam ter deslocado às ilhas para tentar apresar as naus da Índia, ainda que sem sucesso. Aliás, chega a ser referido que, nesse ano, Drake esteve em frente da baía de Angra[1638]. No entanto, poderá ser uma confusão com a armada de Cumberland.

Para tentar explicar estas contradições ainda se poderia defender a hipótese de que tivesse havido somente uma divisão de navios da armada de Cumberland, até porque a mesma foi engrossando, à medida que os vários navios iam sendo tomados, mas a verdade é que Edward Wright refere que esta armada só chegou ao largo dos Açores uma semana após a data que é indicada por Linschoten para a chegada das naus da Índia. Além disso, as informações de Linschoten indicam que a partida da armada da Índia rumo a Portugal ocorreu no dia 8 de Agosto, se bem que tenha voltado para trás devido a ventos contrários e a falta de água. Terá partido definitivamente por volta do dia 30 do mesmo mês, um dia antes de uma passagem de 6 ou 7 navios de Cumberland pela Terceira[1639], pelo que entramos em nova contradição. Recorde-se que Edward Wright diz que, por volta do dia 27 de Agosto, os ingleses receberam a notícia de que a armada da Índia estava em Angra, sendo que mais tarde, a 31 desse mês, acabariam por ser avisados de que a mesma havia partido dali uma semana antes, o que teria sido por volta do dia 24.

[1636] Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. IV, p. 244.
[1637] Visconde de Santarém, *op. cit.*, t. III, pp. 513-514; José Damião Rodrigues, *op. cit.*, p. 54.
[1638] Manuel Augusto de Faria, *op. cit.*, p. 183.
[1639] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, pp. 335-336.

Linschoten indica igualmente que, estando as naus da Índia em Cascais a preparar-se para entrar no Tejo, apareceu uma armada de Drake[1640], o que mostra que outros navios ingleses andavam na costa, possivelmente vindo no encalço das naus da Índia.

Seja como for, parece não haver dúvida de que, face ao êxito de Francis Drake em 1587, a expedição do conde de Cumberland aos Açores teria como grande objectivo a tomada de mais navios vindos da Ásia, bem como dos que vinham das Índias Ocidentais[1641]. Não conseguiu esse objectivo para o primeiro caso, mas condicionou a navegação naquele arquipélago durante 3 meses, podendo ter afectado indirectamente os navios da carreira da Índia.

Era cada vez mais difícil às naus da Índia concluírem a viagem de retorno sem que, algures no Atlântico, se deparassem com corsários ingleses. Aliás, como vimos, pouco depois de se sair de Lisboa começavam a surgir os perigos, sendo frequente que os ingleses pairassem nas imediações da barra do Tejo e no cabo de São Vicente. Em Outubro de 1590, a naveta *Espírito Santo*, capitaneada por Diogo Pereira Tibau, tendo partido para a Índia, lutou com dois navios ingleses e foi tomada apenas três dias depois da largada do Tejo, acabando por ser levada para Inglaterra com toda a gente a bordo. Ao regressar a Lisboa, o capitão foi preso, mas, ao declarar-se inocente, acabou por ser libertado[1642].

Tal como os franceses, os ingleses tinham armadas a actuar em diferentes locais estratégicos em simultâneo, dividindo esforços para apresar as naus da Índia e as que vinham das Américas. Assim, igualmente em 1590, uma armada inglesa andava pelos Açores a fazer apresamentos. A 7 de Agosto, 20 navios ingleses aproximaram-se da ilha Terceira, sendo que 5 pertenciam à rainha[1643]. Neste mesmo ano, durante a torna-viagem, a nau *Madre de Deus*, capitaneada por Bernardim Ribeiro Pacheco, falhou a escala em Santa Helena e teve de ir ao Brasil fazer a aguada. A informação chegou a São Miguel a 1 de Setembro, por intermédio de uma naveta portuguesa vinda de Pernambuco. Já no regresso, a *Madre de Deus* pelejou algures durante sete dias com 2 ou 5 navios ingleses, muito provavelmente nos Açores. Não se sabem pormenores concretos da ocorrência, mas as fontes

[1640] Idem, *ibidem*, p. 336.
[1641] Marco Oliveira Borges, "O ataque da armada do conde de Cumberland à ilha do Faial (1589): uma revisitação histórica à luz de três fontes distintas", comunicação apresentada no *VII Colóquio O Faial e a periferia açoriana nos séculos XV a XX* (Faial, 15/05/2018).
[1642] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 352; *Relações da carreira [...]*, pp. 48 e 139; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, p. 141.
[1643] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 350.

indicam que, em Setembro desse ano, 4 naus da Índia chegaram seguras a Lisboa, incluindo a *Madre de Deus*, pelo dia 11, se bem que bastante danificada e com muitas baixas devido ao ataque inglês[1644].

É bem possível que as outras 3 naus, a fim de evitarem encontros indesejáveis com ingleses, se tenham desviado dos Açores, chegando assim seguras ao Tejo. Aliás, Linschoten refere que, no dia 5 de Setembro, uma caravela de aviso havia chegado à Terceira vinda do Corvo, dando várias indicações sobre os apresamentos dos corsários ingleses, que já contavam com c. 40 navios, sendo que uma das vítimas havia sido uma caravela de aviso portuguesa que tinha cartas com informações para as naus da Índia. Acrescenta que, por essas razões, os navios vindos da Ásia não arriscavam passar pelas ilhas, navegando para a costa portuguesa por uma altura entre 40º e 42º, rota que permitia seguir rumo a Lisboa e evitar o cabo de São Vicente, conhecido entre os marinheiros castelhanos como o "cabo de las sorpresas"[1645]. Caso não tivessem seguido aquela geografia, refere Linschoten, "dificilmente teriam concluído a viagem a salvo, pois o mar estava coberto de ingleses por todos os lados"[1646]. Essa situação fez com que Filipe II ordenasse que a armada que retornaria de Havana não seguisse viagem, deixando-se ficar por ali até ao ano seguinte, mas muitos mareantes não respeitaram as indicações, acabando por seguir viagem e ser tomados por ingleses.

Para 1591, é referido que o galeão *São Lucas*, durante a torna-viagem, se perdeu na altura da ilha da Madeira, ainda que também chegue a ser indicado que o acontecimento teve lugar na ida, no local conhecido por Vale das Éguas[1647]. Este ano ficou marcado pela presença de dezenas de navios ingleses nos Açores, numa nova expedição liderada pelo conde de Cumberland, culminando com uma batalha naval na ilha das Flores com a armada de protecção enviada às ilhas[1648].

Os corsários ingleses voltaram a atacar navios vindos da Índia em 1592, ano de mais uma expedição aos Açores e em que as naus retornadas da Ásia vieram sobrecarregadas, algo que era habitual, mas desta vez acrescia o problema porque se traziam "las haziendas de los frutos de la Índia de dos anos"[1649]. A nau *Santa*

[1644] Idem, *ibidem*, pp. 350-351; *Relações da carreira [...]*, p. 47; *Memorias das armadas [...]*, p. 259; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 179, indica que chegaram 5; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 225; idem, *As armadas da Índia [...]*, p. 140.
[1645] Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. VIII, Paris, S.E.V.P.E.N, 1959, pp. 266-267.
[1646] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 351.
[1647] *Memorias das armadas [...]*, p. 260; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 179; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, p. 141.
[1648] Vide infra, vol. II, cap. II.
[1649] Duarte Gomes Solis, "Sucesso de las naues [...]", p. 14.

Cruz, indo demandar a ilha do Corvo durante a torna-viagem, encontrou uma armada inglesa. Entendendo que não se poderia defender, o capitão, António Teixeira de Macedo, mandou encalhar na ilha das Flores, salvando-se as pessoas, mas queimando-se o navio e as fazendas que tinha dentro para que não ficassem na posse dos inimigos. O acontecimento teve lugar a 9 de Julho[1650].

A 15 ou a 19 de Agosto do mesmo ano, a *Madre de Deus*, depois de pelejar durante um dia com aquela mesma armada de ingleses, não teve a ventura de 1590, tendo sido tomada de assalto junto à ilha do Corvo. Vindo apartada das outras naus e entrando num porto daquela ilha sem uma fortaleza que permitisse a sua protecção, a nau não pôde resistir aos corsários que pairavam nas imediações[1651]. As pessoas foram largadas em terra e a nau levada para Inglaterra[1652]. Isabel I, apesar de apenas ter disponibilizado 2 navios seus para a expedição de 1592 aos Açores, sendo que somente um deles entrou em combate, acabou por ficar com a maioria dos lucros obtidos, levando ao descontentamento dos mercadores aventureiros[1653].

Igualmente em 1592, a nau *São Bernardo*, capitaneada por Simão Vaz Telo, desapareceu algures durante a torna-viagem, não se tendo apurado qual o motivo da ocorrência. Face ao exposto, em 1592, apenas chegou a Lisboa a nau *São Cristóvão*, pelo dia 18 de Julho[1654]. E nesse ano o perigo chegou a ser grande nas imediações da barra do Tejo, havendo a informação de que, pelo menos em finais de Junho desse ano, 12 galeões ingleses estavam estrategicamente posicionados em Cascais, tomando os navios que chegavam àquele local e que pretendiam rumar a Lisboa[1655].

Nos anos seguintes os navios ingleses continuaram a constituir uma grande ameaça para os navios vindos da Ásia. A 23 de Junho de 1594, a nau *Chagas*, vindo como capitânia, foi queimada por corsários ingleses liderados pelo conde de Cumberland, tendo o acontecimento ocorrido algumas léguas ao largo da ilha do

---

[1650] *Relações da carreira [...]*, pp. 49 e 140; *Memorias das armadas [...]*, p. 260; Luís Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 180; Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, p. 14; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, p. 142.
[1651] *Fontes documentais de Veneza [...]*, p. 619, doc. 237.
[1652] *Relações da carreira [...]*, pp. 49 e 140; *Memorias das armadas [...]*, p. 260; Luís Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 180; Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, p. 14; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, p. 142.
[1653] Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. I, p. 264.
[1654] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 180; Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, pp. 14-15; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, p. 142.
[1655] *Fontes documentais de Veneza [...]*, pp. 617-618, docs. 234 e 235.

Faial[1656]. Construída na Índia, de onde partiu em 1593, a nau era capitaneada por Francisco de Melo Canaveado, sendo considerada uma das maiores do seu tempo. Vinha carregada de muita riqueza e pedraria, com bastante gente e excesso de carga[1657]. Apanhou grandes tormentas na área do cabo da Boa Esperança, onde quebrou o mastro do traquete, pelo que teve de arribar a Moçambique, vindo a invernar, à semelhança da nau *Nossa Senhora da Nazaré*. Por sua vez, a *Santo Alberto*, que também tinha partido da Índia em 1593, perdeu-se na costa do Natal, acabando os sobreviventes por fazerem uma longa caminhada até Moçambique[1658].

De volta ao Reino, a *Chagas* partiu de Moçambique ainda mais sobrecarregada, visto que recebeu toda a fazenda que foi possível da *Nazaré*, metendo água pelo cisbordo[1659]. Como o piloto havia morrido, o sota-piloto tomou o seu lugar. A nau apanhou novamente grandes tormentas no cabo da Boa Esperança, fazendo bastante água, tendo sido obrigada a lançar ao mar muita fazenda que vinha no convés e mantimentos[1660].

Passado o cabo, e devido à pressão que muitos faziam para que se aportasse em Santa Helena, o capitão-mor indicou que o regimento que trazia proibia essa escala, devido ao receio de encontro com ingleses, sendo que, em caso de necessidade de mantimentos e água, a nau deveria rumar apenas a São Paulo de Luanda, ficando igualmente afastada a hipótese de se dirigir ao Brasil[1661]. No entanto, por outro lado, havia o receio de que os ingleses fossem a Angola, já que em 1592, quando tomaram a *Madre de Deus*, ficaram na posse de um regimento de igual conteúdo ao que levava Francisco de Melo e que referia para não se fazer escala em Santa Helena, somente em Angola. Deste modo, ficou no ar a ideia de que, para evitarem os ingleses, era melhor fazer escala em Santa Helena, mas a verdade é que o capitão-mor ordenou que se fosse a Angola. Ali foi tomada água, mantimentos e muitos escravos, seguindo a nau a sua viagem, mas acabou por ficar retida na área de "grandes e doentias calmarias" da Guiné, o que

[1656] *Relações da carreira [...]*, pp. 49-50 e 141; *Memorias das armadas [...]*, p. 260; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, pp. 180 e 196; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 227; Augusto Salgado, *Portugal e o Atlântico [...]*, p. 118.
[1657] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, pp. 134 e 140-141; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 157; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 180; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 227.
[1658] Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 159; *Relações da carreira [...]*, pp. 49-50; Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, p. 16.
[1659] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, pp. 140-141; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 159.
[1660] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, pp. 142; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 160.
[1661] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, pp. 141-142; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 160.

fez com que toda a gente fosse afectada pelo escorbuto, morrendo quase metade[1662].

Ultrapassadas as calmarias, outro dilema surgia quanto ao restante trajecto: passar pelos Açores ou evitar as ilhas e seguir para a costa portuguesa. Apesar de o regimento régio ordenar que a nau fosse até à paragem da ilha do Corvo, de modo a receber o apoio da armada das ilhas, o receio da maioria dos embarcados, que temiam um possível encontro com inimigos, fazia com que se pensasse o contrário[1663]. Entretanto, espalhando-se a bordo a informação de que não seria feita escala nos Açores, vários homens do mar, suspirando por água fresca e frutas das ilhas, requereram aquela escala, argumentando que não haviam mantimentos suficientes para se chegar ao Reino. Feito novo conselho a bordo, e face ao motim despoletado e ao que ordenava o regimento, o capitão-mor viu-se obrigado a rumar ao Corvo, preparando-se todos para um possível confronto armado, ficando assente que, "encontrando inimigos, antes se abrasariam que entregar-se"[1664]. Mas muitas pessoas tinham morrido de escorbuto e das que sobreviveram a maior parte vinha tão doente e fraca que mal conseguiram pegar nas armas quando avistaram os Açores.

Chegando à vista do Corvo, não foi possível fundear devido ao vento contrário, pelo que a nau foi na volta da ilha do Faial. A 22 de Junho avistou 3 naus grossas inglesas, com porte entre 300 a 400 toneladas, fazendo parte de uma armada aprestada à conta do conde de Cumberland e de seus amigos, estando fortemente munidas com artilharia de bronze[1665]. Travou-se uma dura batalha de bombardas e mosquetes durante 24 horas, seguindo-se a abordagem por parte dos navios inimigos, vindo muitos ingleses que entraram na nau a morrer. Devido ao lançamento de lanças incendiadas, a nau começou a queimar em várias partes, sendo que quando o fogo atingiu a pólvora deu-se uma explosão e o casco afundou[1666]. Muitos atiraram-se à água e morreram afogados, outros ainda tentaram safar-se agarrados a jangadas, barris e a paus. Contudo, os ingleses, com o auxílio das suas lanchas armadas, foram matando aqueles que iam suplicando por ajuda no mar, "trespassando-os de parte a parte cruelmente com as lanças, como

[1662] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, p. 143; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 161.
[1663] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, p. 143; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 161.
[1664] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, p. 145; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 162.
[1665] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, p. 146; Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. I, pp. 266-267.
[1666] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, pp. 159-160; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, pp. 163-171; *Relações da carreira [...]*, pp. 49-50 e 141; *Memorias das armadas [...]*, p. 260; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, pp. 180 e 196; Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 92, pp. 303-304.

carniceiros"[1667]. Alguns ainda foram salvos, mas isso só foi possível porque um grumete, estando na água, deu a iniciativa e mostrou um bisalho de pedraria em sinal de que o daria se os ingleses o tirassem dali. No final, apenas sobreviveram 13 ou 14 pessoas da *Chagas*: 9 portugueses e 4 ou 5 escravos. Os sobreviventes foram lançados na ilha das Flores, exceptuando dois capitães, Nuno Velho e Brás Correia, que foram levados para Inglaterra[1668]. Desta vez não se pôde narrar a cordialidade inglesa que havia sido vista para o caso de 1587 – quando Drake tomou a nau *São Filipe* e disponibilizou alguns bens às pessoas que vinham embarcadas –, sendo os ingleses vistos como "cruéis luteranos"[1669].

Muitas das pessoas teriam sido salvas caso o navio tivesse ido ao fundo perto de terra, mas o incidente, segundo Pero Roiz Soares, teve lugar a 5 léguas do Faial. Portanto, era uma distância demasiado extensa mesmo para quem soubesse nadar, ainda para mais vindo as pessoas doentes e sabendo-se que naquela época eram poucos os que sabiam nadar.

Sedentos de uma presa rendosa, situação primordial para se voltar a Inglaterra, após o afundamento da *Chagas* os ingleses mantiveram-se nos Açores durante mais de um mês. Estando a passar pelas ilhas, a nau *São Filipe*, que vinha como capitânia e sob liderança de D. Luís Coutinho, foi avistada pelos inimigos, trocando-se desde logo tiros de artilharia[1670]. Pouco depois, os ingleses ataram Nuno Velho e Brás Correia e, de forma intimidadora, levaram-nos numa lancha até D. Luís Coutinho, ordenando, em nome da rainha de Inglaterra, que amainasse, caso contrário queimariam a nau portuguesa, assim como havia sido feito à *Chagas*, sendo que os capitães portugueses estavam ali para confirmar o sucedido. O capitão-mor, ao responder, ordenou que a lancha ficasse afastada, indicando aos ingleses que, em 1591, durante o combate na ilha do Corvo, havia sido ele a tomar e a desbaratar Richard de Greenville e que apenas reconhecia a realeza de D. Filipe II. Acrescentou que deveria ser transmitido à armada inimiga que fizesse o que bem entendesse, pois ele responderia à altura, chegando mesmo a provocar os ingleses, dizendo que a "nau vinha carregada de muita riqueza e de muita pedraria"[1671].

[1667] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, pp. 153 e 157; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 168.
[1668] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, pp. 159-160; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, pp. 170-171.
[1669] Idem, *ibidem*, p. 169.
[1670] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, p. 162; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 172.
[1671] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, p. 163; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 172.

Face às palavras trocadas, e perante a incapacidade de abordar a nau portuguesa, os ingleses decidiram que iriam queimá-la. Neste sentido, pensou-se em fazer da nau de Cumberland, que era velha, um brulote, ou seja, um navio incendiário que, sem tripulação, era lançado sobre os inimigos com o objectivo de incendiá-lo (fig. 73). Entretanto, continuando a troca de tiros de bombarda de parte a parte durante a tarde, um tiro disparado da *São Filipe* destruiu o mastro do traquete da nau de Cumberland. Com a vinda de trovoada, a nau portuguesa foi saindo do local do confronto, vindo as duas naus inglesas que estavam em condições de navegar a seguir, já durante a noite, o farol da *São Filipe*, que D. Luís Coutinho ordenou que ficasse aceso. No entanto, os ingleses acabariam por desistir da perseguição, continuando a *São Filipe* a sua viagem para Lisboa[1672]. Deste caso, que tem sido pouco abordado pela historiografia e que mostra a persistência dos corsários ingleses em atacarem nos Açores, fica por saber o local exacto e o dia em que se deram os confrontos.

Fig. 73 – Ataque de um brulote neerlandês contra o navio inglês *Royal James*.
Batalha de Solebay (1672).
Fonte: Willem van de Velde, *o Novo*.

O Verão de 1594 não terminaria sem que outra nau da Índia se perdesse, ao que parece devido a acção inimiga indirecta. A nau *São Pedro*, capitaneada por Pedro Gonçalves e não tendo conseguido parar em Santa Helena para se abastecer de água, foi até ao Brasil. Fundeou na costa de Pernambuco, acabando por dar à costa a 4 de Agosto, durante um temporal, situação que permitiu aos

[1672] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, pp. 163-164; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, pp. 172-173.

inimigos ingleses tomaram alguma fazenda[1673]. No entanto, as indicações não são muito precisas, podendo a nau ter sido perseguida desde Santa Helena pelos ingleses, sendo que a possível presença inimiga na ilha poderá ter sido a razão para não se ter parado naquele local para aguada.

De uma forma global, os prejuízos materiais e o alarme social provocados pela actividade corsária inglesa nas ilhas e costa portuguesa era inquietante, acabando, por exemplo, as barras do Sado e do Tejo por ficar fortemente condicionadas à navegação: «tienen los cosarios çerradas todas estas barras robando quantos entran y salen hasta meterse devaxo del artillª de Cascaes»[1674]. Assim se dirigia D. Juan de Silva a Felipe II, a 5 de Março de 1594. Estava-se perante uma guerra de corso e que também visava afectar fortemente a economia de Portugal e Espanha. Contudo, muito ainda está para perceber das investidas inglesas contra alvos ibéricos.

No que respeita à carreira da Índia, é possível que entre 1587 e 1594 outras naus, algures entre os Açores e a costa portuguesa, tenham encontrado navios ingleses e sido perseguidas ou até travado combate antes de chegarem ao Tejo, podendo inclusive não ter conseguido escapar a apresamentos ou naufragado por danos causados em confrontos. Este último aspecto remete-nos para o impacto indirecto do corso, ao qual não tem sido dada a devida importância. Pero Roiz Soares, aludindo a um período que vai de 1580 a 1594, diz que se perderam 28 naus da Índia[1675]. Algumas dessas perdas resultaram de acções inimigas directas e indirectas, mas recorde-se, mais uma vez, que naquela cronologia algumas naus desapareceram na torna-viagem sem que se saibam as circunstâncias, pelo que os números conhecidos poderão não corresponder ao total das reais ocorrências.

Este tipo de perdas continuou a ser uma realidade nos anos seguintes. A 15 de Abril de 1595, durante a torna-viagem, as naus *São Bartolomeu* e *São João* desapareceram sem que se saibam pormenores[1676]. Este foi um ano em que, como de costume, os corsários ingleses estiveram bastante activos. Uma informação de 22 de Julho transmitida por Agustino Nani, embaixador de Veneza em Madrid, dava

[1673] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, p. 161; *Relações da carreira [...]*, pp. 49-50 e 141; *Memorias das armadas [...]*, p. 260; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, pp. 180 e 196; Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. I, p. 271; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, p. 143.
[1674] Apud Luís Falcão Fonseca, *Guerra e navegação a remos [...]*, p. 86.
[1675] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 92, p. 302.
[1676] *Memorias das armadas [...]*, p. 260; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 181; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 227; idem, *As armadas da Índia [...]*, p. 143.

conta de que uma frota de 80 velas estava para partir de Inglaterra, sendo que o objectivo era atingir a ilha Terceira para aguardar as naus da carreira da Índia[1677]. Chegados a 18 de Agosto, a mesma fonte dava conta de que duas naus vindas da Índia, tendo evitado a ilha de Santa Helena, haviam feito escala em São Tomé[1678]. A 23 de Setembro, indicou que um galeão da armada do Consulado, tendo-se apartado da restante armada na ilha Terceira, entrou em combate com corsários liderados pelo conde de Cumberland[1679]. Por carta de 27 de Outubro, o corregedor de Leiria deu conta de diversas movimentações de corsários ingleses, das presas e dos estragos que andavam a causar na costa portuguesa e ilhas[1680].

A documentação relativa ao ano seguinte mostra semelhante tipo de indicações para as naus da Índia e presença de corsários na costa portuguesa e ilhas. Relativamente aos corsários, o embaixador veneziano indicou, a 4 de Maio, que 21 navios ingleses sob comando do conde de Cumberland pairavam no litoral português para socorrer Francis Drake ou incendiar as naus portuguesas vindas da Índia[1681]. A 20 de Agosto, Agustino Nani aludia à chegada da nau *São Pantaleão* com drogas e especiarias no valor de 800.000 escudos. Com receio de encontrar corsários, veio por fora dos Açores, subindo bastante em latitude, excluindo a escala na Terceira[1682]. É o único navio da carreira da Índia de que há registo de ter chegado à capital portuguesa em 1596, sendo que a nau *Nossa Senhora da Luz* havia desaparecido algures durante a torna-viagem[1683]. Ao chegar à costa portuguesa, a *São Pantaleão* foi informada da presença de 150 navios ingleses no mar[1684].

Nova expedição inglesa aos Açores partiu de Inglaterra a 9 de Julho de 1597. No entanto, o objectivo inicial era o de atacar a base espanhola em Ferrol e só depois partir para as ilhas. A principal determinação consistia em tomar a Terceira, ou outra ilha açoriana, de modo a estabelecer uma base de apoio à navegação para vigiar a chegada dos navios de torna-viagem da Índia e Índias Ocidentais, ambição inglesa antiga e considerada essencial para que mais facilmente pudessem tomá-

[1677] *Fontes documentais de Veneza [...]*, p. 647, doc. 284.
[1678] *Ibidem*, p. 649, doc. 286.
[1679] *Ibidem*, p. 651, doc. 288.
[1680] *Archivo dos Açores*, vol. I, p. 239.
[1681] *Fontes documentais de Veneza [...]*, p. 656, doc. 299.
[1682] Cf. J. R. Vaz Monteiro, "A viagem de regresso [...]", p. 104; *Fontes documentais de Veneza [...]*, p. 664, doc. 310.
[1683] *Relações da carreira [...]*, pp. 51 e 142; *Memorias das armadas [...]*, p. 261; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 181; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, p. 144.
[1684] J. R. Vaz Monteiro, "A viagem de regresso [...]", pp. 159-160.

los. De qualquer forma, uma tempestade causou vários danos nos navios ingleses, pelo que a armada teve de arribar com avarias, tornando a sair de Inglaterra apenas a 17 de Agosto e com menos homens[1685]. Em início de Setembro, é indicado que uma frota inglesa de 160 velas havia sido avistada na Corunha. Ao chegar a notícia de que se aproximava de Lisboa, a cidade começou a preparar-se para a guerra[1686]. Por essa altura, 4 naus carregadas de especiarias e outras mercadorias asiáticas já haviam aportado na cidade[1687], mas os corsários ingleses, possivelmente ignorando isso, haviam rumado aos Açores, onde chegaram a ser contadas 136 velas inimigas[1688].

Depois de saqueada a vila da Horta[1689], os ingleses decidiram deslocar-se para a Graciosa, tencionando o conde de Essex fazer desta ilha a referida base de apoio. No entanto, como o porto não era bom, um dos pilotos aconselhou que se fosse para São Miguel com o grosso da frota, ficando uma pequena armada para cruzar o espaço marítimo entre a Graciosa e São Jorge, bem como outra para patrulhar o espaço a Oeste[1690]. Uma caravela de aviso vinda da Terceira ainda fez chegar a Lisboa a informação de que os inimigos estavam ao largo da ilha de São Miguel[1691], mas na cidade não se sabia que uma nau da Índia vinha de arribada. Capitaneada por Vasco da Fonseca, a nau *São Francisco* teve problemas no percurso para o Índico e arribou à Bahia com o leme partido, percebendo-se que não reunia condições para seguir viagem rumo à Ásia. No Brasil carregou açúcares, mas, por fazer muita água, veio a ter de descarregá-los em Porto Rico. Acabou por retornar, mas foi perseguida no mar dos Açores, varando na ilha de São Miguel para fugir à perseguição inimiga, tendo sido queimada voluntariamente, a 17 de Outubro, para não cair na mão dos corsários[1692].

Além dos ataques à carreira da Índia, os ingleses chegaram a bloquear a barra do Tejo e a impedir a saída dos navios para a Ásia. Assim foi em 1598, quando 5 naus capitaneadas por D. Jerónimo Coutinho ficaram retidas no Tejo, não passando do ancoradouro de Santa Catarina, exceptuando a nau *Paz*, que

[1685] Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. I, pp. 272-273.
[1686] *Fontes documentais de Veneza [...]*, pp. 675, docs. 332 e 333.
[1687] *Ibidem*, pp. 674-675, doc. 331.
[1688] Manuel Augusto de Faria, "Relatório do capitão Francisco de La Rua sobre a incursão do conde de Essex na Horta, em 1597", in *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, n.º 16, Horta, 2007, p. 194.
[1689] Sobre este assunto, cf. idem, *ibidem*, pp. 175-195.
[1690] Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. I, pp. 273-274.
[1691] *Fontes documentais de Veneza [...]*, p. 676, doc. 334.
[1692] *Relações da carreira [...]*, pp. 52 e 143; *Memorias das armadas [...]*, p. 261; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 182; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, p. 230; idem, *As armadas da Índia [...]*, p. 144.

encalhou em frente a Santo Amaro de Oeiras, ficando em seco durante uma maré[1693]. O bloqueio havia sido efectuado por uma grossa armada liderada pelo conde de Cumberland, sendo considerado "coussa que nunca outra tal acontesseu depois de Portugal ser Portugal"[1694]. Além de impedirem a saída de navios, os ingleses iam tomando aqueles que chegavam às imediações com o intuito de rumarem a Lisboa, situação que agravou a fome e a falta de pão na cidade, fazendo disparar a subida dos preços dos alimentos. É óbvio que este bloqueio da barra não teve lugar exactamente dentro do Tejo, mas ao largo da costa de Cascais, área fundamental para se exercer esse tipo de acção.

Em Julho de 1598, Francesco Soranzo, enquanto embaixador de Veneza em Madrid, comentava que a costa portuguesa era constantemente atacada por corsários ingleses[1695]. Para o dia 2 de Agosto deste mesmo ano, Luís de Figueiredo Falcão dá conta da chegada de 3 naus da Índia a Lisboa[1696]. No entanto, é possível que estejamos perante dados que não estão totalmente correctos, sendo que chega a ser referido que a nau *São Martinho*, que foi incluída por Falcão no grupo de 3 naus alegadamente chegadas a Lisboa em Agosto daquele ano, só chegou a Portugal a 24 de Outubro de 1600[1697]. Ainda assim, parece que esta última chegada terá estado relacionada com uma viagem iniciada em 1599[1698].

Seja como for, a 12 de Agosto de 1598, o embaixador veneziano dava conta de mais ataques ingleses perto de Lisboa e de uma enorme nau que vinha da Índia que acabou incendiada[1699]. Esta seria uma alusão à nau *Maria de Deus de Guadalupe*, que se incendiou ainda em Goa, ou então a outra nau vinda da Índia e que as fontes não registaram correctamente. Seja como for, no final daquele mês, o embaixador acrescentava uma informação sobre o avistamento de 24 navios ingleses ao largo da barra do Tejo, para além dos que se deslocavam à Terceira para espiar e tentar tomar as naus oriundas da Ásia. Contudo, dias antes de referir essas indicações, as naus vindas do Índico já se encontravam seguras em Cascais[1700].

[1693] *Relações da carreira [...]*, pp. 53 e 143; *Memorias das armadas [...]*, p. 261; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 182; Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 106, p. 349.
[1694] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 106, p. 349.
[1695] *Fontes documentais de Veneza […]*, p. 684, doc. 350.
[1696] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 182; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, p. 145.
[1697] *Memorias das armadas [...]*, p. 261.
[1698] *Ibidem*, p. 261; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, p. 146.
[1699] *Fontes documentais de Veneza […]*, p. 685, doc. 352.
[1700] *Ibidem*, p. 685, doc. 353.

Esta fase do corso inglês contra a carreira da Índia decorrida entre a década de 1580 e finais do século XVI, manifestando-se, até então, apenas no Atlântico, coincide, precisamente, com o rápido acentuar de uma menor chegada de navios a Lisboa (quadro 7). Das 79 embarcações que partiram da Ásia entre 1580 e 1599, somente 55 retornaram ao Tejo (69,62%), perfazendo uma média anual de quase 3 (2,75). O cenário foi mais grave na década de 1590, chegando a Lisboa apenas 21 navios (58,33%), estando a média anual de chegada nos 2,1. A isto acresce que para os anos de 1591 e 1599 não voltaram quaisquer navios à capital portuguesa, sendo que para a constatação dessa situação neste último ano, recorde-se, em 1598 não haviam partido quaisquer embarcações para o Índico[1701].

Quadro 7
Movimento da carreira da Índia entre 1580-1599

Ida			Torna-viagem			
Anos	Partida	Chegada	Partida	Chegada	%	Média anual
1580-1589	54	45	43	34	79,06%	3,4
1590-1599	52	37	36	21	58,33%	2,1

Fonte: Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *As armadas da Índia [...]*, pp. 69-70; João Teles e Cunha, *A carreira da Índia [...]*, p. 78.

Em todo o caso, face à falta de dados concretos relativos a várias perdas de navios, não se sabendo em que circunstâncias desapareceram, é impossível saber qual o real impacto – directo e indirecto – causado por todas as acções inglesas no somatório total das perdas de embarcações vindas da Índia. Assim, quaisquer números de perdas que sejam associados a acção inimiga, ou a qualquer outro factor, têm de ser vistos com a devida cautela, de modo a evitar interpretações taxativas e que possam distorcer a realidade/plausibilidade histórica.

Uma outra expedição inglesa a águas ibéricas ocorreu em 1602, contando com o apoio de 5 navios neerlandeses, sendo considerada a última grande campanha de navios ingleses contra alvos peninsulares antes da paz anglo-hispânica[1702]. Foi precisamente em 1602 que outra nau da Índia vinda de torna-viagem foi tomada por ingleses. Desta vez, a vítima foi a *São Valentim*, que havia

[1701] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, pp. 69-70, 140 e 145; João Teles e Cunha, *A carreira da Índia [...]*, pp. 77 e 81. No entanto, este último investigador refere, erroneamente, que a não chegada de navios a Lisboa ocorreu em 1590 e 1598.
[1702] André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, p. 108.

partido de Cochim a 1 de Janeiro de 1601 e invernado em Moçambique[1703]. O facto de ter ficado vários meses em Moçambique, local onde as pessoas facilmente adoeciam, concorreu para que a população que vinha a bordo ficasse bastante doente e mais de 400 tenham sucumbido durante o retorno[1704].

Capitaneada por D. Julião de Pereira, a *São Valentim* viu-se impossibilitada de rumar ao Tejo devido à presença de corsários ingleses nas imediações da barra, pelo que teve de se refugiar em Sesimbra, local onde Duarte Gomes Solis, que vinha a bordo, diz que chegou "milagrosamente"[1705]. Ali a nau ficou sob a protecção do forte local, dotado de 12 canhões[1706]. Ao saber da situação, o vice-rei de Portugal enviou uma armada de 11 galés àquele local para proteger a nau, sendo capitaneada pelo marquês de Santa Cruz. Para além dessa função, as galés tinham como objectivo levar entre 300 a 400 homens especificamente para a nau, tal como rebocá-la para Lisboa. No entanto, após as galés terem sido desbaratadas pela armada do almirante Sir Richard Leveson, composta por 10 navios, a nau acabou por se render, ao que parece no dia 13 de Junho, tendo sido levada para Plymouth[1707].

Fig. 74 – Pintura alusiva ao confronto entre os navios ingleses e a armada de galés enviada a Sesimbra para tentar proteger a nau *São Valentim* (1602).
Fonte: Hendrick Cornelisz Vroom (BEL)

[1703] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, p. 391; *Relações da carreira [...]*, pp. 54 e 144; *Memorias das armadas [...]*, p. 262; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, pp. 183 e 195; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 231; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 146.
[1704] William Monson, *op. cit.,* vol. II, pp. 162 e 175.
[1705] Duarte Gomes Solis, "Sucesso de las naues [...]", p. XI.
[1706] Augusto Salgado, "A utilização de galés no Atlântico nos finais do século XVI e inícios do século XVII", in *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXVII, 1997, pp. 682-683.
[1707] *Memorias das armadas [...]*, p. 262; William Monson, *op. cit.,* vol. II, pp. 162-164, 167-168 e 175; Luís Falcão Fonseca, *op. cit.*, pp. 250-251.

Como os oficiais régios não deixaram que as mercadorias da *São Valentim* fossem descarregadas em Sesimbra – de modo a que não ocorressem ilegalidades –, situação criticada por Pero Roiz Soares, os ingleses acabaram por obter uma presa de grande valia, ficando na posse da carga total que a nau havia trazido da Ásia[1708].

O perigo de ataques manteve-se nos tempos seguintes, sendo que, logo a 13 de Julho, o conde de Barrault, embaixador francês em Madrid, deu conta ao seu governo de que os ingleses continuavam a fazer grandes estragos na costa portuguesa[1709]. O próprio Pero Roiz Soares referiu que, em 1602, "andava o mar coalhado de inimigos tomando quanto vinha por essa barra [de Lisboa] e tomarão quazi toda a frota do Brazil e outros muitos navios"[1710].

Ao actuarem na costa portuguesa e ilhas, os ingleses tinham os seus meios de obter informações sobre os navios ibéricos em trânsito, sendo que isso acabava por orientar as suas investidas, como aconteceu no caso do apresamento da *São Filipe*. No entanto, de uma forma geral, como eram conseguidas essas informações? Vejamos o que dizem as indicações que os ingleses receberam, em Março de 1602, de William Monson, vice-almirante inglês. Em primeiro lugar, havia que tentar obter informações na área das Berlengas, por intermédio das caravelas de Peniche que todas as noites ali iam pescar e que abasteciam todo o Reino. Privilegiava-se a recolha de dados sobre as movimentações navais na costa e, sobretudo, em Lisboa, procurando-se novidades sobre as armadas mercantes. Em simultâneo, os corsários poderiam apoderar-se das caravelas dos pescadores, que serviam de auxiliares às actividades inimigas e frequentemente eram usadas como navios de aviso[1711].

Quanto às ilhas, como a São Miguel e à Graciosa iam comerciar navios escoceses, ou ingleses disfarçados de escoceses, William Monson mostrava que eram eles que constituíam uma excelente fonte de informação para os corsários, chegando mesmo a levar indicações detalhadas para Inglaterra[1712]. Naquelas ilhas pretendia-se saber se os navios da Índias Ocidentais já haviam chegado, em qual delas se encontravam, ou se já tinham partido, se seguiam para Lisboa ou Sevilha,

[1708] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, p. 391; William Monson, *op. cit.,* vol. II, p. 175; Luís Falcão Fonseca, *op. cit.*, p. 251, n. 592. Para ver o inventário de bens que os ingleses fizeram, cf. William Monson, *op. cit.,* vol. II, pp. 341-353.
[1709] Fortunato de Almeida, *História de Portugal*, t. IV, Coimbra, Fortunato de Almeida, 1926, p. 74.
[1710] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, p. 391.
[1711] William Monson, *op. cit.*, vol. II, p. 254.
[1712] Idem, *ibidem*, vol. II, pp. 254-255.

qual o carregamento que traziam e se tinham informações sobre a presença dos próprios corsários ingleses algures[1713]. Se os dados conseguidos não fossem considerados suficientes, aconselhava-se que os corsários se deslocassem para as imediações da ilha Terceira, tentando compreender as movimentações em Angra, quantos navios ali estavam e se era possível tomá-los. É claro que tudo resultaria melhor se fosse enviado somente um navio de reconhecimento para efectuar estas acções, sendo que vimos que os ingleses também usavam navios mais ligeiros para espiar e servir de aviso. Caso fosse avistada a armada do tesouro das Índias a rumar à costa portuguesa, aquele que a detectasse deveria vir prontamente informar o almirante, que se encontraria entre 10 a 12 léguas a Oeste do sítio conhecido por "the Rock"[1714], alusão ao cabo da Roca.

William Monson indica que outra forma de obter informações, tal como faziam os espiões portugueses em França, era destacar agentes para actuarem nos portos ibéricos. Em tempo de guerra, e para os ingleses se informarem das movimentações dos navios ibéricos, tanto dos que navegavam como dos que estavam a ser construídos, William Monson referiu que chegou a ser enviado um espião disfarçado de peregrino. Tinha como missão viajar por todos os portos da Biscaia e da Galiza, a caminho de Santiago de Compostela, fingindo que estava em peregrinação. Retornou a Inglaterra com informações muito úteis e detalhadas[1715].

2.2.3. Ataques marítimos após a paz anglo-espanhola

Em 1603, dezoito anos depois de iniciada a guerra anglo-espanhola, que arrastou Portugal, a rainha Isabel I morreu, conseguindo-se a paz com Filipe III no ano seguinte. F. Ribeiro da Silva referiu que, com essa conciliação, o corso inglês contra os reinos ibéricos diminuiu drasticamente, tendo os mercadores ingleses encontrado mais comodidade e proveito no comércio livre com Espanha do que em assaltos[1716]. Note-se que durante o reinado de James I (1603-1625), *the peace-maker*, a Coroa inglesa negligenciou a construção de navios de guerra e teve uma política hostil face aos corsários e piratas, sendo que logo no primeiro ano foi decretado que a pirataria seria uma ofensa punida com a pena de morte[1717]. Assim,

[1713] Idem, *ibidem*, vol. II, pp. 255-256.
[1714] Idem, *ibidem*, vol. II, p. 256.
[1715] Idem, *ibidem*, vol. II, pp. 258-259.
[1716] F. Ribeiro da Silva, *op. cit*., p. 326.
[1717] Mário Fernandes, *Corsários do Islão […]*, p. 92; Mark G. Hanna, *Pirate nests and the rise of the British Empire, 1570-1740*, The University of North Carolina Press, 2015, p. 54.

segundo Ribeiro da Silva, para um período compreendido entre 1604 e 1640, exceptuando no ano de 1625[1718], em que se temeu uma invasão inglesa por represália devido ao malogro das negociações de casamento entre o rei Carlos I com a princesa Maria, filha de Filipe III, as populações do litoral português deixaram de ser amedrontadas por corsários ingleses[1719].

No entanto, o autor refere que as políticas do novo rei inglês não garantem que não tenham ocorrido actos isolados de corso e de pirataria inglesa, havendo mesmo notícia de ataques na costa do Algarve e da consequente venda de cativos no Norte de África, algo que não era hábito entre os corsários ingleses de Isabel I[1720]. Apesar de Ribeiro da Silva dizer que alguns casos de ataque conhecidos após as pazes de 1604 não reflictam as actividades organizadas e planificadas do tempo de Isabel I, sendo actos isolados e de pirataria[1721], a verdade é que o assunto precisa de ser compreendido com maior detalhe.

No que respeita ao Índico, existem informações sobre ataques coordenados, sendo que chegaram mesmo a envolver, durante uma aliança anti-ibérica (1620-1623), parcerias com neerlandeses para a tomada de naus da carreira da Índia e o bloqueio naval de Goa[1722]. Além disso, como refere André Murteira, em 1600 havia aparecido a *East India Company*, sendo esta uma das razões pela qual o fim da guerra anglo-hispânica e as pazes de 1604 não trouxeram o sossego esperado à carreira da Índia[1723]. É que essa paz não se estendia às regiões ultramarinas, visto que a Monarquia Hispânica não aceitava a presença inglesa nessas partes, isto devido às antigas pretensões exclusivistas ibéricas acordadas no tratado de Tordesilhas. No entanto, se o autor considera que no Índico as ameaças permaneceram vivas para as naus da Índia, agora através dos navios da *EIC*, se bem que a persistência da insegurança se tenha devido muito mais à acção dos navios neerlandeses, para o Atlântico afirma que "os ingleses deixaram de assolar as águas peninsulares e açorianas"[1724].

Apesar das perspectivas algo redutoras que têm sido aduzidas para o caso dos ataques ingleses no Atlântico, isto após 1604, alguns aspectos mais complexos

[1718] Neste ano ocorreu uma expedição malograda a Cádis (cf. Francisco Ribeiro da Silva, "Pirataria e corso sobre o Porto (aspectos seiscentistas)", in *Revista de História*, vol. II, Porto, 1979, p. 308).
[1719] Idem, *ibidem*, p. 301; idem, "O corso inglês […]", pp. 326-327.
[1720] Idem, *ibidem*, pp. 326-327.
[1721] Idem, *ibidem*, pp. 327 e 330.
[1722] André Murteira, "Ingleses e neerlandeses contra a carreira da Índia no Índico ocidental, 1621-1623", in *Oriente*, n.º 19, 2008, pp. 3-26.
[1723] Idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, p. 40.
[1724] Idem, *ibidem*, p. 40.

e certos factos precisam de ser trazidos à discussão. Um dado muito importante a ter em conta é que as medidas de James I, que visavam erradicar os apresamentos, levantavam um sério problema: os corsários, marinheiros e outros homens do mar que tanto tempo se dedicaram àquela actividade como forma de sustento, não tinham agora o apoio da Coroa para continuar a desenvolvê-la, apesar de haver a atenuante de alguns deles se poderem dedicar a actividades comerciais, pelo que muitos viam na pirataria a solução. De facto, se é verdade que a política do novo rei inglês reduziu o número de corsários, elevou a pirataria como forma de subsistência, pelo que tudo não se diluiu com a morte da rainha, contrariamente ao que por vezes é dado a entender[1725]. Sem se centrarem especificamente nos inimigos de Inglaterra, os piratas ingleses passaram a ver todos os navios como presas iguais e atacaram abertamente sem aviso prévio. Os assaltos acabariam por prejudicar directa e indirectamente Inglaterra, uma vez que, mesmo sendo ilegais, foram vistos como actos de corso pelos reinos europeus vitimados, levando a novas hostilidades[1726]. Por outro lado, muitos dos ingleses que ficaram sem trabalho acabaram por oferecer os seus serviços para integrarem as armadas corsárias do Norte de África[1727].

É obvio que as naus da carreira da Índia, face às grandes riquezas que transportavam, continuaram a ser um dos alvos ambicionados e os Açores um dos locais de continua espera. Por um documento de 1611, é indicado que o corsário inglês Pedro Eston andava a apresar navios nos Açores desde 1608, tendo por hábito abastecer-se na ilha das Flores no início da Primavera. Face ao perigo, quando uma naveta vinda da Índia chegou a Angra, em 1611, recebeu ordens para rumar a Portugal sob protecção da armada de D. Manuel de Meneses, que naquele ano ia às ilhas buscar os navios das partes ultramarinas[1728].

No ano seguinte, indo para a Índia, a nau *Nossa Senhora da Nazaré* entrou em combate com ingleses na terra do Natal[1729]. Em Janeiro de 1615, tendo transportado até Surrate o vice-rei da Índia, o navio indicado como sendo o patacho *Nossa Senhora da Nazaré* entrou em combate com ingleses, vindo a arder

[1725] Jason Acosta, *Piracy's influence [...]*, pp. 26-28.
[1726] Idem, *ibidem*, pp. 26-28.
[1727] Cf. Peter Linebaugh and Marcus Rediker, *The many-headed hydra. Sailors, slaves, commoners, and the hidden history of the revolutionary Atlantic*, Boston, Beacon Press, 2000, pp. 62-63; Fernando Gomes Pedrosa, *O declínio do poder naval português. A marinha, o corso e a pesca nos inícios do século XVI*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2009, pp. 139-140; Mário Fernandes, *op. cit.*, pp. 13 e 114-117.
[1728] Manuel Baptista de Lima, "Angra «universal escala do mar Poente» no século XVI", in *Os Açores e o Atlântico, [...]*, p. 161.
[1729] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 189.

juntamente com outros dois navios[1730]. É possível que os dois navios com nome idêntico fossem o mesmo. Dois anos depois, surgiu um grave incidente com a Inglaterra, resultante do ataque de 4 navios ingleses à nau *São Julião*, onde se encontrava embarcado D. Manuel de Meneses, capitão-mor da armada que seguia para a Índia nesse ano. De modo a evitar o seu afundamento, o navio foi varado na ilha de Angaziga, no arquipélago das Comores, acabando por se perder, assim como a fazenda e alguma gente. O ataque levantou grandes preocupações em Portugal, visto que as tréguas existentes com a Inglaterra continuavam a não ser respeitadas[1731]. Em 1618, um navio da carreira da Índia, durante a viagem de ida, foi tomado por 6 navios ingleses junto à ilha de São Lourenço. No entanto, mediante o pagamento de 92.000 patacas, acabou por ser liberado, chegando a Goa a 18 de Novembro. A situação não caiu bem perante o vice-rei da Índia, tendo o capitão, o mestre e o piloto sido presos e trazidos para o Reino, sendo encarcerados no Limoeiro[1732].

Chegados a 1625, já durante a época de chegada das naus da Índia e depois de uma investida falhada contra Cádis, temia-se que uma armada inglesa viesse atacar junto ao Tejo[1733]. Em Outubro desse ano, ao largo da Ericeira, uma nau da Índia veio mesmo a ser atacada por vários navios inimigos[1734]. Apesar de se colocar a hipótese de que os agressores tenham sido corsários berberescos, não se pode fechar a possibilidade de terem sido navios ingleses que haviam retornado de Cádis.

Por último, há que referir um caso já analisado e em que o impacto indirecto do corso inglês fez com que navios da carreira da Índia fossem obrigados a desviar-se da sua rota, sendo que acabariam por vir a naufragar. Estamos a falar das naus *Santa Helena* e *São Bartolomeu*, que, em 1626, ao chegarem à ilha Terceira, receberam informações sobre a suspeita da vinda de uma armada inglesa para a costa portuguesa, pelo que seguiram ordens para rumarem à Galiza. Acabariam por

[1730] *Relações da carreira [...]*, p. 153; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*, p. 156.
[1731] *Relações da carreira [...]*, pp. 67 e 154; *Memorias das armadas [...]*, p. 266; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*, p. 156; Augusto Salgado, *Portugal e o Atlântico […]*, pp. 143-144.
[1732] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 117, p. 435; *Relações da carreira [...]*, pp. 69 e 155; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 158.
[1733] C. R. Boxer, "On a portuguese carrack's [...]", p. 190.
[1734] Vide infra, vol. I, cap. II.

passar grandes dificuldades juntamente com a armada de Portugal na costa galega e francesa, vindo a naufragar em Janeiro de 1627[1735].

O perigo inglês continuou nos anos seguintes, sendo que, a 1 de Junho de 1630, Francisco de Carnide, corregedor dos Açores, dava conta de que uma nau de corsários ingleses, desde Abril desse ano, andava pelas ilhas a fazer apresamentos[1736]. Um dado curioso revelado é que a nau inglesa, estando na altura de São Miguel, avistou uma nau neerlandesa com mais de 100 homens e 20 peças de artilharia, oferecendo pronto apoio e alimentos. Os neerlandeses vinham do Brasil trazendo a informação de que Pernambuco estava novamente sob poder português.

Não se sabe se a nau inglesa andava isolada, se bem que o mais provável é que integrasse uma armada. O que se pode dizer, com certeza, e por diferentes motivos, é que o mar dos Açores continuava a ser frequentado por navios ingleses e neerlandeses armados, permanecendo em risco a navegação ibérica.

Por fim, igualmente em Junho de 1630, um mercador francês chegou a Viana da Foz do Lima com a informação de que avistara, no mar das Astúrias, a 25 de Maio, mais de 85 navios que seriam de ingleses e que se deslocavam para Sul. O mercador esteve em perigo, já que chegou a ser perseguido até à altura de Ferrol[1737].

Quadro 8
Ataques ingleses contra a carreira da Índia

Data	Navio/os	Local	N.º de navios inimigos	Desfecho/consequência
1583	Nossa Senhora da Boa Viagem	Açores	3	Combateu e chegou a Lisboa
1587 (Junho)	São Filipe	20 a 30 léguas de São Miguel	9 (Francis Drake)	Apresamento e levada para Inglaterra
1589 (Junho)	Armada da Índia	Ao largo do Corvo e Flores	3	Perseguição e troca de tiros. Chegada a Lisboa.
1590	Madre de Deus	Açores	2 ou 5?	Chegou a Lisboa danificada e com muitas baixas
1592 (Julho)	Santa Cruz	Ilha das Flores		Encalhe nas Flores e incêndio voluntário
1592 (Agosto)	Madre de Deus	Ilha do Corvo		Apresamento e reboque para Inglaterra
1594 (Junho)	Chagas	Ao largo da ilha do Faial	3 (Cumberland)	Queimada pelos inimigos
1594	São Filipe	Açores	3 (Cumberland)	Combate, fuga e chegada a Lisboa
1602 (Julho)	São Valentim	Sesimbra	10 navios (Richard Levenson)	Refugiou-se em Sesimbra, mas foi apresada
1627 (Janeiro)	Santa Helena e São Bartolomeu	Saint-Jean-de-Luz e Arcachon		Escala na Galiza para evitar corsários e naufrágio

[1735] BNP, res-3525v; D. Francisco Manuel de Melo, *D. Manuel de Meneses [...]*, pp. 11-29; *Relações da carreira da Índia […]*, pp. 75 e 160; *Memorias das armadas […]*, pp. 268-269; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 248; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 164; *Le naufrage des portugais [...]*, pp. 7, 17 e 53.
[1736] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 118, n.º 39.
[1737] Mário Fernandes, *op. cit.*, p. 139.

Retendo os dados indicados neste quadro, e com base na nossa cronologia de trabalho, registam-se – até ao momento – 8 ataques ingleses a navios da carreira da Índia no espaço entre os Açores e a costa portuguesa, sendo que 3 resultaram em apresamento, tendo ocorrido no período da guerra anglo-espanhola. Não se sabe se em 1592, no caso da *Santa Cruz*, terá chegado a haver confronto com os ingleses, podendo a nau ter sido apenas perseguida antes do encalhe na ilha das Flores e consequente incêndio voluntário.

A maior parte dos casos teve lugar nos Açores, sendo de destacar que quase todos ocorreram nos meses de Junho e Julho. O facto deste arquipélago ser um local central de apoio às naus da Índia e de as suas ilhas estarem muito isoladas atraia os corsários, facilitando a dispersão e actuação dos inimigos, ao mesmo tempo que tornava difícil a sua defesa. Daí que os ingleses investissem em expedições às ilhas, que se prolongavam bastante no tempo e que podiam durar 6 meses[1738].

Exceptuando uma ou outra ocorrência, praticamente nada se sabe sobre os confrontos. Em quatro ocasiões os incidentes foram provocados por armadas inglesas de 3 navios, mas que deviam pertencer a um número maior, sendo que outros deveriam estar dispersos em diferentes partes, ou seja, nas ilhas e na costa portuguesa. Somente os ataques de 1587 e 1602 registam um maior número de navios atacantes, 9 e 10, respectivamente, se bem que para os casos de 1592 não se saiba quantos navios inimigos estiveram envolvidos nos ataques. Para reforçar a nossa ideia da divisão de navios em diferentes espaços geográficos, refira-se o exemplo de 1589 – se bem que este levante várias dúvidas –, em que para além da armada de Cumberland, outros navios ingleses poderiam estar a actuar pelos Açores, assim como na costa portuguesa, não se podendo esquecer que quando a armada da Índia se preparava para entrar na barra do Tejo alguns navios de corsários ingleses chegaram a Cascais.

À semelhança da nau *Madre de Deus*, que em 1590 chegou a Lisboa muito danificada, é provável que os outros navios que combateram e escaparam aos ingleses tenham entrado no Tejo em más condições. Além disso, é preciso não esquecer que diversas naus poderão ter chegado à capital após combate ou simples fuga a ingleses, ou até mesmo naufragado pouco depois de incidentes ou no decorrer do trajecto para Lisboa, sem que hoje em dia se saiba de algo. Há sempre que ter em conta as consequências indirectas do corso, sendo de lembrar o

[1738] Alfredo Botelho de Sousa, *op. cit.*, vol. I, p. 257.

caso das naus *Santa Helena* e *São Bartolomeu*, que rumaram à Galiza devido à notícia da presença de corsários ingleses, acabando por se desviar da sua rota e vir a naufragar em Janeiro de 1627.

De uma forma geral, estes aspectos mostram que quando se fala de corso há que ter em aberto diversas variantes de análise, não apenas as que permitem chegar a quantificações finais resultantes da soma total de navios perdidos para os inimigos. Um erro habitual neste tipo de abordagens que usam somente os números para justificar uma percepção da realidade é o excesso de simplificação. Olha-se para os números em absoluto, mas a verdade é que eles pouco explicam.

2.3. O corso neerlandês

2.3.1. Expedições corsárias a águas ibéricas: 1599, 1606 e 1607

O embargo comercial que Filipe III decretou, em 1598, aos navios neerlandeses criou um ambiente de represálias, começando a preparar-se expedições navais à Península Ibérica. Assim, em Maio de 1599, uma esquadra neerlandesa de 73 navios, comandada por Pieter van der Does, partiu rumo a água peninsulares[1739]. Esta expedição teve como inspiração as incursões da marinha inglesa e dos corsários ingleses aos portos da Península Ibérica e arquipélagos atlânticos, sendo que, em duas delas, a marinha neerlandesa até havia participado (1596 e 1597). Se alguns dos navios haviam sido fornecidos por particulares, a verdade é que o grosso da constituição da frota de 1599 resultou num enorme esforço financeiro para os almirantados das Províncias Unidas, que se viram obrigados a mandar construir navios de grande tonelagem propositadamente para esta expedição[1740].

Porém, a campanha acabou por ser algo ruinosa, pois os lucros estiveram longe de cobrir os custos. Ao chegarem à Corunha, os navios neerlandeses receberam forte oposição e tiveram de se retirar. Discutidas e abandonadas as hipóteses de atacar Lisboa ou Cádis, a frota rumou às Canárias, acabando Las Palmas e La Gomera saqueadas e arrasadas, se bem que o roubo tenha sido parco, visto que ambas haviam sido alertadas sobre o perigo que se aproximava. Posteriormente, metade da frota seguiu para casa enquanto que a outra rumou a

[1739] André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, pp. 69-71; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, p. 96.
[1740] Idem, *A carreira da Índia [...]*, pp. 69-70; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, p. 96.

São Tomé com van der Does, vindo a destruir quase duas dezenas de engenhos[1741].

No que respeita à carreira da Índia, a frota neerlandesa não chegou a representar perigo, visto que só zarpou das Províncias Unidas em Maio, enquanto que os navios portugueses partiam para a Ásia mais cedo. Por outro lado, e embora a chegada dos navios vindos pela rota do Cabo até Lisboa ocorresse geralmente até Outubro, recorde-se que no ano anterior não tinham partido embarcações para a Índia, devido ao bloqueio inglês da barra do Tejo, pelo que também não haviam navios para regressar[1742].

Sobre os navios portugueses capturados ou destruídos na Ásia, e se pusermos de parte dois juncos atacados em 1596, somente a partir de 1601 é que as fontes mostram resultados[1743]. Relativamente à rota do Cabo, 1602 é o ano que primeiramente vem documentado, dizendo respeito ao apresamento do galeão *Santiago*, em Santa Helena. Vindo da Índia sobrecarregado, ao aproximar-se daquela ilha encontrou 3 navios neerlandeses fundeados com quem viria a combater e a ser tomado[1744].

De uma forma geral, quer relativamente a navios da carreira da Índia ou a outros que circulavam pela Ásia, a partir daí todos os anos ocorreram capturas ou destruições até 1609, sendo que, neste ano, o total de perdas desde 1601 já ia em 80 navios, resultando numa média de quase 9 por ano[1745]. Neste contexto, até com base em alguns testemunhos coevos, que tiveram em conta as condicionantes a que a carreira da Índia estava sujeita, reconhecia-se a inferioridade naval ibérica perante os neerlandeses. Por norma, os navios neerlandeses eram mais manobráveis, estavam melhor armados que os ibéricos, não esquecendo ainda a exemplar organização e disciplina dos homens vindos do Norte[1746].

Novo bloqueio da barra do Tejo veio a ocorrer em 1606, mas desta vez provocado por neerlandeses, fazendo igualmente com que não partissem navios para a Índia, algo que também foi tentado no ano seguinte, com nova expedição

---

[1741] Arlindo Manuel Caldeira, *Mulheres, sexualidade e casamento em São Tomé e Príncipe (séculos XV a XVIII)*, 2.ª ed., amp., Lisboa, Edições Cosmos, 1999, p. 303.
[1742] André Murteira, *op. cit.*, p. 97.
[1743] Idem, *ibidem*, pp. 201-202.
[1744] Melchior Estácio do Amaral, "Tratado das batalhas […]", pp. 114-120 e 128-144; André Murteira, *op. cit.*, pp. 108-113.
[1745] Idem, *ibidem*, pp. 201-202.
[1746] Cf. Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, pp. 112-113, 137 e 143; Maria Emília Madeira Santos, "O problema da segurança das rotas [...]", p. 127; Fernand Braudel, *O Mediterrâneo [...]*, vol. I, pp. 685-686; André Murteira, *op. cit.*, pp. 311-312 e 321.

patrocinada pela VOC, mas desta vez sem sucesso[1747]. Relativamente a 1606, o envio de uma nova força a águas peninsulares havia começado a ser estudado em Setembro do ano anterior, entre representantes do Estado e da VOC. Esta última acabou por contribuir com um subsídio de 125.000 florins para que a frota se posicionasse diante de Lisboa, bloqueando assim o movimento da carreira da Índia[1748].

A frota neerlandesa partiu em Janeiro de 1606, sendo comandada por Willem de Zoete van Haultain e composta por 23 navios, menos 50 do que seis anos antes. A viagem foi difícil e os navios neerlandeses só chegaram às imediações da barra do Tejo em Abril[1749]. Por esta altura, os 12 navios que se preparavam para o Índico já deveriam ter zarpado do Tejo, visto que não era aconselhada a partida para aquele oceano depois de Março, mas as dificuldades financeiras para aprestar tal armada levaram a um atraso que permitiu a dispersão dos navios inimigos, ficando inviabilizada qualquer saída do Tejo[1750].

É costume dizer-se que os neerlandeses se postaram frente ao porto de Lisboa, inviabilizando a partida dos navios[1751]. No entanto, este tipo de bloqueio não se exercia dentro do Tejo, sobretudo devido às condicionantes geográficas locais e ao elevado perigo de naufrágio[1752]. Era nas imediações da entrada da barra que tinha lugar o bloqueio, sobretudo na costa de Cascais, anteporto oceânico de Lisboa e que chegava a ser invadido pelos neerlandeses[1753]. Aliás, é preciso lembrar que a própria partida final das naus da Índia ocorria dos ancoradouros de Belém e de Santa Catarina, não propriamente da zona portuária mais movimentada e próxima da cidade de Lisboa[1754]. Seja como for, como o bloqueio neerlandês impedia a entrada e saída de navios do Tejo, optou-se por centrar esforços no aprestamento de uma armada ibérica para combater os inimigos, os quais iam tomando vários navios à entrada da barra[1755].

De que forma esta nova expedição poderá ter prejudicado os navios que vinham da Índia? Em 1606, Brás Telles de Meneses tentava arranjar um navio para

[1747] Idem, *ibidem*, pp. 177-180. Vide infra, vol. I, cap. II; vol. II, cap. II.
[1748] Idem, *A carreira da Índia [...]*, p. 108; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, p. 176.
[1749] Idem, *A carreira da Índia [...]*, p. 109; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, p. 177.
[1750] BNP, *FG*, cód. 8570, fl. 85; pub. por Maria Manuela Sobral Blanco, *op. cit.*, vol. II, pp. 125-126; *Memorias das armadas [...]*, p. 264; André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, p. 109; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, p. 177.
[1751] Idem, *A carreira da Índia [...]*, p. 109; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, p. 177.
[1752] Vide supra, vol. I, cap. I e infra, vol. II, cap. I.
[1753] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 115, n.º 15.
[1754] Vide supra, vol. I, cap. I.
[1755] Vide infra, vol. II, cap. II.

chegar ao Reino, uma vez que a nau que tinha à disposição na Índia não estava em condições de voltar. Contudo, as suas tentativas foram dificultadas visto que naquele ano, em virtude da presença da armada neerlandesa perto da barra de Lisboa, nenhum navio ousava partir para o Índico[1756]. Relativamente aos navios que acabaram por regressar, a *Salvação* e a *Nossa Senhora dos Mártires* haviam chegado a 13 e 15 de Setembro, encalhando e naufragando em Cascais e na barra do Tejo, respectivamente[1757]. A *Bettencourt* e a *São Jacinto* vararam em Madagáscar, sendo que a primeira foi invernar em Mombaça e a segunda em Moçambique. A *Bettencourt* acabou por voltar à Índia, onde foi considerada inapta para a viagem, e a *São Jacinto* prosseguiu uma penosa viagem, tendo escalado em Luanda e, já em 1607, na ilha Terceira, não saindo de lá. A fazenda e as pessoas vieram para Lisboa noutros navios. Assim, costuma ser referido que a *Palma* foi a única que concluiu a viagem, entrando em Lisboa a 30 de Outubro[1758].

Seja como for, se a *Salvação* e a *Nossa Senhora dos Mártires* não poderiam ter sido incomodadas pela frota de Haultain, que já se havia retirado antes da chegada dessas naus, bem como por uma segunda frota neerlandesa, que haveria de chegar posteriormente, a *Palma* poderá ter travado contacto com esta última, que já andaria em águas portuguesas em Outubro. Aliás, é possível que a *Palma* fosse a "carraca" que as fontes neerlandesas referem que foi atacada, embora sem sucesso, por 3 navios algures entre o cabo de São Vicente e Setúbal[1759].

Em suma, a viagem da Índia para Portugal correu bastante mal neste ano de 1606, levando a grandes prejuízos, pois para além da perda de 3 navios as cargas da *São Jacinto* e da *Bettencourt* chegaram a Portugal com um ano de atraso e custos acrescidos[1760]. É certo que nenhuma nau foi tomada por neerlandeses, mas uma delas foi atacada e correu grande perigo.

Ainda no Verão de 1606, já chegado às Províncias Unidas e entusiasmado pelos lucros da expedição anterior, Haultain preparava uma nova investida a águas ibéricas[1761]. A frota acabaria por largar em Setembro, subsidiada pela VOC, se bem que não se saiba por quantos navios era composta. No entanto, a viagem não

[1756] Maria de Fátima Ferros de Azevedo, *Uma viagem da Índia para o Reino em 1605-1607. As relações inéditas de Nicolau de Orta Rebelo e de Antão de Mesquita*. Dissertação de Licenciatura em História, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 1964, pp. 37-38.
[1757] Vide supra, vol. I, cap. I.
[1758] Cf. *Documentos remetidos da Índia […]*, t. I, p. 101; André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, pp. 110-111; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, p. 178.
[1759] Idem, *A carreira da Índia [...]*, p. 111; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, p. 178.
[1760] Idem, *A carreira da Índia [...]*, p. 111.
[1761] Idem, *ibidem*, p. 109; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, pp. 177-178.

correu bem como a anterior, sendo que 6 dos navios extraviaram-se, 3 dos quais foram mesmo obrigados a voltar a casa por falta de água. A 6 de Outubro travou-se um combate com uma armada castelhana ao largo do cabo de São Vicente, embora não se saiba nada em concreto. A frota regressou a casa já em Dezembro, com pouco para mostrar, pois os lucros do corso foram baixos. Consequentemente, os maus resultados da expedição levaram a um inquérito[1762].

Nova expedição neerlandesa partiu para águas ibéricas em 1607, desta vez sob comando de Jacob van Heemskerck e composta por 26 ou 27 navios. Subsidiada pela VOC, novamente com 125.000 florins, a frota tinha como objectivo impedir a partida de navios de Lisboa para a Índia, mas o mau tempo impediu que se largasse antes do fim de Março, dois meses depois do acordado com a companhia[1763]. Todavia, os portugueses já estavam prevenidos para essa possibilidade, fazendo com que os navios destinados ao Índico partissem do Tejo a 5 e a 17 (ou 23) de Fevereiro[1764]. No entanto, também chega a ser referido que os últimos navios partiram da barra de Lisboa a 17 de Março e não a 17 de Fevereiro[1765], sendo este um aspecto que fica por deslindar.

Ao chegarem às imediações da barra do Tejo, alguns neerlandeses terão aproveitado para tentar fazer aguada na costa de Cascais, pondo em alerta o sistema defensivo de acesso a Lisboa[1766]. Por carta de 19 de Abril de 1607, referia-se que aquela área continuava a ser invadida, sendo indicados piratas neerlandeses e outros. Neste sentido, Afonso Rolão estava destacado como capitão de uma companhia de infantaria para defesa da costa e desembarcadouros cascalenses[1767]. Percebendo que as naus da Índia já haviam partido, a esquadra neerlandesa acabou por seguir para Gibraltar, desbaratando uma frota castelhana a 25 de Abril. De seguida, rumou a águas portuguesas e dividiu-se: uma veio bloquear a barra do Tejo e outra seguiu para os Açores. Isto constituía enorme perigo para as três naus que estavam a voltar da Índia: a *Conceição*, que substituiu a *Bettencourt*, que no ano anterior havia arribado à Índia, a *São Jacinto*, que havia invernado em Moçambique e havia escalado em Luanda, e a *Oliveira*, que escalara igualmente em Luanda, juntando-se à anterior[1768].

[1762] Idem, *A carreira da Índia [...]*, p. 110; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, pp. 177-178.
[1763] Idem, *A carreira da Índia [...]*, p. 112; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, pp. 178-179.
[1764] *Relações da carreira [...]*, pp. 59 e 147-148; *Memórias das armadas [...]*, p. 264.
[1765] *Relações da carreira [...]*, p. 59.
[1766] BA, cód. 51-VIII-18, fl. 167-167v, n.º 397.
[1767] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 115, n.º 15.
[1768] André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, p. 112.

Na dianteira vinha a *Conceição*, que havia partido da barra de Goa a 30 de Dezembro de 1606 em conjunto com a nau *Oliveira*, sendo que esta última havia estado um ano em reparações[1769]. A 23 de Junho, ao chegar ao largo da ilha do Faial, a *Conceição*, capitaneada por Brás Telles de Meneses e trazendo as mercadorias da *Bettencourt*, avistou uma caravela de aviso que trouxe notícias da presença de uma armada neerlandesa de 60 velas nas imediações da barra do Tejo, pelo que tinha ordens para aportar na Terceira ou na Corunha[1770]. Uma outra carta, desta vez do vice-rei de Portugal, alertava para o avistamento de 10 navios neerlandeses perto de São Miguel, pelo que ficava ao critério dos capitães das naus o que fazer[1771]. Ao receber a informação de que até há dois dias atrás não haviam sido avistados navios inimigos na Terceira, o capitão decidiu aportar nessa ilha. Assim, a partir da ilha do Faial, a caravela de aviso foi abrindo caminho à nau até ao porto de Angra[1772], onde ficou protegida pelas fortalezas, e de onde se terão enviado prontamente informações para o Reino a pedir auxílio.

Porém, a 5 de Julho chegou uma notícia de São Miguel em que era revelado que os neerlandeses se dirigiam para a Terceira para tomar a nau da Índia. Informados sobre a presença dessa nau em Angra apenas cerca de 11 dias depois da sua chegada, os inimigos aproximaram-se do porto local a tiro de bombarda para tentar infligir danos e apresar a *Conceição*, mas acabaram por ser repelidos pelo fogo de artilharia das fortalezas de S. Sebastião e de S. António, bem como pela própria nau da Índia, obrigando a uma retirada com algumas unidades destroçadas[1773]. Os neerlandeses permaneceram, contudo, a rondar os Açores, levando a preocupações pois uma caravela vinda do Brasil trouxe a notícia de que a *São Jacinto* e a *Oliveira* haviam partido juntas de Luanda e deveriam chegar aos Açores dentro de 15 dias. Neste sentido, escreveu-se para o continente a pedir o envio de uma armada de protecção.

A força naval inimiga acabaria por deixar as ilhas a 25 de Agosto, pelo que as naus portuguesas aportaram em segurança na Terceira (8 de Setembro). A *São Jacinto*, no entanto, vinha a meter água, estando incapaz de seguir viagem, pelo que foi descarregada. Pouco depois chegou a armada de protecção pedida, sendo liderada por D. Luís Fajardo e composta por 40 navios[1774]. A 14 de Setembro partiu

[1769] Idem, *ibidem*, p. 149.
[1770] Maria de Fátima Ferros de Azevedo, *op. cit.*, vol. II, p. 207.
[1771] André Murteira, *op. cit.*, pp. 112-113.
[1772] Maria de Fátima Ferros de Azevedo, *op. cit.*, vol. II, pp. 207-208.
[1773] Idem, *ibidem*, vol. II, pp. 210-211.
[1774] André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, p. 113.

com a *Conceição* e a *Oliveira* para a costa portuguesa, mas a 28 desse mês ocorreu um encontro com navios neerlandeses. Perseguidos os inimigos, que estavam em inferioridade numérica, uma tempestade fez com que os navios ibéricos se dispersassem, sendo que o vento de Sul impossibilitou a vinda para Lisboa. A *Conceição*, entre outros, acabou por se abrigar em Vigo, chegando mais tarde ao Tejo, enquanto que a *Oliveira* parece ter chegado directamente à capital[1775]. Perante estes acontecimentos, é de referir ainda uma caravela expedida de Malaca e que não se sabe se chegou ao Reino[1776].

2.3.2. O perigo persiste durante a Trégua do Doze Anos (1609-1621)

Olhando apenas para a carreira da Índia, e depois de um período agitado entre 1604 e 1608, André Murteira refere que o restante tempo que decorreu até 1621 foi de acalmia nos ataques neerlandeses, não se registando nenhuma investida importante ou grandes operações montadas contra os navios que faziam a ligação marítima com a Ásia. Segundo o autor, todos os incidentes que se conhecem com alguma certeza para este período resultaram de encontros casuais que terminaram em violência[1777]. No entanto, a Trégua do Doze Anos, que vigorou entre 1609 e 1621, não basta para explicar esta acalmia. Se na costa ibérica e arquipélagos atlânticos reinou alguma ordem, refere Murteira, não se registando o envio de frotas como em 1606 e 1607, na Ásia as coisas não se passaram assim[1778].

De qualquer forma, olhando para o Atlântico, não teriam ocorrido outras acções que puseram em perigo os navios vindos da Ásia? E o que dizer sobre possíveis ataques de que não subsistiram registos escritos, ou de que o estudo de outra documentação poderá vir a revelar? Como temos vindo a evidenciar para todo o corso contra a carreira da Índia, as ocorrências de ataques neerlandeses que se conhecem até ao momento poderão não ter sido as únicas, pelo que não se pode generalizar aspectos ao ponto de se dar a entender que os dados conhecidos representam a totalidade de acontecimentos ocorridos no passado. Recorde-se, mais uma vez, que muitos navios desapareceram simplesmente sem que se saiba o motivo, elevando o número de perdas por causa desconhecida, pelo que há que ter

[1775] Idem, *ibidem*, pp. 113-114.
[1776] Idem, *A carreira da Índia[...]*, p. 149.
[1777] Idem, *ibidem*, pp. 153 e 160; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, pp. 215-216 e 218.
[1778] Idem, *A carreira da Índia […]*, p. 160; idem, *A navegação portuguesa na Ásia […]*, pp. 218-219.

cautela. Por outro lado, tiveram lugar vários acontecimentos no Atlântico envolvendo navios neerlandeses, não se podendo esquecer ou banalizar certas investidas dispersas e que podem ter posto em perigo as naus da Índia. Paralelamente, é de enfatizar que o impacto indirecto do corso poderia estar associado a perdas que aparecem registadas nas fontes somente como encalhes, naufrágios ou por motivo desconhecido. Por exemplo, naus da Índia que tivessem estado em combate com inimigos poderiam ter conseguido escapar, mas devido aos estragos provocados poderiam vir a naufragar somente algum tempo depois e não durante o confronto.

Embora não se saiba se derivou de um encontro com neerlandeses, em 1611, algures no trajecto entre os Açores e a costa portuguesa, a nau *São Boaventura*, que trazia o arcebispo D. Frei Aleixo de Meneses, combateu com 4 navios inimigos[1779]. É de crer que os corsários tenham vindo em perseguição da nau desde os Açores. Além deste arquipélago, um dos locais mais usados para emboscadas pelos neerlandeses, e até por ingleses, era a ilha de Santa Helena. Em 1613, durante a torna-viagem, mais uma vez as naus da Índia envolveram-se em combates naquele local, desta vez com navios neerlandeses e um inglês vindos da Ásia[1780].

No ano seguinte, a nau *Nossa Senhora do Cabo*, que era pilotada por Aleixo da Mota, capitaneada por Francisco Rebelo Rodovalho e que trazia para o Reino Rui Lourenço de Távora, antigo vice-rei da Índia, enfrentou, durante um período entre 3 a 5 dias, dois galeões neerlandeses. O acontecimento teve lugar pela altura do cabo da Boa Esperança ou, mais plausivelmente, ainda no cabo das Agulhas, à vista de terra, acabando a nau portuguesa por ficar mal tratada e fazer escala em Angola[1781].

O perigo neerlandês manteve-se no Atlântico nos tempos seguintes, sendo que, em 1616, c. 40 navios neerlandeses atacaram a ilha de São Tomé[1782]. No ano seguinte, a nau capitânia *Nossa Senhora Boa Nova*, liderada por D. Jerónimo Manuel, combateu, pela altura da ilha das Flores, com 4 navios corsários. Embora não seja indicada a origem dos inimigos, se bem que seja provável que fosse neerlandesa ou inglesa, a nau conseguiu fugir e chegar a Angra a 18 de Junho. Ali

[1779] *Relações da carreira [...]*, p. 62.
[1780] BA, cód. 51-VIII-20, fls. 13-13v; *Relações da carreira [...]*, pp. 64 e 151-152. Para uma análise recente do assunto, cf. André Murteira, *A carreira da Índia […]*, pp. 153-158.
[1781] AHU, *CU*, *Angola*, cx. 1, n.º 80; *Relações da carreira [...]*, p. 64; Frazão de Vasconcelos, "Apontamentos sobre Aleixo da Mota [...]", pp. 112 e 114-115; Alberto Iria, *Da Navegação [...]*, p. 34.
[1782] Arlindo Manuel Caldeira, *op. cit.*, p. 303.

esperou pela *Nossa Senhora do Cabo*, nau capitaneada por Lançarote de Franca Pita, pertencendo à armada de D. Manuel de Meneses, vindo ambas a salvamento para o Reino. No entanto, chegou apenas a Lisboa no dia 28 de Setembro[1783], pelo que terá ficado em Angra até muito tarde. A presença de corsários nas imediações deverá ter pesado e feito com que se tenha optado por ficar sob protecção das fortalezas locais.

Em todo o caso, é muito provável que estas naus tenham vindo para o Reino na companhia de caravelas de aviso, assim com ordenava uma carta régia de 20 de Julho de 1617. Escrita numa altura em que não se sabia ainda da chegada de navios da Ásia às ilhas, a carta continha indicações urgentes para os capitães dos navios que se esperavam. Como se temia que uma poderosa armada neerlandesa se viesse colocar em frente à barra do Tejo, havia que fazer escala na ilha Terceira para abastecimento, incorporar pessoas e tudo o mais que fosse preciso, sendo que daí 2 caravelas de aviso escoltariam para o Reino os navios que ali chegassem. Algumas léguas antes de se chegar à costa portuguesa, nas posições combinadas, estariam outras 2 caravelas de aviso que dariam indicações sobre a situação nas imediações da barra. Se esta área estivesse bloqueada, os navios teriam de se deslocar a Lagos ou a Tânger. Além disso, se à chegada aos Açores os capitães dos navios vindos da Ásia tivessem prontamente a informação sobre corsários neerlandeses, teriam de deixar, muito provavelmente na Terceira, "todo o perciozo de diamantes, âmbar, almíscar e couzas desta qualidade"[1784]. Caso não ocorresse nos Açores, e se fosse necessário rumar a Lagos ou a Tânger, o descarregamento teria lugar num destes locais.

Não sabemos como foi o desenrolar da viagem das duas naus referidas, e se tiveram de se deslocar a outro local antes de rumarem a Lisboa, mas é de crer que tenham ficado em Angra até meados de Setembro.

Em suma, o período da Trégua do Doze Anos, no caso do Atlântico, parece ter sido vivido sob algumas acções corsárias neerlandesas encapotadas, sendo necessário aprofundar investigações, sobretudo através do estudo de documentação manuscrita existente nos diversos arquivos. Ciente de um perigo cada vez maior, fruto das diferentes frentes marítimas europeias, durante aquele

[1783] *Relações da carreira [...]*, p. 67; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*, p. 157.
[1784] Manuel Baptista de Lima, *op. cit.*, pp. 168-169.

período a Monarquia Hispânica procurou reforçar o seu poderio naval, a fim de poder enfrentar os inimigos neerlandeses, franceses e ingleses[1785].

2.3.3. Uma nova escalada nos ataques marítimos

Com o fim das tréguas entre a Monarquia Hispânica e os Países Baixos, em 1621, os neerlandeses passaram a estar mais activos a atacar na costa portuguesa, esperando pelas naus da Índia, navios do Brasil e de outras partes ultramarinas. Em Agosto desse ano, 9 navios neerlandeses andavam estrategicamente posicionados pela altura das Berlengas e da Ericeira, tendo sido reconhecidos por duas caravelas de aviso portuguesas[1786]. O problema acrescia pois neste ano foi fundada a WIC, ou seja, a Companhia das Índias Ocidentais neerlandesa, tendo o propósito declarado de ajudar na guerra contra a Monarquia Hispânica[1787].

Os problemas viriam a elevar-se no ano seguinte. Em Maio de 1622, chegou a Lisboa a notícia de que os Países Baixos haviam declarado ajuda a todos os que quisessem armar para roubar e saquear navios ibéricos, fornecendo artilharia e portos seguros, bem como 40% de toda a pilhagem que efectuassem. Consequentemente, vieram logo muitos navios para as imediações do Tejo, inclusive de muçulmanos, não deixando escapar nada, atrevendo-se até a entrar e a tomar navios nas barras de Lisboa, de Aveiro, Porto e outros locais da costa[1788]. Nesse mesmo mês, um navio que vinha de São Tomé foi atacado por neerlandeses junto a Buarcos. Os sobreviventes chegaram a Cascais num batel carregado com açúcar e escravos, sendo que a tripulação apenas conseguiu salvar 34 peças de negros[1789].

No que respeita à carreira da Índia, 1622 ficou marcado pela perda de 4 navios em resultado de ataques neerlandeses, se bem que, relativamente às três naus perdidas no Índico, não se pode esquecer que as investidas foram com o auxílio de navios ingleses. André Murteira refere que, depois de catorze anos de acalmia, estavam de regresso as grandes operações de corso da VOC contra a carreira da Índia, agora com o apoio inglês[1790]. No entanto, a verdade é que, como vimos, vários acontecimentos tiveram lugar no Atlântico em anos anteriores,

[1785] João Teles e Cunha, *A carreira da Índia [...]*, p. 93.
[1786] *Combate e naufrágio da nau Conceição […]*, pp. 153-155, 165, 171, 175-176, 178-182 e *passim*.
[1787] Ernst van Veen, *op. cit.*, pp. 153-154; André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, p. 97, n. 131.
[1788] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 122, p. 451.
[1789] AHU, *CU*, *São Tomé*, cx. 1, n.º 63.
[1790] André Murteira, *op. cit.*, pp. 169-170.

despertando preocupações à Coroa e ao que parece alguns deliberadamente para se tentar apresar navios da Índia, estando ainda por compreender em profundidade.

Não se podendo minimizar alguns acontecimentos indicados, que não nos parece que tenham sido acidentais, mas sim preparados, o mesmo perigo de ataques e receios continuavam a recair sobre os Açores. Em Abril de 1623, corria o rumor, na Terceira, de que estava a ser preparada uma armada neerlandesa para invadir as ilhas, tendo como participante D. Manuel, filho do falecido Prior do Crato[1791].

No ano seguinte, a nau *São Tomé*, que vinha de torna-viagem e trazia Nuno Pereira Freire como capitão, lutou com 2 navios neerlandeses entre o Corvo e as Flores. À saída da ilha Terceira pelejou com outros 2 navios, ao que parece igualmente neerlandeses, possivelmente os mesmos do primeiro confronto. Tendo estado envolvida em três pelejas, visto que na ida havia combatido com 5 navios perto de Moçambique, chegou a Lisboa a 27 de Setembro[1792]. É muito provável que a nau não tenha chegado ao Tejo em boas condições estruturais, até porque havia partido para a Índia mais de dois anos antes, tendo sido obrigada a invernar devido ao bloqueio da barra de Goa, que durou entre Dezembro de 1622 e Março de 1623[1793]. Um outro aspecto a reter é que, se não fosse o testemunho de Nuno Pereira Freire, em 1625, nada saberíamos sobre os confronto ocorridos nos Açores, já que as fontes da carreira da Índia são omissas neste caso.

Algumas passagens de navios da carreira da Índia pela costa do Brasil continuavam a representar grande perigo, sobretudo devido à presença neerlandesa naquele local. Em 1626 partiu para a Índia uma armada de apenas 3 navios, sendo que, já durante o retorno, em Agosto de 1627, e após um combate com 3 navios neerlandeses, o galeão *Nossa Senhora da Batalha* (ou a nau *São Gonçalo*) foi parar a Bahia. Durante 17 meses esteve em concerto, partindo para Lisboa apenas em Janeiro de 1629, mas voltou a lutar com uma armada neerlandesa, desta vez perto da ilha Terceira, acabando por ter de descarregar ali a pimenta. Chegou a Lisboa apenas a 18 de Dezembro de 1629[1794].

[1791] Diogo Ramada Curto, *Cultura política [...]*, p. 122.

[1792] *Relações da carreira […]*, pp. 73 e 158; *Memorias das armadas […]*, p. 268; Frazão de Vasconcelos, *Pilotos das navegações [...]*, p. 8; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*, p. 162.

[1793] Sobre este assunto, cf. André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, pp. 169-170 e 209-210.

[1794] Cf. *Relações da carreira da Índia […]*, pp. 75-76; *Memorias das armadas […]*, p. 269; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*, p. 165.

Num outro caso, ocorrido em Novembro de 1627, uma armada de patachos que seguia a caminho da Índia foi atacada por um navio inglês a 25 léguas de Lisboa, sendo que, poucos dias depois, envolveu-se novamente em confrontos, desta vez com um navio neerlandês. Acabou por ter de fazer escala na ilha do Fogo. A 31 de Outubro do ano seguinte, o patacho *Nossa Senhora da Guia*, tendo feito escala em Pernambuco ao regressar do Índico, acabou por ser tomado à saída daquele porto por neerlandeses[1795].

A passagem das naus da Índia por Angola, que continuou a acontecer apesar das proibições régias[1796], podendo prolongar-se por alguns meses, também constituía um grande perigo de encontro com inimigos. A 14 de Fevereiro de 1626, os oficiais da Câmara de São Tomé escreviam ao rei notificando que uma armada neerlandesa de 14 velas estaria a caminho dessa ilha e da Mina. Entre vários aspectos, referia-se a debilidade em que se encontravam os postos portugueses desde a Mina até Angola, faltando pólvora e munições[1797]. Naquele mês também se falava de uma armada neerlandesa que estaria a caminho de Angola, possibilidade que era igualmente temida em Janeiro de 1629. Para este último ano, os neerlandeses acabariam por chegar em Março[1798].

Por sua vez, em Outubro de 1635, havia a informação da partida de 4 naus neerlandesas bem artilhadas para Angola. Em Lisboa, sabendo-se que uma nau da Índia havia chegado àquele local a meter muita água, falava-se em enviar àquela parte uma das duas caravelas de aviso que haviam chegado de Peniche, além de pólvora, armas, artilharia e munições. Note-se que, naquele tipo de situação, teriam de ser descarregadas as mercadorias da nau para que se procedesse à sua reparação, algo que iria durar algumas semanas, senão meses. Ainda que chegasse a ser reconhecido que já poderia ser tarde para tal envio, "por o inimigo ir tanto diante", insistia-se em que a caravela partisse rumo a Angola para que o capitão da nau da Índia soubesse que navios neerlandeses iam "em sua demanda"[1799].

Quem nos garante que nestas ou em outras situações não tenham decorrido avistamentos, ou até confrontos entre navios neerlandeses e da carreira da Índia, podendo ter levado a naufrágios – ainda por revelar ou de que não tenham

[1795] *Relações da carreira da Índia […]*, pp. 76-77; *Memorias das armadas […]*, p. 269; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*, p. 165.
[1796] Vide infra, vol. I, cap. III; vol. II, cap. III.
[1797] AHU, *CU*, *São Tomé*, cx. 1, n.º 94.
[1798] Idem, *Angola*, cx. 2, n.º 197, 233 e 235.
[1799] Idem, *ibidem*, cx. 3, n.º 256.

subsistido informações – ou a perseguições que se poderão ter estendido para o Atlântico Norte? Por outro lado, teriam estas ou outras passagens neerlandesas por Angola igualmente um intuito de tentar apresar navios vindos da Índia? Sabendo que estes faziam escala em Angola e que chegavam a invernar ali mesmo, além de que a ilha de Santa Helena por vezes era evitada devido às emboscadas, encontros e ataques que se iam sucedendo, é bem possível que as intenções neerlandesas, a certa altura e além dos ataques específicos a Angola, tenham sido reajustadas, havendo algumas deslocações àquele local no contexto dos navios em regresso da Ásia. Aliás, isso até parece ter acontecido no caso de 1635. Contudo, todas estas questões ficam em aberto, até devido à fragilidade dos resultados numéricos em que têm assentado interpretações demasiado taxativas sobre o impacto directo do corso contra a carreira da Índia, tendo de ser relativizadas. Somente um estudo aprofundado da documentação alusiva a Angola, sobretudo manuscrita, poderá vir a permitir compreender melhor estes aspectos, quer no que respeita ao impacto directo como indirecto de possíveis investidas inimigas.

Antes de entrarmos numa interpretação geral dos dados obtidos, importa aduzir ainda outros dois casos relevantes e que vão ao encontro daquilo que temos vindo a enfatizar. A 21 de Maio de 1630, vinda de Cochim em sobressalto e capitaneada por Francisco Freire de Andrade, chegou ao Faial a naveta *São Filipe*[1800]. Anteriormente, estando esse navio na barra de Cochim para ir a Goa e regressar ao Reino em companhia das naus da Índia, o capitão de Cochim havia sido avisado de que de Surrate tinham saído 12 naus neerlandesas. Perante esse facto, o povo requereu ao capitão de Cochim que a naveta se fizesse à vela, até porque estava carregada na barra e não podia entrar no porto, ficando impossibilitada igualmente de receber protecção local e à mercê dos inimigos. Por este motivo, partiu rumo a Portugal a 22 de Dezembro, sozinha e sem esperar pela companhia das naus que estavam em Goa. Contudo, pela altura dos Açores, pelejou com uma nau neerlandesa, pelo que chegou ao Faial maltratada, onde se refugiou. Ali foram ter 4 patachos, fazendo a escolta para Angra, em cujo porto se esperavam indicações e escolta para se prosseguir viagem para Lisboa[1801]. A naveta acabaria por chegar à capital a 20 de Setembro de 1630[1802].

Face à insistente presença de inimigos nos locais de escala da carreira da Índia, percebe-se que, em 1633, continuasse a ser referido que os navios deveriam

[1800] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 118, n.º 39.
[1801] Idem, *ibidem*; João Teles e Cunha, *A carreira da Índia [...]*, p. 109.
[1802] *Relações da carreira [...]*, p. 80.

partir da Índia muito bem abastecidos de água para que pudessem vir de rota batida para Lisboa. Ficava expressa a proibição de paragens em Santa Helena, Angola, Brasil e Açores. Contudo, em 1634, as naus *Nossa Senhora da Saúde* e *Santíssimo Sacramento*, vindo com pouca gente e falta de água, haviam feito escala na ilha Terceira[1803].

No outro caso em questão, ocorrido em 1634, navios neerlandeses atacaram e tomaram a caravela *Santo António*, que vinha do Índico capitaneada por João da Costa. Ao que consta, a caravela terá zarpado do Tejo pouco depois de 6 de Março de 1633, altura em que partiu a armada da Índia[1804]. O destino inicial da caravela, juntamente com a caravela *Nossa Senhora da Nazaré*, foram os rios de Cuama (Moçambique), para onde levaram mineiros. Posteriormente, a *Santo António* passou a Goa, havendo contradições quanto ao dia e mês da chegada. Partiu dali em inícios de Janeiro de 1634, passando novamente por Moçambique e pelos rios de Cuama, acabando por ser tomada por "pechelingues" neerlandeses, já no Atlântico, 30 léguas a Oeste da ilha de Santa Maria[1805]. Por outra fonte, é indicado que o ataque teve lugar junto à ilha do Corvo[1806], o que será mais verosímil. Seja como for, o apresamento terá ocorrido a 16 de Maio, sendo que João da Costa foi levado pelos atacantes para os Países Baixos, se bem que tenha conseguido chegar a Lisboa a 22 de Julho do referido ano[1807].

Em suma, para a nossa área e trajecto de estudo, são conhecidos 5 ataques neerlandeses a navios da carreira da Índia, sendo que apenas 1 resultou em apresamento. O número até poderá subir para 6, isto caso se venha a confirmar que o ataque de 1617 foi levado a cabo por neerlandeses. A maioria das ocorrências teve lugar nos Açores, sendo Angra e as ilhas do Corvo e Flores localizações estratégicas para os inimigos. No entanto, de uma forma geral, praticamente nada se sabe sobre os confrontos.

À excepção de 1617, todos os outros ataques tiveram lugar fora do período da Trégua do Doze Anos, sendo que não se sabe se neste ano estiveram envolvidos navios neerlandeses. De notar também que, excluindo o caso de Julho

[1803] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 16, n.º 98.
[1804] *Relações da carreira da Índia […]*, pp. 83-84 e 165; *Memorias das armadas […]*, p. 271; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 251; idem, *As armadas da Índia […]*, p. 168.
[1805] *Relações da carreira […]*, pp. 84 e 165; *Memorias das armadas […]*, p. 271.
[1806] Fernando Castelo-Branco, "Subsídios para a História do Faial e da periferia açoriana", in *O Faial e a periferia açoriana [...]*, pp. 105-106.
[1807] *Relações da carreira da Índia […]*, pp. 84 e 165.

de 1607, altura em que foram referidos 10 navios inimigos, nos outros anos foram registadas armadas neerlandesas com poucas unidades, se bem que não se saiba por quantos navios as naus da Índia foram atacadas em 1629 e 1636. De qualquer forma, isso não significa que em todos aqueles anos as armadas inimigas não fossem maiores, sendo perfeitamente plausível que as unidades até tivessem sido divididas de modo a actuar em diferentes locais, podendo algumas ter sido enviadas para a costa portuguesa ou até para outras ilhas açorianas. Aliás, tendo em conta o que foi referido previamente, sabe-se que em 1606 uma nau da Índia, que terá sido a *Palma*, foi atacada por 3 navios neerlandeses que faziam parte de um grupo maior. Por sua vez, em 1607 os neerlandeses vieram para águas ibéricas com 26 ou 27 navios, pelo que poderá ter havido alguma divisão e parte deles ter rumado aos Açores.

Quadro 9
Ataques neerlandeses contra a carreira da Índia

Data	Navio/os	Local	N.º de navios inimigos	Desfecho/consequência
1606 (Outubro)	Palma?	Entre o cabo de São Vicente e Setúbal	3	Ataque, fuga e chegada a Lisboa
1607 (Julho)	Conceição	Angra	10	Inimigos atacaram mas retiraram-se com baixas
1607 (Setembro)	Conceição e Oliveira	Costa portuguesa?		Encontro e fuga dos inimigos. Parece que não chegou a haver combate. A Conceição arribou a Vigo e a Oliveira parece ter seguido para Lisboa.
1617	Nossa Senhora Boa Nova	Ilha das Flores		Fuga para Angra e chegada tardia a Lisboa. Origem desconhecida, mas possível ataque neerlandês.
1624	São Tomé	Entre as Flores e o Corvo, mas também na Terceira	2	Combateu, escapou aos dois confrontos e chegou a Lisboa
1629		Ilha Terceira		Combateu. Descarregamento das mercadorias em Angra e chegada muito tardia a Lisboa
1634	Santo António	Ilha do Corvo		Apresamento

Apesar de apenas vir registada uma perda no quadro, desconhece-se o estado em que ficaram os outros navios da carreira da Índia atacados. O facto de em 1617 e 1629 os navios agredidos terem chegado muito tardiamente a Lisboa poderá ter estado relacionado não apenas com o perigo da presença inimiga nas ilhas e na costa portuguesa, mas também com possíveis estragos causados que tenham levado a reparações e a uma permanência prolongada em Angra. O impacto indirecto do corso também poderá ter ocorrido em 1607, visto que a nau *Conceição* acabou por rumar a Vigo quando, juntamente com outra nau da Índia e os navios da armada de protecção, encontraram inimigos neerlandeses pelo

caminho, acabando os navios ibéricos por se dispersar durante uma tempestade. Embora só tenha sido apontado o desvio de rota devido a dificuldades provocadas por essa tempestade, não é de excluir que uma combinação de factores, onde a presença inimiga na costa portuguesa e a referida dispersão involuntária, associadas ao temporal, tivessem feito com que fosse mais seguro rumar à Galiza em vez de se tentar continuar o trajecto até ao Tejo.

De uma forma global, no trajecto redondo da carreira da Índia, a época em que os neerlandeses começaram a atacar os navios das especiarias e a seguir pela rota do Cabo, assim como também viriam, pouco depois, os ingleses a manter uma ligação permanente com a Ásia, insere-se num período de aumento de perdas por acção inimiga. Assim, para um período entre 1601 e 1650 da viagem redonda, começando já depois do início dos assaltos ingleses e neerlandeses, Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes apontaram 15,5 perdas por ataque inimigo, valor que representa 21% do valor total das diferentes perdas entre aqueles anos[1808]. Em todo o caso, recorde-se, é sempre necessário atenuar interpretações demasiado assertivas quanto às quantificações obtidas, visto que diversos navios perderam-se sem se saber onde e como. Se olharmos as perdas registadas por causa desconhecida para aquele mesmo período (ida e volta), são conhecidas 24, representando 32,4% do valor total das perdas sabidas para a mesma cronologia.

2.4. O corso berberesco

2.4.1. A expansão do corso berberesco

Outro inimigo que os navios portugueses tiveram de enfrentar foi o que vinha do Norte de África, sobretudo de cidades como Argel, Tunis, Tripoli e Salé, traduzindo-se as suas acções, a partir de certa altura, em ataques corsários e piráticos por todo o Atlântico[1809]. A génese do corso berberesco a partir de Argel está associada a um contrato estabelecido entre o governo desta cidade e dois corsários de origem grega islamizados: os irmãos Arudj e Khayreddin

[1808] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *Naufrágios e outras perdas [...]*, pp. 116 e 437.
[1809] Sobre este assunto, cf. João Vidago, "«Anda mouro na costa»", sep. da *Stvdia*, n.º 45, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1983, pp. 295-306; Luís Ramalhosa Guerreiro, "Pirataria, corso e beligerância estatal […]", pp. 123-129; Fernand Braudel, *op. cit.*, vol. II, pp. 248-259; Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.*, pp. 102-104, 115-121 e 139-153; Mário Fernandes, *Corsários do Islão [...]*, *passim*.

(Barbaroxa)[1810]. A troco de uma razoável quantia, estes homens e as suas forças comprometeram-se a auxiliar os argelinos na defesa da cidade. No entanto, em 1515, Arudj apoderou-se do governo de Argel, sendo que, poucos meses depois, com a sua morte, passaria o seu irmão a deter o poder da cidade. Estes acontecimentos não teriam, provavelmente, ultrapassado a esfera local, mas acabaram por coincidir com a expansão do Império Otomano ao longo do Mediterrâneo Ocidental, depois de 1530, e com a eclosão do corso berberesco[1811].

A fim de acabar com os ataques berberescos a alvos cristãos, que pesavam sobre a vida e a economia das populações ribeirinhas e sobre os circuitos comerciais do Mediterrâneo Ocidental, Carlos V decidiu atacar o Norte de África. Em 1535, auxiliado por uma frota portuguesa comandada pelo infante D. Luís, irmão de D. João III, o imperador conquistou Tunis e La Golleta. Contudo, e apesar desta iniciativa ter contribuído para aumentar as possessões de Carlos V no Magrebe, não passou de um acto isolado, sem grande efeito sobre a actividade dos corsários, já que os mesmos continuaram a operar a partir de Argel[1812]. Acresce que, nesse mesmo ano, o sultão de Constantinopla haveria de firmar uma aliança com Francisco I, rei de França e principal inimigo de Carlos V, facto suficientemente esclarecedor da profunda divisão existente na Europa cristã do século XVI. Este acordo traduziu-se na abertura dos portos franceses do Mediterrâneo à poderosa esquadra otomana, situação que permitia aos muçulmanos lançarem as suas forças em direcção ao Estreito de Gibraltar[1813]. O pacto não deixava de ser bastante controverso e alarmante para castelhanos e portugueses, até em relação a possíveis estratégias mais vastas, sendo que no caso português é de referir que surge numa altura em que os franceses mantinham a ambição de estabelecer uma ligação duradoura com a Ásia[1814] e os otomanos pretendiam expulsar os portugueses da Índia, dando-se, em 1538, o primeiro cerco de Diu[1815].

[1810] Idem, *ibidem*, p. 61.
[1811] Idem, *ibidem*, pp. 61-62 e 303.
[1812] Idem, *ibidem*, p. 69.
[1813] Idem, *ibidem*, pp. 70-71.
[1814] Vide supra, vol. I, cap. II e infra, cap. III.
[1815] Roger Lee de Jesus, *O segundo cerco de Diu (1546). Estudo de história política e militar*. Dissertação de Mestrado em História, Universidade de Coimbra, 2012, pp. 10 e 32.

2.4.2. Corsários berberescos no Atlântico

A expansão do corso norte-africano para o Atlântico era um perigo eminente e razão que colocava em risco diversos interesses comuns, daí que houvesse uma activa cooperação entre Portugal e Castela a nível de troca de informação, essencial para dar o alerta sobre possíveis locais que seriam atacados e orientar as armadas de defesa costeira em demanda de navios inimigos. Em 1558, por exemplo, o rei de Castela escreveu a Portugal dando conta da possibilidade do desembarque de mouros em Portugal e no Algarve[1816].

Neste mesmo ano, fazendo a torna-viagem da Índia e depois de invernar em Moçambique juntamente com outras naus, a *São Gião* (ou *João*), que havia partido para o Índico em 1556, foi ter a Lagos, vindo a pelejar na costa algarvia com 4 galés muçulmanas[1817]. Sendo capitaneada por Martim Afonso de Sousa, a nau havia chegado àquele porto a 6 de Julho, tendo sido alegado que essa presença naquela área se deveu a vento contrário, que não permitiu seguir para Lisboa, bem como ao receio de um encontro com corsários franceses[1818]. Acrescia que a nau vinha em más condições e, ao que parece, trazia muitos doentes. Uma vez em Lagos, o corregedor local prontamente tomou medidas para que a nau fosse vigiada e não se retirassem mercadorias, ficando decidido que partiria para a capital quando o mar estivesse vigiado e seguro. Pretendia-se que o regresso fosse feito em companhia da armada de Fernão de Álvares, sendo estas as informações que foram remetidas numa carta do corregedor de Lagos a D. João III[1819].

Relativamente ao combate, pouco se sabe sobre o sucedido. Diogo de Couto refere apenas que ocorreu um confronto de várias horas na costa algarvia com 4 galés muçulmanas, sendo que os inimigos acabaram por se apartar quase desbaratados. Por sua vez, a nau portuguesa chegou a Lisboa "bem destroçada"[1820]. Como a carta do corregedor é do dia 8 de Julho e nela não é indicado nenhum confronto prévio com muçulmanos, decerto que o incidente com a *São Gião* decorreu num dia posterior, sendo provável que a nau não tenha saído de

[1816] Visconde de Santarém, *op. cit.*, t. II, p. 102.
[1817] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. VII, t. I, pp. 219-220; *Relações da carreira [...]*, p. 128.
[1818] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 112, n.º 45.
[1819] Idem, *ibidem*.
[1820] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. VII, t. I, pp. 219-220.

Lagos acompanhada de qualquer armada de protecção. O que se sabe em concreto é que entrou no Tejo a 10 de Agosto de 1558[1821].

Em Julho do ano seguinte, Portugal informou Castela de que 20 galés turcas se preparavam para sair de Argel, sendo necessário que não as deixassem passar do Estreito de Gibraltar[1822]. Chegados a 1568, face às informações que a Coroa tinha sobre argelinos que pretendiam atacar Sesimbra e Setúbal, ordenou-se que de Lisboa fosse enviada artilharia, armas e munições para defesa daquelas vilas, provendo-se as torres e os moradores locais[1823]. A pressão ia crescendo, aventurando-se os berberescos cada vez mais para lá do Estreito, chegando a atacar os arquipélagos atlânticos. Assim foi em 1569, 1571, 1586 e 1593, quando assaltaram as Canárias[1824].

O conflito entre o Império Otomano e o dos Habsburgos tornou o corso berberesco numa actividade organizada, metódica e responsável pelo enriquecimento de cidades como Argel, Tunis e Tripoli[1825]. Espanha, herdeira de uma parte do império de Carlos V e face à sua perseguição aos mouriscos, tornara-se num inimigo muito apetecível do Islão. Portugal, por sua vez, para além das suas conhecidas lutas contra os muçulmanos, era governado desde 1580 por um rei espanhol, razão mais do que suficiente para servir de alvo aos partidários da *jihad* islâmica[1826]. Na verdade, Portugal e Espanha, detentores de cidades cristãs no Norte de África, representavam o inimigo fidagal do Islão, situação que prontamente justificava a guerra. Por outro lado, em finais do século XVI, os dois reinos ibéricos tinham chegado ao limite do seu recuo no Norte de África, deixando praticamente todo o Mediterrâneo Ocidental a cargo dos corsários de Argel, cidade cheia de pujança e em plena ascensão. Acresce que Espanha e Portugal, que viam as costas do Algarve e da Andaluzia bastante afectadas pelos corsários e piratas do Norte de África, que faziam igualmente cativos[1827], eram os reinos que detinham ainda o maior império comercial marítimo do mundo, facto que tornava os seus navios ricamente carregados presas muito apetecíveis para qualquer corsário. Uma atracção à qual os homens de Argel, Tunis, Tripoli e Salé não resistiram, estendendo a sua actividade ao Atlântico Norte, juntando-se assim a franceses,

[1821] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 156; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*, p. 123.
[1822] Visconde de Santarém, *op. cit.*, t. II, p. 104.
[1823] *Cartas e alvarás dos Faros [...]*, p. 170.
[1824] Luís Ramalhosa Guerreiro, *op. cit.* p. 128; Mário Fernandes, *op. cit.*, p. 100.
[1825] Idem, *ibidem*, p. 63.
[1826] Idem, *ibidem*, p. 49.
[1827] Fernand Braudel, *op. cit.*, vol. II, pp. 250-259.

ingleses e a neerlandeses na caça aos galeões e naus ibéricas. Portanto, aliada à religião, primeiro motivo de justificação para os ataques, o corso era uma autêntica fonte de rendimento, indispensável para a sobrevivência destas cidades do Norte de África[1828].

Fig. 75 – Cidade de Argel.
Fonte: *Descrição e plantas […]* (ANTT, *Casa de Cadaval*, n.º 29, fl. 109).

As acções corsárias berberescas passaram a ter um raio de acção bastante alargado, chegando a atingir a Irlanda e a Islândia. Expedições de longo curso, como as que abrangeram estes locais, tinham uma periodicidade anual ou bi-anual, englobando duas ou três dezenas de navios pertencentes, por um lado, a armadores particulares, por outro, aos governadores das cidades corsárias. Isto requeria uma enorme logística já que estas viagens nunca demoravam menos de três meses[1829]. Consequentemente, a estratégia atlântica exigiu novas técnicas e equipamentos, a começar pelos navios de alto bordo que vieram a substituir as galés mediterrânicas, incapazes de suportar as inclemências do Atlântico. Para isso foi canalizada a participação de muitos pilotos, marinheiros e artificies oriundos da Europa cristã, uns como escravos e outros enquanto homens livres, depois de terem renegado a fé de Cristo e abraçado o Islão[1830]. A introdução de técnicas de construção de navios de alto bordo nos estaleiros do Norte de África e o

[1828] Mário Fernandes, *op. cit.*, pp. 49-51.
[1829] Idem, *ibidem*, p. 115.
[1830] Idem, *ibidem*, p. 115.

enriquecimento do potencial ofensivo da artilharia berberesca ficou a dever-se, em boa parte, aos artificies europeus mantidos em cativeiro ou convertidos ao islamismo. Lembre-se que, no reinado de Filipe II, entre os muitos mouriscos espanhóis expulsos da Andaluzia estavam indivíduos que foram engrossar a mão-de-obra especializada dos arsenais e estaleiros magrebinos[1831].

Um dos aspectos a ter em conta nas investidas muçulmanas é que não consistiam apenas em ataques a navios, sendo que, a partir de finais do século XVI, corsários oriundos das bases tradicionais do Mediterrâneo norte-africano, mas também da costa atlântica marroquina (Larache, Mármora e Salé), começaram a aliar os apresamentos de embarcações mercantes e de pesca a regulares ataques às populações que residiam junto à costa portuguesa e ilhas, resultando, de uma forma geral, no seu rapto e consequente transporte para os seus portos de origem[1832]. No Verão de 1616, por exemplo, uma armada muçulmana de 3 navios e 500 homens liderada por Tabaco Arrais atacou a ilha de Santa Maria. Durante uma semana saquearam o que puderam e capturaram 222 pessoas, sobretudo mulheres e meninos, levando a restante população a fugir para os matos e rochas[1833].

Para o ano seguinte, Pero Roiz Soares diz que "andaua todo mar coalhado de turcos e mouros com armadas de nauios dalto bordo fazendo emprezas de tudo quanto uinha pera esta cidade [Lisboa]", tendo os mesmos ido à ilha de Porto Santo onde cativaram 900 pessoas, entre adultos e crianças, sendo que 550 eram mulheres e 300 delas "donzelas mossas"[1834]. Em Dezembro de 1617, 18 navios muçulmanos andavam de armada em Baiona[1835]. No ano seguinte, sem nenhum temor, 45 navios de Argel vieram novamente correr todos os portos da costa portuguesa, roubando, cativando e tomando quantas embarcações encontrassem, continuando assim a "ladroisse e roubos no mar"[1836]. Até mesmo dentro do Tejo faziam as suas investidas, roubando os mercadores que vinham das feiras[1837].

Neste sentido, as depredações berberescas eram mais um factor de impacto na paralisação dos circuitos comerciais ibéricos. Por volta de 1620, fr. Nicolau de

[1831] Idem, *ibidem*, p. 116.
[1832] Sobre os cativos, cf. Edite Alberto, *Um negócio piedoso: o resgate de cativos em Portugal na Época Moderna*. Tese de Doutoramento em História da Idade Moderna, Universidade do Minho, 2010.
[1833] AHU, *CU*, *Açores*, cx. 1 n.º 15; pub. in *Arquivo dos Açores*, vol. I, pp. 156-158; João Adriano Ribeiro, "O saque dos argelinos à ilha de Santa Maria, em 1616", in *O Faial e a periferia açoriana [...]*, pp. 202-205.
[1834] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 115, p. 414.
[1835] Francisco Ribeiro da Silva, "Pirataria e corso [...]", pp. 302-303.
[1836] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 115, p. 414.
[1837] Idem, *ibidem*, cap. 115, p. 414.

Oliveira dizia que o comércio em Lisboa, que era "o maior de toda a Europa", sendo beneficiado pelo movimento ultramarino, pela vinda de navios do Levante e do Atlântico Norte, sofria de "uma grande quebra, por causa dos corsários e piratas"[1838]. Acrescenta, no entanto, que apesar de tudo isso continuava "a ser o maior", se bem que sejam conhecidos diversos problemas que levam a atenuar essa visão[1839].

Um aspecto a salientar é que estes raides de corsários berberescos, já na década de 1530, eram feitos igualmente por renegados cristãos de vários reinos, incluindo portugueses[1840]. Em inícios do século XVII, para além de alguns mouriscos expulsos da Península Ibérica, destacava-se a incorporação de homens do Norte da Europa nas armadas norte-africanas, nomeadamente renegados neerlandeses, ingleses e irlandeses, sendo que os segundos ofereceram os seus serviços e procuraram trabalho naquela região depois de o rei James I ter decretado medidas duras contra os corsários[1841]. Isoladamente ou em conjunto com estes europeus, os corsários berberescos tiveram um papel destacado na ofensiva contra o monopólio comercial marítimo das monarquias ibéricas, situação que permite afirmar que, apesar da sua ligação ao mundo muçulmano, o corso berberesco foi um poderoso aliado do capitalismo mercantil do Norte da Europa[1842].

Para além da nau *São Gião*, outros navios da carreira da Índia também vieram a sofrer devido a acções de corsários vindos do Norte de África, que faziam emboscadas em sítios estratégicos. Em Maio de 1620, Lisboa informou a cidade do Porto de que 14 navios corsários berberescos haviam sido avistados ao largo do cabo da Roca[1843], local de aproximação à costa para os navios que vinham dos Açores e por onde tinham de passar para alcançar o Tejo.

O ano seguinte ficou marcado pelo ataque e incêndio da nau *Conceição*. Partindo da Índia a 1 de Março daquele ano, em companhia da capitânia (*Penha de França*) e substituindo a nau *Guia*, que não estava em condições de fazer a viagem de regresso, por ser muito velha, a *Conceição* era uma nau de 3 cobertas que levava 22 peças de artilharia e que, somente em pimenta que vinha devidamente

[1838] Fr. Nicolau de Oliveira, *op. cit.*, p. 545.
[1839] Vide infra, vol. I, cap. III.
[1840] Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.*, pp. 102-103, 115-121, 146-153 e *passim*.
[1841] Cf. Peter Linebaugh and Marcus Rediker, *The many-headed hydra […]*, pp. 62-63; Fernando Gomes Pedrosa, *op. cit.,* pp. 139-140; Mário Fernandes, *op. cit.*, pp. 13 e 114-117.
[1842] Idem, *ibidem*, p. 200.
[1843] Francisco Ribeiro da Silva, *op. cit.*, p. 305.

registada, trazia 6.800 quintais[1844]. Vindo sobrecarregada e sendo pilotada por Sebastião Prestes, que morreu ao terceiro dia de viagem, sendo substituído por Gaspar Moreira, apanhou grandes tormentas na área do cabo da Boa Esperança, pelo que durante 44 dias andou ao pairo e sem poder dobrar aquele acidente geográfico. Ali perdeu-se de vista a *Penha de França*, por culpa dos oficiais da *Conceição*, que, vindo numa nau pior de vela e de bolina do que a capitânia, pretendiam ser os primeiros a chegar a Lisboa para que, no ano seguinte, fossem destacados para liderar a nau capitânia que seguiria para a Índia. Neste sentido, os oficiais "diziam muitas vezes que sua honra e crédito estava em chegarem sós"[1845].

Após passar o cabo, o capitão da *Conceição* ordenou que fosse vista a quantidade de água que ainda havia a bordo, para se compreender se chegava para alcançarem Portugal. Ficou decidido, após a abertura do regimento de torna-viagem, que seria feita escala em Santa Helena. Note-se que aquele documento ordenava que, em caso de necessidade de água, deveria ser tomada aquela ilha e não o Brasil ou Angola. A decisão não foi pacífica, levando a tensões entre o capitão e D. Luís de Sousa, que vinha como passageiro com a sua mulher e algumas pessoas da sua Casa. Este último fidalgo mostrou receio de um provável encontro com corsários neerlandeses em Santa Helena, dizendo ainda que a água que havia a bordo bastava até à chegada aos Açores. Contudo, quando chegaram a Santa Helena os portugueses não encontraram inimigos, visto que os neerlandeses, que ali haviam chegado a 19 de Maio, partiram antes da chegada da *Conceição*. A presença em Santa Helena, porém, foi marcada pela morte do capitão desta nau. Falecido num acidente a bordo, acabaria por ser substituído por D. Luís de Sousa[1846].

Findado um período de 8 dias naquela ilha, a nau rumou aos Açores, até se pôr entre o Corvo, Faial e São Jorge, onde apanhou uma grande tempestade que causou vários estragos a bordo, deixando-a em risco de naufragar na ponta do Faial. Passada a tempestade, chegaram à vista de Angra, onde foram acudidos por barcos que traziam refrescos. Ali duas caravelas de aviso trouxeram indicações de Lisboa para que a nau navegasse pelos 39,5º até alcançar a costa, de modo a

[1844] João Carvalho Mascarenhas, "Memorável relação da perda da nau *Conceição* que os Turcos queimaram à vista da barra de Lisboa […]", in *Combate e naufrágio da nau Conceição (1621). Tribulações no mar e em terra*, Ericeira, Mar de Letras Editora, 2012, pp. 48-49, 60 e 67-68; *Relações da carreira […]*, pp. 70 e 156; *Memorias das armadas […]*, p. 267; António Marques Esparteiro, "A peça do cabo da Roca", sep. de *Ethnos*, vol. V, Lisboa, Editorial Minerva, 1966, pp. 4-6.
[1845] João Carvalho Mascarenhas, *op. cit.*, p. 49.
[1846] Idem, *ibidem*, pp. 49-51.

encontrar a armada de protecção capitaneada por D. António de Ataíde, que faria a escolta face aos corsários muçulmanos que pairavam nas águas do Reino. Porém, o encontro com a referida armada não veio a acontecer[1847].

Ao amanhecer de 10 de Outubro, a *Conceição* foi cercada e acometida por 17 navios liderados por Tabaco Arrais que contavam com 5.000 homens, saídos há 14 dias de Argel e que estavam a caminho da Galiza para investidas em terra, travando-se um longo combate desde as 7 da manhã até às 6 da tarde[1848]. A peleja começou um pouco a Norte da Ericeira, em frente ao cabo Rendido, ou seja, próximo de Torres Vedras[1849]. No dia seguinte, não podendo rumar a Cascais, uma vez que o vento que começou a soprar se fez logo fronteiro, a nau da Índia procurou refúgio junto à Ericeira, encontrando uma pequena praia de areia onde parecia haver um bom surgidouro. No entanto, saiu de terra uma embarcação alertando para o perigo da presença da nau naquela costa e de ali se poder perder, bem como que a armada de D. António esperava por eles, pelo que deveriam seguir "logo na volta do mar"[1850]. O conselho foi seguido, mas de nada valeu. A nau portuguesa acabou por encontrar novamente os inimigos, tendo sido acometida e incendiada durante o combate. Acabou consumida pelas chamas em menos de uma hora, salvando-se 400 pessoas nas próprias naus dos berberescos, sendo levadas enquanto cativas para Argel[1851].

A presença de corsários norte-africanos na costa portuguesa poderá ter aumentado a partir de 1622. Já vimos que em Maio desse ano chegou a Lisboa a informação de que os neerlandeses tinham prometido fornecer artilharia, portos seguros e 40% dos lucros de pilhagens a quem se disponibilizasse para roubar e saquear alvos ibéricos. Essa acção teve um efeito imediato, com muitos navios muçulmanos a deslocarem-se para as imediações da barra de Lisboa e outras partes da costa portuguesa, não deixando escapar nada, atrevendo-se até a entrar e a tomar navios no Tejo, na barra de Aveiro, no Douro e em outros locais. O terror destes ataques, vistos muitas vezes pelas populações em terra, manteve-se pelo ano seguinte[1852].

[1847] Idem, *ibidem*, pp. 53-54.
[1848] Idem, *ibidem*, p. 60. Sobre a análise do combate, cf. Margarida Garcez Ventura e José Varandas, "Relato de João Carvalho Mascarenhas [...]", pp. 23-28.
[1849] "Processo defesa […]", in *Combate e naufrágio […]*, p. 279.
[1850] João Carvalho Mascarenhas, *op. cit.*, pp. 61-62.
[1851] Idem, *ibidem*, pp. 54-74. Um dos sobreviventes do combate foi Luís Dias, tendo sido levado como cativo. Posteriormente, resgatou-se à sua própria custa e voltou a embarcar para o Índico (AHU, *CU*, *Índia*, cx. 13, n.º 114).
[1852] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 122, p. 451.

Precisamente em 1623, outro navio vindo da Ásia viria a ter problemas com corsários muçulmanos. Face ao bloqueio anglo-neerlandês da barra de Goa durante 4 meses, que não permitiu a saída da nau *São Tomé* na época ordinária (durante a monção de Nordeste), tendo de esperar um ano[1853], ordenou-se que 2 navetas viessem para o Reino, sendo que uma delas teve um encontro com berberescos em frente a Peniche. Acabou por ser forçada a varar naquela costa e a descarregar, enviando-se a fazenda para Lisboa por terra[1854]. É muito provável que tenha sido atacada.

Dois anos volvidos, novo navio oriundo do Índico teve um encontro com corsários na costa portuguesa. A 15 de Outubro de 1625, por intermédio de Cristóvão Soares, que já havia escrito duas cartas sobre uma nau da Índia que havia entrado em combate com muitos navios corsários na Ericeira, surge uma outra que refere que os mesmos acabaram por se retirar mal tratados sem conseguirem tomá-la[1855]. Fica-se a saber igualmente que Luís de Brito, capitão da vila da Ericeira, já havia remetido indicações para Lisboa sobre o assunto. Neste sentido, haviam sido dadas ordens para que uma armada fosse à Ericeira, de modo a escoltar a nau até a barra do Tejo, protegendo-a dos corsários. Um dos navios que terá prestado apoio foi o galeão *Santiago*, capitaneado por João de Sousa Falcão, estando envolvido na defesa da barra do Tejo[1856]. É que, por essa altura, e depois de uma investida falhada contra Cádis, temia-se que uma armada inglesa viesse atacar junto à barra do Tejo[1857].

Embora não seja referida qual a origem dos atacantes, é bem provável que fossem muçulmanos, habituados a frequentar aquelas paragens com assiduidade. A menos que fossem os tais ingleses. Por sua vez, é muito plausível que a nau portuguesa atacada tenha sido a *Nossa Senhora da Quietação*, já que num documento de 24 de Outubro os governadores do Reino pediram informações ao Conselho da Fazenda sobre o estado desse navio, assim como mais dados sobre irem quatro navios da armada – dois portugueses e dois castelhanos – fazer-lhe a guarda[1858].

Se a presença destes inimigos era bastante forte na costa portuguesa, nos Açores também iam ocorrendo investidas. A 23 de Junho de 1632, 10 naus

[1853] André Murteira, *A carreira da Índia [...]*, pp. 193-200, 218-219 e 225.
[1854] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 123, p. 453.
[1855] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 117, n.º 77.
[1856] Frazão de Vasconcelos, *Pilotos das navegações […]*, pp. 6 e 8-9.
[1857] C. R. Boxer, "On a portuguese carrack's [...]", p. 190.
[1858] AHU, *CU*, *Reino*, cx. 5, n.º 62.

berberescas atacaram a ilha do Corvo com o objectivo de raptarem pessoas e de as levarem para a cidade de Argel. Não obstante a inferioridade numérica, é referido que os corvinos conseguiram resistir a um combate de dez horas que traria a vitória aos insulares[1859]. No entanto, o relato desse ataque, escrito num tom maniqueísta, apresenta algumas fantasias e levanta diversas dúvidas, pelo que deve ser visto com as devidas reservas.

De qualquer forma, sendo a ilha do Corvo um local fundamental de aproximação aos Açores para as naus da Índia, a presença daqueles 10 navios constituía um enorme perigo. Para 1632 parecem só existir informações de um navio da Índia ter regressado a Lisboa, a *Nossa Senhora dos Remédios*, tendo aportado a 30 de Outubro, ou seja, 10 meses após ter partido de Goa[1860]. Não sabemos quais as dificuldades que teve de enfrentar no seu percurso, nem quais os locais por que passou, pelo que também não se pode garantir que não tenha tido algum encontro com inimigos e que a sua chegada não tenha sido retardada devido a corsários.

Por fim, há que referir o ataque ao patacho *Nossa Senhora da Conceição*, do qual se sabe muito pouco. Referida como urca e patacho, havia velejado para a Índia em Abril de 1635, juntamente com as naus *Santa Catarina de Ribamar* e *Nossa Senhora da Saúde*. Sob capitania de João da Costa, que também ia como piloto, fez escala em Moçambique, onde largou 50 homens, e surgiu em Goa a 6 de Novembro, tendo iniciado o retorno algures em 1637[1861].

Uma vez na costa de Sintra, mais concretamente na área próxima do rio das Maçãs e já pelo dia 17 de Dezembro, entrou em combate e foi queimada por 4 navios de corsários muçulmanos[1862]. Ainda que a historiografia tenho vindo a seguir as indicações de Saturnino Monteiro, e nós próprios, em outros estudos, tenhamos colocado a hipótese mais concreta de João da Costa ter sofrido uma emboscada junto à enseada de Assentiz[1863], a verdade é que não se sabe ao certo o desenrolar

---

[1859] *Relação breve da grande e maravilhosa vitória dos moradores da ilha do Corvo contra dez poderosas naus de Turcos*. Apresent. e notas de Carlos Guilherme Riley, transc. e actualiz. do texto e recolha da tradição oral por João Saramago, Câmara Municipal do Corvo, 1993, pp. 7 e 22-25.

[1860] *Relações da carreira [...]*, pp. 74 e 158; *Memorias das armadas [...]*, p. 268; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 167.

[1861] *Relações da carreira […]*, pp. 85 e 166-167; *Memorias das armadas […]*, p. 271; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 168. Saturnino Monteiro, *Batalhas e combates […]*, vol. VI, p. 152, crê que tenha iniciado a viagem de retorno em finais de Maio, mas é uma data excessivamente tardia para que se possa seguir este raciocínio, visto que estava fora da monção.

[1862] BNP, Ms. 26, 153, n.º 129; *Relações da carreira […]*, pp. 166-167; *Memorias das armadas […]*, p. 271.

[1863] Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. VI, p. 152; José António Rodrigues Pereira, *Grandes batalhas navais portuguesas. Os combates que marcaram a História de Portugal*, Lisboa, A Esfera dos Livros,

dos acontecimentos. Todavia, é possível que a nau tenha ido ao fundo junto à praia das Maçãs, precisamente onde desagua o rio/ribeira com o mesmo nome, local que chegou a ser usado para desembarques ao longo dos séculos, inclusive de mercadorias e escravos vindos nas naus da Índia[1864].

Seja como for, dos três navios partidos para a Índia em 1635, nenhum, por diferentes motivos, conseguiu retornar a Lisboa, subsistindo diversas dúvidas sobre estes casos.

Quadro 10
Ataques berberescos contra a carreira da Índia

Data	Navio/os	Local	N.º de navios inimigos	Desfecho/consequência
1558 (Julho-Agosto)	São Gião	Costa algarvia	4 galés	Combateu mas conseguiu chegar a Lisboa a 10 de Agosto
1621 (Outubro)	Conceição	Cabo Rendido e Ericeira	17	Combateu e ardeu por acção inimiga
1623		Peniche		Forçada a varar e a descarregar em Peniche. Terá sido atacada.
1625 (Outubro)		Ericeira	Vários navios	Seria a Nossa Senhora da Quietação, que chegou a Lisboa. Ataque de origem muçulmana?
1637 (Dezembro)	N. S. da Conceição	Sintra	4 naus	Combateu e ardeu por acção inimiga

De acordo com os dados aduzidos no quadro 10, registam-se 4 encontros de navios da carreira da Índia com navios berberescos, sendo provável que o de 1625 também tenha sido com corsários vindos do Norte de África. Se em 3 das ocorrências as fontes mostram que chegaram a ser travados confrontos, para 1623 fica-se na dúvida, ainda que seja de crer que a naveta em causa tenha sido atacada. Muito embora nenhum dos casos vistos tenha resultado em apresamento, as consequências de dois dos encontros, devido à acção inimiga, acabaram em incêndio e naufrágio. Relativamente à cronologia dos acontecimentos, somente um navio foi atacado no século XVI, sendo que todos os outros ocorreram no seguinte. Destaque para a primeira metade da década de 1620 como tendo abarcado a maior parte das ocorrências, somando-se 3 encontros.

Contrariamente ao que vimos para o caso inglês, assim como para o neerlandês, com várias ocorrências nos Açores, foi na costa portuguesa que tiveram lugar todos os encontros com berberescos, especialmente no espaço costeiro entre Sintra e Peniche, estratégico para a aproximação à costa dos navios vindos das ilhas, decorrendo entre Julho ou Agosto e Dezembro. No entanto, para

2009, pp. 193-195; idem, *Grandes naufrágios portugueses [...]*, pp. 204-205; Marco Oliveira Borges, "Portos e ancoradouros […]", p. 162; idem, "Paisagem cultural marítima […]", pp. 245-247.

[1864] AHU, *CU*, *Angola*, cx. 1, n.º 11; Maria Teresa Caetano, *Colares*, 2.ª ed., Sintra, Câmara Municipal de Sintra, 2016, pp. 17-19; Marco Oliveira Borges, "Paisagem cultural marítima […]", pp. 261-264.

1623 não se sabe o mês em que ocorreu o encontro, assim como convém recordar que não é conhecida qual a origem dos inimigos que combateram com a nau da Índia em 1625, se bem que seja de crer que fossem muçulmanos.

Em duas ocasiões os ataques envolveram armadas berberescas de 4 navios, enquanto que em 1621 o número era bastante superior: 17. Para os outros dois casos não se sabe o número de navios inimigos envolvidos, ainda que para 1625 tenha sido indicado que eram vários, sendo de crer que a nau atacada tenha sido a *Nossa Senhora da Quietação*. Por fim, para 1623, desconhece-se se o caso de encalhe em Peniche resultou na perda da naveta ou se esta, posteriormente, conseguiu rumar a Lisboa.

2.5. Quantitativo geral das perdas: naufrágios e corso/pirataria

Observemos agora os principais dados quantitativos e algumas conclusões que podemos extrair da análise documental que, caso a caso, foi sendo realizada sobre as perdas de navios e a ocorrência de ataques inimigos no trajecto em estudo, sendo fundamental retomar alguns aspectos examinados anteriormente. À semelhança de outros investigadores, e para melhor dividirmos a cronologia de estudo em fases/períodos, nos quadros 11, 12 e 14 optámos por uma segmentação de períodos de cinquenta anos, se bem que isso aconteça apenas para os dois primeiros casos, já que o terceiro apenas podia abarcar os restantes quarenta. Porém, como complemento, também apresentaremos quadros com a cronologia dividida por décadas.

Quadro 11
Distribuição das perdas globais por categorias[*]

Período	Acção inimiga	Factores naturais/geográficos	Má navegação	Mau Estado	Desconhecido	Total
1500-1550 (%)	2 (50)	1 (25)		1 (25)		4
1551-1600 (%)	3 (37,5)	2 (25)			3 (37,5)	8
1601-1640 (%)	4 (29)	8 (57)	1 (7)	1 (7)		14
Total (%)	9 (34,6)	11 (42,3)	1 (3,9)	2 (7,7)	3 (11,5)	26

[*] Neste e nos restantes quadros de perdas estão incluídas 2 ocorridas na costa francesa, em 1627, e 1 em Málaga, em 1636, pois no primeiro caso as naus passaram pelos Açores e vieram ter à Galiza, enquanto que no segundo a nau atingiu a costa ibérica. Em sentido contrário, não se inclui a perda da naveta *Nossa Senhora da Nazaré* (*Santo António*), em 1633, por ter ocorrido abaixo da latitude dos Açores e da costa ibérica.

O quadro 11 mostra que se obteve um total de 26 perdas para o período e espaço em análise. Este número é igual ao que obtiveram Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes para o total de perdas nos Açores e costa portuguesa entre 1497 e 1650, e ligeiramente maior do que aquele indicou Rui Landeiro Godinho para uma cronologia entre 1550 e 1649: 24 perdas[1865].

Se do primeiro para o segundo período observado o número de perdas dobra, no último cresce ainda mais, atingindo as 14. As perdas associadas a factores naturais/geográficos e a ataques inimigos são de longe as mais altas, conhecendo-se, respectivamente, 11 e 9 para cada uma destas categorias no total da cronologia observada. É notório que, entre estas duas categorias, o número de perdas vai crescendo ao longo dos três períodos, mas com maior destaque para os factores naturais/geográficos, onde cresce abruptamente do segundo para o terceiro. No que diz respeito às perdas por acção inimiga, foram mais constantes ao longo dos três períodos, registando-se somente a subida de uma perda à passagem para cada período seguinte. Há ainda que referir os 3 casos de perdas por motivo desconhecido, todas assinaladas no segundo período. Os restantes indicadores obtidos, para a má navegação (1) e o mau estado dos navios (2), são ainda mais residuais.

Portanto, resumindo, de todos os problemas que surgiam à navegação entre os Açores e Lisboa, vindo a ter impacto decisivo no insucesso das navegações, os ataques inimigos são o factor que as fontes mostram que se manteve mais constante ao longo do três períodos integrados na nossa cronologia de estudo. De qualquer forma, foram os factores naturais/geográficos que conduziram à maior perda de navios, embora o valor total para esta categoria esteja muito próximo do que se obteve para a acção inimiga. Confrontando os nosso dados de perdas por acção inimiga com os de Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, embora estes sejam para todo o trajecto de torna-viagem entre a Índia e Lisboa e numa cronologia mais alargada, os autores indicam que foram perdidos 10 navios entre 1497 e 1650[1866], ou seja, apenas mais 1 do que aquilo que apresentamos no quadro 11. Desde logo esta constatação vem reforçar que o trajecto final da carreira

[1865] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *Naufrágios e outras perdas […]*, p. 442; Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia […]*, p. 168.
[1866] Por sua vez, para a mesma cronologia mas na viagem de ida, apresentam igual número de perdas (cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, p. 439).

da Índia, no contexto da torna-viagem, foi largamente o mais afectado por perdas derivadas de ataques inimigos.

Quadro 12
Distribuição geográfica das perdas globais*

	Açores	Cascais	Algures na costa portuguesa	Desco-nhecido	França	Galiza	Mafra	Málaga	Sesim-bra	Sintra	Tejo	Total
1500-1550 (%)	1 (20)		1 (20)			1 (20)			1 (20)		1 (20)	5
1551-1600 (%)	6 (86)			1 (14%)								7
1601-1640 (%)	3 (21,43)	1 (7,14)			2 (14,29)		1 (7,14)	1 (7,14)	1 (7,14)	2 (14,29)	3 (21,43)	14
Total** (%)	10 (38,46)	1 (3,85)	1 (3,85)	1 (3,85)	2 (7,69)	1 (3,85)	1 (3,85)	1 (3,85)	2 (7,69)	2 (7,69)	4 (15,38)	26

A distribuição geográfica das perdas globais é fundamental neste tipo de trabalho, sendo necessário que seja compreendida na longa duração. Embora os Açores possam parecer a área que detém o maior número de perdas no quadro 12, com um total de 10 (38,46%), a verdade é que se juntarmos todos os locais da costa portuguesa que ali surgem individualizados, o total atinge 11 (42,31%). A constatação de que a costa portuguesa surge no topo das perdas, ainda que os diferentes sítios desta área sejam apresentados separadamente, é bastante importante, vindo reforçar que as atenções historiográficas não podem andar quase exclusivamente em torno dos Açores, havendo muito que compreender naquele espaço mais flagelado.

No primeiro período assinalado, o maior índice de sinistros teve lugar na costa portuguesa, com 3 casos, enquanto que os Açores e a Galiza registam apenas 1. Contudo, no segundo período aquele arquipélago domina quase a totalidade dos casos, havendo um crescimento abrupto para 6 ocorrências, sucedendo ainda 1 em lugar incerto, mas algures entre o trajecto dos Açores para a costa portuguesa. Há uma inversão de tendência no terceiro período, voltando a costa portuguesa a deter o maior número: 8. Seguem-se os Açores, com 3, a costa francesa, com 2, e Málaga, com apenas 1.

Olhando de forma mais detalhada para as 8 perdas na costa portuguesa (num dos casos desconhece-se o local), o Tejo acaba por se destacar como local mais flagelado, com 3 ocorrências, seguido da costa de Sintra, apresentando 2,

* Não se inclui o caso de 1523, pois não se sabe se a nau foi efectivamente perdida para os franceses.

** Devido à necessidade de arredondamento dos valores, a soma total das percentagens é 100,01.

número que também ocorre na costa francesa. Se no caso de Sintra não há nada que surpreenda, já que a faixa costeira sintrense estava na rota da carreira, era bastante problemática a nível dos condicionalismos geográficos e usualmente frequentada por inimigos, no exemplo de França é preciso ter em conta que os acidentes ocorreram num espaço desconhecido para os marinheiros portugueses vindos da Ásia, isto depois de se terem desviado da costa portuguesa para evitarem uma armada de corsários ingleses. Este é um exemplo típico de como o corso poderia exercer impacto indirecto negativo sobre a carreira da Índia. Para além da perturbação da navegação, da mudança forçada de rota e de esta situação ter afectado ainda mais a vida a bordo e os ritmos comerciais, aquele desvio fez com que, mais tarde, os navios ficassem sob condições oceânicas bastante adversas, cenário que se veio a revelar trágico.

Quadro 13
Distribuição geográfica das perdas globais nos Açores

Décadas	Ilhas				
	Corvo	Faial	São Miguel	Terceira	Total
1500 (%)					
1510 (%)					
1520 (%)					
1530 (%)					
1540 (%)				1 (100)	1
1550 (%)				2 (100)	2
1560 (%)					
1570 (%)					
1580 (%)			1 (20 a 30 léguas da ilha) (50)	1 (50)	2
1590 (%)	1 (50)	1 (ao largo da ilha) (50)			2
1600 (%)				1 (100)	1
1610 (%)		1 (100)			1
1620 (%)					
1630 (%)	1 (100)				1

Registando-se 10 perdas nos Açores, a ilha Terceira foi a mais sinistrada daquele arquipélago, conhecendo-se 5 casos, 2 deles ocorridos na década de 1550. Juntamente com esta, as décadas de 1580 e 1590 foram as mais problemáticas, contando cada uma com 2 perdas. Depois da Terceira, as ilhas do Corvo e do Faial são as que registam mais incidentes, cada uma com 2. Porém, num dos casos para

o Faial a perda do navio não ocorreu exactamente na ilha, mas um pouco ao largo, depois de os ingleses lhe terem pegado fogo.

Quadro 14
Distribuição geográfica dos ataques inimigos*

	Açores	C. Algarve	C. Aveiro	Costa portuguesa	Estreito Gibraltar	Galiza	Mafra	Peniche	Sesimbra	Sintra	Total
1500-1550 (%)		1 (20)	1 (20)	1 (20)	1 (20)	1 (20)					5
1551-1600 (%)	8 (89)	1 (11)									9
1601-1640 (%)	5 (46)	1 (9)					2 (18)	1 (9)	1 (9)	1 (9)	11
Total (%)	13 (52)	3 (12)	1 (4)	1 (4)	1 (4)	1 (4)	2 (8)	1 (4)	1 (4)	1 (4)	25

Os dados relativos à distribuição geográfica dos ataques inimigos mostram que são conhecidos 25 a navios da carreira da Índia entre os Açores e a costa portuguesa no período em observação. É neste arquipélago que se concentra o maior número, com 13 ocorrências (52%), se bem que as agressões conhecidas tenham tido início apenas no segundo período indicado, mais concretamente a partir da década de 1580, quando o corso inglês contra alvos ibéricos estava muito activo, sobretudo naquela área (quadros 15 e 17).

Seguem-se 12 ataques (40%) perpetrados em diferentes sítios da costa portuguesa. Contudo, é preciso indicar que, entre estes 12 casos, 2 deles aconteceram ainda a uma distância de várias léguas da costa (c. Algarve e c. Aveiro), quando os navios seguiam a caminho do Reino. É a costa do Algarve e de Mafra que, depois dos Açores, apresentam maiores ocorrências, ainda que com números muito distantes do que aqueles que foram apontados para as ilhas. Se para o caso de Mafra é perfeitamente compreensível que os navios vindos da Ásia tenham tido encontros com inimigos, uma vez que as águas deste concelho estão na rota da navegação vinda dos Açores, incluindo dos navios da carreira, para o Algarve o assunto já levanta algumas questões, porquanto esta região ficava fora do trajecto habitual que esses mesmos navios faziam para a costa portuguesa com o objectivo de alcançar Lisboa. O descaminho e o contrabando de mercadorias seriam motivos que levavam os navios à costa algarvia sem que passassem pelos Açores, mas as embarcações que viessem em dificuldades também poderiam ter de

* Alguns ataques não resultaram em perda do navio. Por sua vez, as indicações relativas a c. Aveiro e c. Algarve ocorreram ainda longe da costa, mas tendo aqueles locais como referência.

alterar a habitual rota que os levava até às ilhas, procurando abrigo, provisões ou protecção algures no Algarve.

Dos 12 casos ocorridos na costa portuguesa, ou a caminho dela, 4 deles tiveram lugar entre Peniche e Sintra. Portanto, na área mais importante de aproximação ao Reino para os navios da carreira da Índia quando vinham dos Açores ou pela latitude daquele arquipélago, abarcando dois pontos geográficos fulcrais: as Berlengas e o cabo da Roca. Logo, também se percebe que esta área fosse muito procurada pelos inimigos. Cronologicamente, estes 4 ataques sucederam numa fase já mais tardia do nosso período em observação, altura marcada pela forte presença de corsários muçulmanos na costa portuguesa.

De uma forma global, há um aspecto para o qual é necessário alertar quando analisamos os quadros 14, 15, 16 e 17. Caso todos os ataques de corsários/piratas tivessem resultado em perdas, o número conhecido associado a essa categoria neste trajecto cresceria bastante: seriam 25 navios da carreira da Índia perdidos, ou seja, apenas menos uma perda relativamente às 26 apuradas para todas as categorias em observação. Logo, os 9 exemplos de perdas aduzidos às acções inimigas não devem ser vistos de forma isolada, pois se este quantitativo já abona em muito a favor daquilo que foi o papel do corso/pirataria contra os navios da carreira, a adição total do número conhecido de ataques pode ajudar a colocar diversas questões que ajudem a compreender melhor este fenómeno no percurso final da viagem, afastando interpretações gerais baseadas somente no número total de perdas, situação que tem distorcido a realidade/plausibilidade histórica. Assim, é preciso enfatizar igualmente que depois dos confrontos os navios podiam ficar em muito mau estado, sendo que isso poderia fazer com que ficassem incapacitados para navegar, que chegassem ao Tejo muito debilitados ou que isso facilitasse a ocorrência de um acidente antes que se chegasse a Lisboa. E a estes aspectos há ainda que manter a porta aberta para a situação dos navios que se perderam (ida e torna-viagem) sem que se saiba onde e como, num total de 84 casos, representando a maior percentagem do somatório total de perdas obtido por outros investigadores entre 1497 e 1650: 38,4%[1867].

Quantos destes 84 navios foram perdidos entre os Açores e Lisboa? Quantos estiveram associados a ataques inimigos? Por outro lado, quantos dos navios que chegaram a Lisboa foram atacados sem que se saiba? Estas são perguntas para as quais não há resposta, mas que não devem deixar de fazer parte de qualquer

[1867] Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, António Lopes, *op. cit.*, p. 116.

espírito crítico e metodologicamente precavido, podendo o futuro vir a trazer mais alguns dados pontuais que ajudem a compreender melhor o assunto e a relativizar abordagens excessivamente taxativas e que não procuram compreender as acções inimigas de forma aprofundada.

Quadro 15
Distribuição geográfica dos ataques inimigos nos Açores

Décadas	Ilhas						Total
	Corvo	Faial	Flores	São Miguel	Terceira	Desconhecido	
1500 (%)							
1510 (%)							
1520 (%)							
1530 (%)							
1540 (%)							
1550 (%)							
1560 (%)							
1570 (%)							
1580* (%)			1 (ao largo das Flores e do Corvo) (33,3)	1 (20 a 30 léguas da ilha) (33,3)		1 (33,3)	3
1590 (%)	1 (20)	1 (ao largo da ilha) (20)	1 (20)			2 (40)	5
1600 (%)					1 (100)		1
1610 (%)			1 (100)				1
1620 (%)			1 (entre as Flores e o Corvo e na Terceira) (50)		1 (50)		2
1630 (%)	1 (100)						1

A distribuição geográfica dos ataques inimigos nos Açores mostra que a ilha das Flores e a ilha do Corvo foram as mais problemáticas, logo seguidas da Terceira. No primeiro caso, as diversas ocorrências e presença de inimigos estavam relacionadas com o facto de as ilhas do Corvo e Flores, bastante próximas geograficamente, estarem situadas na área mais Ocidental e isolada do arquipélago, precisamente onde os navios vindos das partes ultramarinas faziam a aproximação aos Açores. Isso fazia com que corsários e piratas usassem aquela área como um dos locais estratégicos e fizessem emboscadas ali mesmo, ao mesmo tempo que poderiam ter embarcações em outras partes do arquipélago para que apresassem as que escapassem ou que não passassem por ali. Por sua vez, a Terceira era o local onde os navios vindos da Ásia faziam escala e recebiam apoio

* Devido à necessidade de arredondamento dos três valores apresentados na década de 1580, a soma total é 99,9%.

da provedoria das armadas, pelo que para os inimigos as suas proximidades eram outra das áreas estratégicas.

Há ainda a destacar 3 casos de ataques ocorridos nos Açores, mas sem que se saiba exactamente aonde.

Quadro 16
Distribuição de ataques, perdas e consequências de encontros com inimigos consoante a origem do agressor

Origem/cronologia	Ataques	Tomado e levado pelos inimigos*	Incêndio pelo inimigo	Incêndio voluntário	Chegadas a Lisboa	Resultado incerto
Biscaia (1508) (%)	1 (4)	1 (16.67)				
França (1523-1543) (%)	4 (16)	1 (16.67)	1 (25)		2 (15)	1 (50)
Inglaterra (1583-1602) (%)	9 (36)	3 (50)	1 (25)	1 (100)	4 (31)	
Países Baixos (1606-1634) (%)	5 (20)	1 (16.67)			4 (31)	
Norte de África (1558-1637) (%)	4 (16)		2 (50)		1 (8)	1 (50)
Desconhecido (1617 e 1625) (%)	2 (8)				2 (15)	
Total	25	6	4	1	13	2

Observemos agora os principais dados e conclusões que podemos extrair dos quadros 16 e 17, sendo fundamental retomar alguns aspectos atrás analisados. Dos 25 ataques conhecidos (quadro 16), a maior fatia de ocorrências vai para as acções inglesas, com 9 casos registados (36%), aparecendo de seguida os Países Baixos, com 5 (20%), havendo uma igualdade quanto às investidas de franceses e de corsários vindos do Norte de África: ambos com 4 confrontos conhecidos (16%). Registam-se ainda 2 ataques de origem desconhecida (8%), se bem que seja possível que o caso observado em 1617, na ilha das Flores, tenha sido perpetrado por neerlandeses, assim como é provável que, em 1625, a nau *Nossa Senhora da Quietação* tenha sido atacada por corsários muçulmanos.

Contudo, desses 25 ataques conhecidos somente em 6 casos os navios vindos da Ásia foram tomados e levados pelos adversários. Por sua vez, em 4 ocasiões foram incendiados pelos inimigos, enquanto que somente 1 incêndio foi devido a acção voluntária dos portugueses, para que não ficasse na posse de

* Devido à necessidade de arredondamento dos quatro valores apresentados na coluna designada "Tomado e levado pelos inimigos", a soma total é 100,01%.

ingleses. Assim, é de realçar que em 13 ocorrências os navios conseguiram escapar e chegar a Lisboa, perfazendo ligeiramente um pouco mais de metade do número total das ocorrências obtidas. Há ainda 2 casos de desfecho desconhecido, mas cujo continuar das investigações poderá vir a ajudar a esclarecer.

Quadro 17
Ataques por década consoante a origem geográfica inimiga

Décadas	Origem geográfica						Total
	Biscaia	Desconhecido	França	Inglaterra	Norte de África	Países Baixos	
1500 (%)	1 (100%)						1
1510 (%)							
1520 (%)			3 (100%)				3
1530 (%)							
1540 (%)			1 (100%)				1
1550 (%)					1 (100%)		1
1560 (%)							
1570 (%)							
1580 (%)				3 (100%)			3
1590 (%)				5 (100%)			5
1600 (%)				1 (33%)		2 (67%)	3
1610 (%)		1 (100%)					1
1620 (%)		1 (20%)			2 (40%)	2 (40%)	5
1630 (%)					1 (50%)	1 (50%)	2

Quanto à cronologia dos ataques (quadro 17), o primeiro ocorreu numa altura em que o corso ainda não estava verdadeiramente organizado para se tomar navios da carreira da Índia, devendo ter resultado de um encontro casual entre a armada de Mondragón e o navio de Job Queimado. O mesmo já não se pode dizer para a década de 1520, quando os corsários/piratas franceses, em pleno reinado de Francisco I, actuavam com objectivos bem definidos de capturar navios vindos da Ásia e das Índias de Castela, ainda que de forma encapotada, pelo menos no primeiro caso, pois não havia uma guerra aberta entre Portugal e França. Os ataques iam sendo perpetrados pela calada, num jogo em que o corso e a pirataria se misturavam e em que, conforme foi analisado, quanto menos se soubesse sobre as investidas menos problemas recairiam sobre os franceses. Pelo meio, entre as décadas de 1510 e 1550, ficam inúmeras informações sobre armadas que se aprestavam para tomar navios vindos da Índia, ficando por saber se outros

eventuais casos de ataques e de capturas de navios não foram registados ou se ainda poderão vir a ser conhecidos com o estudo de outra documentação.

Os quadros 16 e 17 mostram que até à década de 1550, mais concretamente até 1558, estão registados 6 ataques contra navios provenientes da Índia, o que vem comprovar em definitivo que não foi somente na década de 1580 que o problema do corso/pirataria se começou a manifestar contra os navios da carreira, se bem que o caso de Mondragón e o de 1558, perpetrado por muçulmanos, pareçam claramente ter resultado de encontros fortuitos, não de missões preparadas especificamente para tomar naus oriundas do Índico. O mesmo se poderia pensar do ataque de 1523, dado a ter ocorrido no Estreito de Gibraltar e às mãos da armada de Jean Florin, que actuava na costa andaluza e algarvia. Contudo, sabe-se que este corsário chegou a operar com objectivos concretos de tentar tomar navios da Índia e das Índias Ocidentais, ao que parece tendo também rumado aos Açores.

Na década de 1580, já perante uma nova conjuntura, repetem-se 3 ataques contra navios da carreira, desta vez todos levados a cabo por ingleses. É a partir deste período que o corso se manifesta de forma aberta contra aquele navios, num período em que Portugal já estava sob domínio de Filipe II e envolvido nas guerras deste monarca, ao contrário do que se viu no caso francês, em que os ataques iam acontecendo sem que houvesse um conflito armado contra os portugueses.

No entanto, a década mais fustigante viria a ser a de 1590, com 5 ataques conhecidos, todos igualmente perpetrados por ingleses. Por sua vez, a década de 1600 apresenta apenas 1 ataque inglês, sendo um período marcado pelo aparecimento das investidas neerlandesas: 2. Neste período destaca-se a acalmia do corso inglês, coincidindo com uma conjuntura iniciada a partir de 1604, em que o novo monarca de Inglaterra declarou guerra contra os corsários do seu Reino, retirando o apoio que Isabel I sempre havia dado a quem praticasse aquela actividade. Porém, o perigo de novas investidas inglesas contra alvos ibéricos não cessou por completo, tendo sido apenas atenuado nos tempos seguintes.

A década de 1610 apresenta 1 ataque de origem desconhecida, enquanto que na subsequente o número volta a subir: 1 de origem desconhecida, 2 praticados por muçulmanos e outros 2 por navios provenientes dos Países Baixos. Por fim, na década de 1630 o número desce para 2 ocorrências: 1 praticada por muçulmanos, outra por neerlandeses.

Não obstante os dados quantitativos apresentados, convém relembrar – mais uma vez – que não estamos perante números absolutos, devendo outras ocorrências, nos mais variados casos, ter tido lugar sem que hoje em dia se saiba.

CAPÍTULO III – O COMÉRCIO DA ROTA DO CABO E AS ILEGALIDADES: FURTO, DESCAMINHO E CONTRABANDO

1. O comércio das especiarias asiáticas

Comerciadas desde a Antiguidade, as especiarias asiáticas são espécies vegetais conhecidas na Europa já desde essa altura. No caso da pimenta, produto indígena do Malabar, era falada no mundo ocidental desde o século IV a.C., sob a forma de pimenta preta (*piper nigrum*), mas igualmente de pimenta branca, correspondentes a distintas preparações da baga da mesma trepadeira[1868]. Estas especiarias, embora chegassem a ser consideradas produtos de luxo na Europa e fossem consumidas por pessoas abastadas, tiveram, em associação ao sal, um papel importante na conservação dos alimentos, nomeadamente da carne. Face a um estado de conservação precário, o gosto desagradável da carne era mascarado com os condimentos da pimenta e do gengibre[1869]. Por outro lado, a pimenta também servia para condimentar diversos manjares, o vinho e até mesmo a pastelaria[1870]. Nas regiões produtoras, a pimenta sempre foi utilizada como tempero e remédio, algo que também se veio a fazer na Europa, mas o que se destacou no Ocidente foi, de facto, a sua utilização como forma de mascarar o cheiro da carne em início de putrefacção e como forma de a conservar durante mais tempo[1871].

Entre as especiarias que tiveram maior peso durante a Expansão Marítima Europeia, acarretando disputas e implicações político-económicas, refira-se a pimenta, o gengibre, a canela, o cravo, a noz-moscada e a maça.

A pimenta era cultivada sobretudo nas áreas rurais do Malabar, em clima quente e húmido, e escoada pelos portos dessa região, sendo que, quando os portugueses chegaram à Índia, Calecute era a grande escápula desta especiaria. Contudo, também provinha do Sueste Asiático, nomeadamente da ilha de Samatra, de onde era exportada para Bengala, Pegu e China[1872].

[1868] Luís Filipe F. R. Thomaz, "A questão da pimenta em meados do século XVI", in *A carreira da Índia e as rotas dos Estreitos [...]*, p. 48; Manuel Lobato, "Especiarias", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. I, pp. 361-368.
[1869] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 12.
[1870] Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos pré-colombinos [...]*, p. 19.
[1871] J. E. Mendes Ferrão, *Especiarias. Cultura, tecnologia, comércio*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1993, pp. 268-269.
[1872] Manuel Lobato, *op. cit.*, p. 362. Para uma síntese da história da pimenta, cf. Luís Filipe F. R. Thomaz, *op. cit.*, pp. 45-72 e segs.

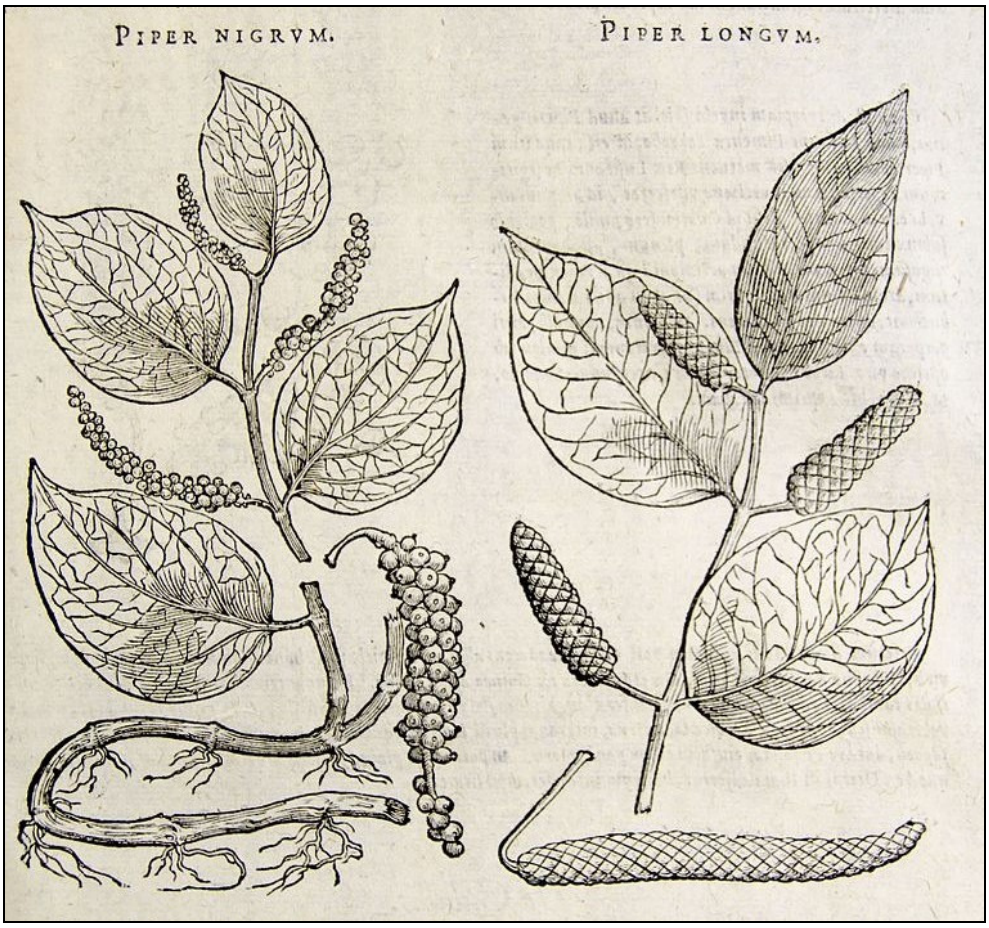

Fig. 76 – *Piper nigrum* e *piper longum*.
Fonte: Charles de l'Ecluse, *Exoticorum libri decem*, Antuérpia, 1605.

Relativamente ao gengibre, era produzido em maior quantidade no Canará, sendo adquirido pelos portugueses em Cananor. A seguir à pimenta, foi a especiaria mais trazida através da rota do Cabo durante a primeira metade do século XVI. Devido ao seu fácil plantio, permitiu obter, em finais do século XVI, abundantes quantidades em Cabo Verde, São Tomé e Brasil. Contudo, depois de um arranque prometedor, o seu plantio naqueles locais foi proibido, de modo a proteger os contratadores da especiaria indiana[1873].

Por sua vez, a canela fina, diferente da chinesa, caracterizada por ser mais grosseira, era originária da ilha de Ceilão (Sri Lanka), tendo entrado nos circuitos comerciais asiáticos e europeus apenas no século XIII. Foi em Cochim que os portugueses começaram por adquirir esta especiaria, através de intermediários *mappila*, juntamente com cássia, isto é, um tipo de canela de baixa qualidade produzida no Malabar[1874].

[1873] Manuel Lobato, *op. cit.*, pp. 367-368.
[1874] Idem, *ibidem*, p. 365.

O cravo ou cravinho era originário das ilhas Molucas, sendo encaminhado para a Índia e China. O seu consumo na Europa aumentou ao longo do século XV, altura em que era importado sobretudo por Veneza e Barcelona através de Alexandria e Beirute[1875].

Por fim, a noz-moscada e a maça eram produzidas sobretudo nas ilhas de Banda, pertencentes ao arquipélago das Molucas. Bastante utilizadas na culinária, estas duas especiarias, devido às suas propriedades digestivas e estimulantes, eram igualmente usadas na farmacopeia e medicina. Com a chegada dos neerlandeses à Ásia, ambas tornaram-se monopólio do seu comércio e as plantações foram rigorosamente limitadas às ilhas de Banda[1876].

1.1. A rota do Cabo e as rivalidades comerciais

1.1.1. Alcançar a Índia circum-navegando África

A ideia de se chegar à Índia pelo Atlântico e obter estas especiarias precede as vontades e planos quatrocentistas, sendo que na Antiguidade já se falava em poder circum-navegar África[1877], ainda que esse pensamento pareça não ter sido muito valorizado durante a Idade Média[1878]. Em todo o caso, alguns investigadores têm referido que, em finais do século XIII, navegadores e mercadores genoveses pretendiam rumar à Ásia pelo Mar Oceano, contornando o continente africano, tendo elaborado uma expedição com o objectivo de alcançar os mercados de especiarias indianos.

Por essa altura, era corrente que das cidades marítimas de Itália, de França e da Península Ibérica partissem comerciantes que iam buscar diversas mercadorias ao Egipto, à Síria, a Constantinopla e ao mar Negro, pelo que qualquer impedimento relacionado com as guerras que decorriam entre cristãos e muçulmanos, resultando em frequentes restrições comerciais, afectariam essas ricas ligações. As mercadorias mais importantes adquiridas naqueles locais eram as

[1875] Idem, *ibidem*, pp. 365-366.
[1876] Inácio Guerreiro, "Noz-moscada", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. II, p. 809.
[1877] Existem, inclusive, dados sobre algumas expedições, ainda que algo fantasiadas. Uma delas foi dada a conhecer por Heródoto, que indicou uma viagem fenícia patrocinada pelo faraó Neco II, sendo que teria ido do mar Vermelho até ao Mediterrâneo contornando África. Contudo, o próprio Heródoto questionou o sucesso de tal empreendimento (cf. Armando Cortesão, "A carta náutica de 1424", in *Esparsos*, vol. III, Coimbra, Por Ordem da Universidade, 1975, pp. 65-66; Ana Margarida Arruda, "Viagens marítimas na Antiguidade", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, pp. 1032-1033).
[1878] Jean Richard, "European voyages in the Indian ocean and Caspian sea (12^{th}-15^{th} centuries)", in *Iran*, vol. 6, British Institute of Persian Studies, 1968, p. 45.

especiarias, mas também eram compradas pedras preciosas, matérias de tinturaria, açúcar, tecidos de seda e tapetes[1879]. Todos estes produtos, uma vez adquiridos pelos cristãos, serviam para abastecer a Europa, até mesmo a Flandres. E se em 1277-1278 Génova já havia começado a enviar armadas à Flandres e a Inglaterra, as quais faziam escala na Andaluzia e em Portugal, transportando do Mediterrâneo para o Norte da Europa o alúmen e, gradualmente, as especiarias asiáticas e outras fazendas[1880], o domínio e o bloqueio muçulmano exercido sobre as rotas do Mar Interior impediam uma circulação comercial activa das mercadorias, pelo que havia que procurar um caminho alternativo no intuito de atingir directamente as fontes das especiarias[1881].

Assim, segundo uma crónica genovesa da autoria de Jacopo Doria, escrita por volta de 1294, em 1291 duas galés comandadas pelos irmãos Ugolino e Vadino Vivaldi partiram de Génova para tentar atingir as "partes da Índia e trazerem mercadorias lucrativas"[1882]. Preparada para uma longa duração, a expedição foi financiada por Tedisio Doria, não se conhecendo o seu desfecho, visto que os irmãos nunca regressaram ao Mediterrâneo para contar o sucedido. Documentalmente, apenas se sabe que as galés passaram o Estreito de Gibraltar, que seguiram ao longo da costa africana e que foram um pouco além do cabo Jubi, situado à latitude das ilhas Canárias[1883]. Face às incertezas geradas e a alguns testemunhos posteriores que foram chegando até ao século XV, a viagem acabou por ficar associada a certas lendas e a rumores distintos: os genoveses teriam descoberto as Canárias, alcançado a Guiné ou até mesmo as terras do Preste João, uma das galés havia contornado o cabo da Boa Esperança e naufragado perto de Mogadoxo (Mogadíscio), local onde Sorleone Vivaldi, em 1312, teria ido em busca do pai (Ugolino) e dos sobreviventes[1884].

[1879] Jaime Cortesão, *op. cit.*, pp. 18-19.

[1880] Jacques Heers, "Relações com Veneza", in Joel Serrão (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, vol. IV, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, pp. 268-269; Jeffrey Miner e Stefan Stantchev, "The genoese economy", in Carrie E. Benes, *A companion to Medieval Genoa*, Leiden/Boston, Brill, 2018, p. 408.

[1881] Carlo M. Cippola, *Canhões e velas na primeira fase da Expansão Europeia (1400-1700)*, Lisboa, Gradiva, 1989, p. 18; Jill More, "The expedition of the brothers Vivaldi: new archival evidence", in Jose-Juan Lopez-Portillo (ed.), *Spain, Portugal and the Atlantic frontier of medieval Europe,* Routledge, 2013.

[1882] L. T. Belgrano, "Nota sulla spedizione dei fratelli Vivaldi nel MCCLXXXXI", in *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, vol. XV, Génova, 1881, pp. 119-120. O trecho da crónica que aborda este assunto foi traduzido do latim para português por Luís de Albuquerque, *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*, 5.ª ed., Mem Martins, Publicações Europa-América, 2001, p. 147.

[1883] Damião Peres, *História dos Descobrimentos [...]*, p. 12.

[1884] Cf. C. Raymond Beazley, *The dawn of modern geography*, vol. III, Oxford, At the Clarendon Press, 1906, pp. 317 e 416-418; Jean Richard, *op. cit.*, p. 51; Armando Cortesão, "Conhecimento

Apesar do fracasso de tal empreendimento, tem sido creditado aos irmãos Vivaldi, que partiram acompanhados de dois frades franciscanos, a iniciativa de se tentar procurar uma nova rota comercial para as Índias Orientais através do Mar Oceano[1885]. No entanto, parece que a ideia inicial até era um pouco anterior, estando associada ao maiorquino Raimundo Lulo (1234-1314), missionário franciscano que havia viajado pelo Norte de África e que preconizou, em obras sucessivas, o ataque e conquista dos estados muçulmanos desde Ceuta ao Levante[1886]. Muito embora se desconhecesse a sua extensão para Sul, acreditava-se ser possível circum-navegar África e que havia comunicação das águas do Atlântico com as do Índico[1887]. Por outro lado, é bem possível que a intenção dos genoveses fosse a de tentar encontrar um rio que desse acesso à costa oriental africana. Mas fosse qual fosse o objectivo, a iniciativa de 1291 inseria-se na tentativa de romper com os obstáculos e o domínio comercial muçulmano do Levante mediterrânico, mantendo-se, por essa altura e paralelamente, um espírito de cruzada que irradiava atenções para a conquista do Egipto e o domínio do mar Vermelho.

Olhemos com mais atenção a conjuntura da época e alguns planos cristãos que visavam arruinar o comércio muçulmano das especiarias que fluía do mar Vermelho para o Mediterrâneo. Em 1288, Raimundo Lulo propôs à Santa Sé destruir o comércio do Egipto, sendo que para impedir o tráfico marítimo do inimigo compreendia que era necessário organizar uma armada permanente[1888]. Em simultâneo, e conforme já foi indicado, ganhava forma um plano de conquista de toda a costa africana entre Ceuta e o Egipto, tendo como objectivo aniquilar a fonte de riqueza comercial do Islão no Mediterrâneo, a qual era alimentada pela Ásia[1889].

---

positivo das ilhas atlânticas antes de 1424", in *Esparsos*, vol. III, pp. 87-89; J. R. S. Phillips, *The Medieval Expansion of Europe*, Oxford, Oxford University Press, 1988, pp. 156-158; Luís de Albuquerque, *op. cit.*, pp. 84-85 e 147-151; José Manuel Garcia, "Irmãos Vivaldi", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. II, p. 1082; Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista [...]*, p. 44.

[1885] *Historia e memoria da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, Lisboa, Na Typographia da Mesma Academia, 1831, pp. 193, 202, 204-205 e 210; Raymond Beazley, *op. cit.*, vol. III, pp. 317 e 413-422; Jean Richard, *op. cit.*, p. 51; Armando Cortesão, *op. cit.*, pp. 87-89; Jaime Cortesão, *op. cit.*, pp. 28-29; Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, p. 26; Virgil Ciocîltan, *The mongols and the Black Sea trade in the thirteenth and fourteenth centuries*, Leiden/Boston, Brill, 2012, p. 87; Sanjay Subrahmanyam, "Italians, corsicans and portuguese in the Indian ocean", in *Empires between Islam and Christianity, 1500-1800*, Oxford, Permanent Black, 2019, p. 59.

[1886] Jaime Cortesão, *op. cit.*, pp. 24 e 28-29.

[1887] Damião Peres, *op. cit.*, p. 12; Jaime Cortesão, *op. cit.*, p. 26.

[1888] Joaquim Bensaude, *As origens do plano das Índias*, Paris, Livraria Aillaud, 1930, p. 3.

[1889] Idem, *ibidem*, p. 3.

Fig. 77 – Aspecto do Mediterrâneo Oriental, c. 1300.
Fonte: William of Adam, *How to defeat the Saracens*. Text and translation with notes by Giles Constable, Washington, DC, Dumbarton Oaks, 2012.

Entre 1285 e 1291, Arghun (c.1258-1291), devoto budista, príncipe da Pérsia mongólica e que também dominava a Mesopotâmia, enviou três ou quatro embaixadas a Roma, Génova, França e Inglaterra, almejando uma aliança contra o Egipto e a conquista da Palestina a favor da Cristandade[1890]. Apesar daquele rei ter uma poderosa força terrestre, não a tinha nos mares. Todavia, Génova, por essa altura uma potência marítima no Mediterrâneo, tinha vários agentes na corte de Arghun. Dessas relações surgiu um plano que previa o domínio dos mares do Oriente com base na organização de uma armada genovesa no golfo Pérsico, a qual teria como base Adém. O objectivo era destruir o comércio do mar Vermelho, arruinando a navegação mameluca e as ligações entre o Egipto e a Ásia[1891]. Arghun, no Inverno de 1289-1290, chegou mesmo a ter 900 marinheiros genoveses ao seu serviço. Rumando a Bagdad, os genoveses chegaram àquela cidade com o

[1890] Idem, *ibidem*, pp. 3-4.
[1891] Idem, *ibidem*, pp. 3-4.

objectivo de construírem galés, mas não foram bem recebidos. Posteriormente, ao alcançarem Bassorá, dividiram-se em dois grupos de cristãos opositores, guelfos e gibelinos, vindo a matar-se uns aos outros. Este acontecimento acabou por impedir a realização do plano de Arghun, o qual já estava ao corrente do sultão mameluco, que tinha espiões em diversas partes daquela região[1892].

Entretanto, se entre 1288 e 1289, devido a disputas comerciais no Mediterrâneo Oriental, já se tinham vivido momentos de tensão entre as forças navais de Génova e os mamelucos[1893], com a inclusão dos genoveses no plano de Arghun as relações entre as duas partes deterioram-se. Quem mais se ressentiu foram os comerciantes que nada tinham a ver com a tentativa de arruinar o comércio mameluco, mas que durante alguns meses ficaram impedidos de ancorar no Egipto e na Síria[1894].

Contudo, em Maio de 1290 foi celebrado um tratado que recuperava as ligações comerciais, permitindo aos genoveses acederem a todos os territórios sob poder do sultão e àqueles que se viessem a conquistar, ainda que com condições difíceis impostas pelos mamelucos[1895]. Génova não poderia, de qualquer maneira, interferir no trato marítimo mameluco, mesmo quando o sultão levasse a cabo expedições militares à Síria. No fundo, Génova não apenas deu ao sultão liberdade para se expandir em terra firme disputada por cristãos e muçulmanos, mas também ficou amarrada no mar. Ficava explicitamente reconhecida a vitória do Egipto por terra e mar, o que redundava na derrota da república da Ligúria. Por outro lado, os genoveses eram obrigados a desistir do projecto Bagdad-Adém[1896].

Neste sentido, Génova resignou-se com a ideia de que arriscara todo o seu comércio levantino por um objectivo que não conseguira alcançar. Por outro lado, ao renunciar à luta com os muçulmanos, a república da Lingúria não apenas selou o destino das remanescentes posições de forças cruzadas no Mediterrâneo Oriental, mas também desperdiçou as últimas vantagens conseguidas pelos esforços heróicos de Bennedeto Zaccarias, almirante genovês[1897].

A posição cristã no Mediterrâneo Oriental acabaria por ser fatalmente atingida em 1291, aquando da conquista da fortaleza de São João de Acre pelas

[1892] Cf. Jean Richard, *op. cit.*, p. 49; Virgil Ciocîltan, *op. cit.*, pp. 83-84; Sanjay Subrahmanyam, *op. cit.*, p. 61.
[1893] Virgil Ciocîltan, *op. cit.*, pp. 81-82.
[1894] Idem, *ibidem*, p. 84.
[1895] Idem, *ibidem*, pp. 84-85.
[1896] Idem, *ibidem*, pp. 85-86.
[1897] Idem, *ibidem*, pp. 85-86.

forças do sultão do Egipto. Acre era o último reduto dos cruzados na costa da Palestina e o derradeiro posto avançado de relações comerciais directas com aquela região[1898]. A perda deste local estratégico levou a que Marino Sanuto (1260-1338), natural de Veneza e um dos principais instigadores a uma nova cruzada e à recuperação da Terra Santa, culpabilizasse directamente os genoveses pelo sucedido[1899]. Tal acontecimento colocava em causa, de uma forma geral, o trato cristão no Levante, sendo ainda mais agravado porque o papa Nicolau IV, após a queda de Acre, decretou um embargo contra todo o tipo de comércio com os muçulmanos[1900].

Depois dos genoveses perderem a esperança de alcançar a Ásia Central e o Índico através do bem guardado Crescente Fértil, tiveram de procurar outras formas. A fim de chegarem às fontes que forneciam as especiarias asiáticas, afastando-se das imposições mamelucas e da sua área de influência, geograficamente restavam duas hipóteses: seguir pelo Atlântico ou pelo mar Negro. As duas rotas foram tentadas, embora com resultados completamente diferentes[1901].

Olhando para o Atlântico e para a expedição dos Vivaldi, ocorrida pouco depois de os genoveses terem construído galés em Bagdad e precisamente no ano da queda de Acre, estes irmãos, parentes próximos do almirante Bennedeto Zaccarias, não esperaram por qualquer abertura comercial ou acção de conquista concertada entre cristãos, lançando-se pelo Atlântico em busca de uma rota alternativa para alcançar directamente os mercados de especiarias asiáticas. Estas coincidências apontam para uma conexão causal entre esse empreendimento e o resultado do conflito genovês contra os mamelucos[1902]. De facto, é muito provável que, querendo fugir de um Mediterrâneo bastante condicionado pelo domínio mameluco, os irmãos Vivaldi pensassem que poderiam abrir uma linha de comunicação onde nenhum poder exercia autoridade, permitindo adquirir as especiarias directamente nos mercados asiáticos e sem serem necessários os intermediários muçulmanos, ao mesmo tempo que se poderia garantir o monopólio de uma nova rota comercial.

[1898] John K. Thornton, *A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800*, Rio de Janeiro, Elsevier Editora, 2004, p. 68.
[1899] Virgil Ciocîltan, *op. cit.*, p. 85, n. 114.
[1900] Luís Filipe F. R. Thomaz, *op. cit.*, p. 107.
[1901] Virgil Ciocîltan, *op. cit.*, p. 87.
[1902] Idem, *ibidem*, p. 87.

Um italiano, porém, em 1315, escreveu que não havia necessidade de aqueles genoveses terem arriscado tal viagem pelo Atlântico quando a rota para a Índia, através do império mongol, estava aberta[1903]. Como interpretar tal questão? Fiando-se possivelmente na experiência das expedições bem sucedidas à Flandres, os genoveses pensariam poder dominar a navegação mais para Sul, provavelmente porque achariam que o trajecto Atlântico não seria tão longo e sujeito a enormes dificuldades. Por outro lado, também se desviavam os olhares dos outros comerciantes europeus, nomeadamente dos de Veneza, até porque, como é evidente, a ideia não seria a de ter concorrência no novo caminho que se pretendia trilhar. Note-se, na verdade, que entre Génova e Veneza estava em curso uma guerra pelo domínio dos produtos orientais (1250-1380), detendo as especiarias um grande peso nesse conflito[1904].

Ainda que se tenha chegado a sugerir que os genoveses pretendiam atravessar o Atlântico rumo a Ocidente, ou que a expedição se destinava somente a mercados africanos, a que poderia corresponder a designação de Índia, o contexto histórico atrás indicado ajuda a afastar essas hipóteses. Pelo ano de 1291, decerto que as atenções de Génova estariam viradas para a Índia asiática, onde se sabia haver as ricas mercadorias a que se reportaria Jacopo Dória[1905].

No entanto, ficava atestado que, embora existisse um forte motivo associado à expedição dos Vivaldi, faltavam os meios técnicos necessários para concretizá-la. As galés não estavam preparadas para fazer tal viagem pelo Atlântico Sul, algo que só foi possível realizar mais de dois séculos depois, com o desenvolvimento das técnicas de navegação atlânticas, com outros navios, um melhor conhecimento cartográfico do mundo e dos condicionalismos da geografia física[1906]. Note-se que a viagem de 1291 havia sido concebida com noções geográficas demasiado imperfeitas de África e Ásia, sendo que a cartografia da época sugeria uma fácil circum-navegação de África, tendo muito provavelmente levado os irmãos genoveses a supor que o seu projecto poderia ser viável[1907]. De facto, tal como

[1903] Jean Richard, *op. cit.*, p. 51.
[1904] João Paulo Costa, "Especiarias", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. I, p. 385.
[1905] José Manuel Garcia, *op. cit.*, p. 1082.
[1906] Carlo M. Cippola, *op. cit.*, p. 18; Jaime Cortesão, *op. cit.*, pp. 29-30; Alfredo Pinheiro Marques, *A cartografia dos Descobrimentos*, [s.l.], Elo, 1994, pp. 18 e 21.
[1907] José Manuel Garcia, *op. cit.*, p. 1082; John K. Thornton, *op. cit.* p. 68. É possível que exista alguma relação entre os irmãos Vivaldi e um (ou dois) D. Vivaldo que aparece em dois documentos portugueses. Um desses documentos, datado de 1278, indica D. Vivaldo como genovês cidadão de Lisboa, enquanto que o outro, algures do reinado de D. Dinis, alude a um indivíduo com o mesmo nome e que era dizimeiro real, num caso que envolvia as galés do rei (José Manuel Garcia, *op. cit.*, p. 1082).

salientámos, não se pensaria que a viagem pudesse ser tão demorada, além de estar sujeita a tantos perigos como efectivamente estava.

Seja como for, a expedição dos Vivaldi perdurou em diversos escritos dos séculos seguintes, pelo que ficou viva a ideia de se poder chegar à Índia pelo Atlântico. Em 1360, um frade franciscano castelhano registou a sua própria viagem de circum-navegação de África, mas a verdade é que a ideia era uma ficção baseada em especulações e no conhecimento cartográfico da época[1908]. Com efeito, entre os séculos XIV e XV imperou uma corrente cartográfica italiana em que África era rodeada por mar e o Atlântico e o Índico comunicavam entre si[1909]. Disso é exemplo o mapa-mundo do cartógrafo italiano Fra Mauro, datado de c. 1450, apresentando uma forma circular e o Sul colocado na parte superior.

Fig. 78 – Pormenor de um mapa-mundo de c. 1450 (invertemos a posição original em 180º).
Fonte: Fra Mauro (BNM)

No caso português, a experiência dos Vivaldi não terá influenciado, de certo modo, as expedições henriquinas pela costa ocidental africana, onde participaram navegadores estrangeiros, incluindo italianos, e motivado a procura de um caminho marítimo para a Índia? A própria cartografia dos séculos XIV-XV, conhecida em Portugal, não aguçaria essa vontade de navegar cada vez mais a Sul e encontrar a ligação entre o Atlântico e o Índico, talvez até mesmo através de um rio africano? Apesar de Zurara ter dado a entender que conhecia a malograda viagem genovesa,

[1908] John K. Thornton, *op. cit.* p. 68.
[1909] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos […]*, vol. II, p. 160.

embora não tenha dado credibilidade ao caso[1910], Antoniotto Usodimare, comerciante e explorador genovês que chegou a estar ao serviço do infante D. Henrique, invocou o precedente dos Vivaldi para chamar a atenção sobre a possibilidade de se contornar África pelo Sul[1911]. Por outro lado, naquela época, com base em ideias que já vinham da Antiguidade, havia o pensamento tradicional de que o rio Senegal era um braço do rio Nilo, conforme revela Zurara[1912], pelo que se acreditava ser possível alcançar o Preste João por ali ou por outro rio africano. Mais tarde, os rios Níger, Gambia e Congo chegaram a ser igualmente associados ao alegado braço do Nilo a correr para o Atlântico. Neste seguimento, também seria de pensar ser possível chegar ao Preste João e ao Índico subindo um desses rios, algo que foi tentado a partir de 1486, já no reinado de D. João II[1913].

Na década de 1450, D. Afonso V havia encomendado a Fra Mauro uma cópia do seu mapa-mundo, muito provavelmente a pedido do infante D. Henrique[1914], a qual estava a ser trabalhada entre 1457 e 1459, tendo aquele frade recebido dinheiro do monarca e informações sobre as expedições portuguesas de descobrimento pela costa ocidental africana. A obra foi terminada em Abril de 1459, tendo sido entregue ao patrício veneziano Stefano Trevisani para ser expedida para Lisboa, vindo posteriormente a perder-se[1915]. Conforme salientámos, o mapa-mundo de Fra Mauro é um dos exemplares cartográficos em que África aparecia rodeada por mar e em que havia uma ligação entre o Atlântico e o Índico, razão mais do que suficiente para que despertasse a curiosidade portuguesa e que se quisesse fazer uma cópia que seria complementada com informação baseada no avanço das expedições portuguesas rumo ao Atlântico Sul. Tal constatação é bastante importante, pois como o mapa era destinado a Portugal, será bem provável que estivesse em mente atingir a Índia das especiarias através da costa ocidental africana, e não apenas o Reino do mítico Preste João[1916]. Aliás, numa das

[1910] Gomes Eanes de Azurara, *Crónica do Descobrimento [...]*, cap. VII, p. 56.
[1911] *Monumenta Henricina*, vol. I, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960, pp. 189-193; Jean Richard, *op. cit.*, p. 51.
[1912] Gomes Eanes de Azurara, *op. cit.*, caps. LXI-LXII, pp.171-174.
[1913] Luís Filipe Thomaz, "Preste João", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. II, p. 921; António Dias Farinha, *op. cit.*, p. 7.
[1914] Armando Cortesão, "Do ambiente científico em que se iniciaram os Descobrimentos portugueses", in *Esparsos*, vol. II, Coimbra, Por Ordem da Universidade, 1975, p. 193.
[1915] Carmen Radulet, "Fra Mauro", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. II, p. 715; Angelo Cattaneo, "Fra Mauro", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, pp. 695-696.
[1916] João G. Ramalho Fialho, "Fra Mauro", in *Navegações Portuguesas*. Disponível em http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/b10.html (consultado a 04/02/2019).

legendas do mapa, Fra Mauro refere a convicção que os portugueses tinham de que África era circum-navegável[1917].

Para além destes aspectos bastante relevantes, o exemplar de Fra Mauro mostrava os principais circuitos do comércio mundial das especiarias, assim como do ouro e da prata[1918]. Mais do que uma mera representação do mundo, estava-se perante um projecto visionário sobre o mundo, focado na possibilidade de unir, através de rotas marítimas, toda a ecúmena, desde o mar da China até ao Mediterrâneo, atravessando o Índico. Anunciava-se, neste sentido, a possibilidade real de circum-navegar África, unindo as navegações atlânticas portuguesas com as do Índico. Uma vez neste oceano, seria possível, para além do acesso às mercadorias da costa oriental africana e da Índia, estabelecer ligação com circuitos comerciais que se estendiam de Ormuz a Java, sendo estes os mais ricos à escala mundial[1919].

Ainda se estava longe desta sequência, mas a Índia seria um objectivo bem real. Naquela mesma época, Portugal estava em contacto com outros cartógrafos italianos. Desde 1459 que Portugal trocava informações com o astrónomo florentino Paolo del Pozzo Toscanelli, que havia elaborado um grande mapa-mundo em que, tal como os outros que tinham servido de base, África aparecia igualmente rodeada por mar e o Atlântico a comunicar com o Índico[1920]. Chegados a Junho de 1474, Toscanelli, sabendo que os portugueses estavam a tentar alcançar a Índia contornando África, sugeriu a Fernão Martins, cónego da Sé de Lisboa – que deveria fazer chegar informações a D. Afonso V –, que se alcançasse esse objectivo por outra via. Aconselhava-se que os portugueses navegassem para Ocidente e assim descobrissem a Ásia pelo Oeste, naquilo que se previa ser uma rota mais curta, deixando de parte o trajecto pelo Atlântico Sul. Contudo, em Portugal, insistiu-se em explorar metodicamente a costa africana para se chegar à Índia[1921].

Face aos dados que fomos indicando, parece-nos perfeitamente natural que, na senda de outros investigadores, a ideia de os portugueses quererem chegar à Índia pelo Atlântico estivesse bem presente desde a década de 1450, ou até mesmo

[1917] Alfredo Pinheiro Marques, *op. cit.*, p. 36.
[1918] Angelo Cattaneo, *op. cit.*, vol. II, p. 696.
[1919] Idem, *ibidem*, vol. II, pp. 696-697.
[1920] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. II, p. 160.
[1921] Damião Peres, *op. cit.*, p. 256; Alfredo Pinheiro Marques, "Paolo Toscanelli", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. II, pp. 1044-1045.

um pouco antes, ainda sob a égide do infante D. Henrique[1922]. Aliás, testemunhos posteriores, aquando da chegada dos portugueses à Índia, apontam mesmo nesse sentido[1923].

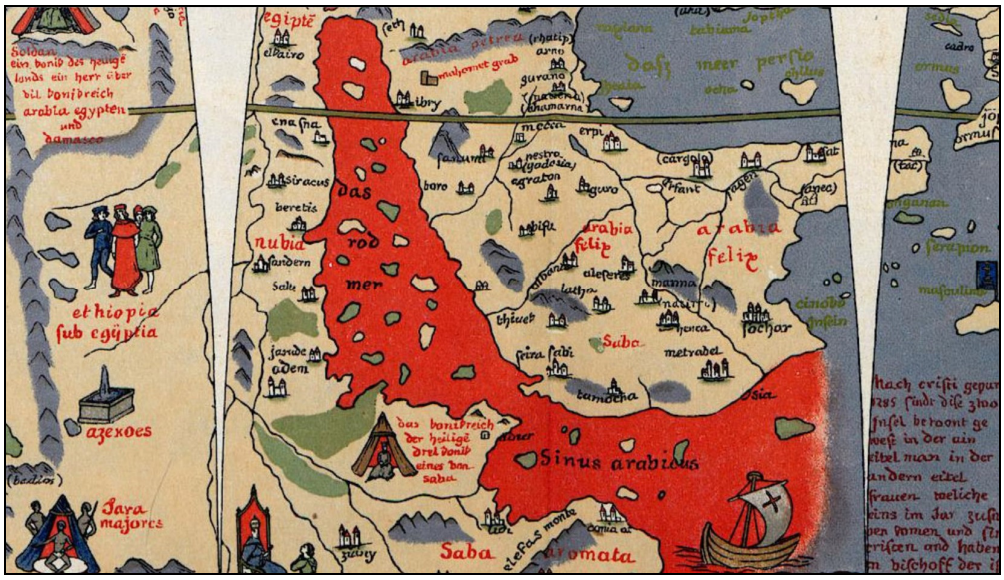

Fig. 79 – Aspecto do mar Vermelho.
Fonte: Martim Behaim, 1492 (GN).

1.1.2. Vicissitudes e consequências da primeira viagem marítima à Índia

Depois de várias décadas de exploração da costa ocidental africana, os navegadores portugueses conseguiram dobrar o Sul de África e atingir o oceano Índico. A expedição de Bartolomeu Dias, que em 1488 chegou ao rio do Infante (Great Fish River), último ponto geográfico explorado nas águas daquele oceano[1924], foi um marco decisivo e desbravou conhecimento para a viagem de outra armada que viria a partir do Tejo e a alcançar a Índia menos de dez anos depois.

Em todo o caso, a expansão dos portugueses para a Ásia, tendo sido preparada com base na análise de certos objectivos a atingir e na verificação das condições concretas existentes naquelas regiões remotas, também foi antecedida pelo envio de espiões por terra[1925]. O plano dessa expansão foi delineado por D. João II, que destacou alguns espiões para recolherem todas as informações

[1922] Armando Cortesão, *op. cit.*, vol. II, pp. 193-195.
[1923] Cf., *e.g.*, *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama […]*, p. 65; José Manuel Garcia, *Pedro Álvares Cabral [...]*, p. 235.
[1924] Viriato Campos, *Aclaração do feito de Bartolomeu Dias. Português de lei e grande perito na arte de navegar*, Odivelas, Europress, 1987, pp. 54-57; Damião Peres, *op. cit.*, pp. 234-241.
[1925] António Dias Farinha, "Portugal nos mares do Oriente *circa* 1507", p. 7.

possíveis, tendo-se notabilizado os casos de Afonso de Paiva e Pero da Covilhã, agentes que falavam árabe fluentemente. Tendo ambos partido em conjunto de Portugal a 7 de Maio de 1487, ano da saída da expedição de Bartolomeu Dias, tinham como missão recolher informações sobre a viabilidade de se fazerem viagens de circum-navegação de África, sobre as redes de comércio de mercadorias preciosas, assim como inquirir sobre o poder militar do misterioso Reino do Preste João, designação dada ao soberano etíope[1926]. A primeira etapa da viagem foi até Nápoles, seguindo daí disfarçados de mercadores até Rodes, passando a Alexandria. Nesta cidade incorporaram-se nas caravanas de Fez, continuando viagem para Adém, onde se separaram[1927].

Afonso de Paiva rumou à Abissínia, ao encontro do Preste João, tendo morrido sem transmitir o que vira. Desde finais do século XI, aquando da primeira cruzada, que se havia começado a difundir pela Europa a lenda do Preste João, o qual seria um rico e poderoso rei cristão que poderia ajudar a combater os muçulmanos, aparecendo o seu Reino inicialmente situado na Ásia e depois na Etiópia[1928]. Acreditou-se, ao longo dos séculos, que este monarca poderia ser um aliado estratégico nos confrontos que em várias áreas da bacia do Mediterrâneo opunham as forças cristãs e islâmicas[1929]. No período da expansão marítima portuguesa manteve-se a vontade de se alcançar o Preste João, sendo de crer que a necessidade de D. João II quanto a isso estivesse relacionada com a ideia de se fazer um bloqueio cristão do mar Vermelho e de dominar aquela área, cortando com o comércio muçulmano de especiarias que por aí fluía. Aliás, se assim fosse, a ideia não era nova, inserindo-se nos ideias de bloqueio comercial ao Egipto e de cruzada que vimos anteriormente.

Por sua vez, Pero da Covilhã embarcou com o objectivo de alcançar a Índia. Visitou Cananor, Calecute, partindo depois para a ilha de Goa, Sofala, daí foi até à ilha de São Lourenço, rumando posteriormente a Ormuz[1930]. Note-se que algumas destas cidades eram escápulas do comércio das especiarias[1931], sendo que ali o espião recolheu informações sobre a viabilidade de se navegar para a Índia, sobre a

[1926] Mariana Lagarto, "Pero da Covilhã", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. I, pp. 324-325; Rui Manuel Loureiro, "Pero da Covilhã", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. I, pp. 321-322.
[1927] Mariana Lagarto, *op. cit.*, p. 325.
[1928] Maria da Conceição Vilhena, "O Preste João. Mito, literatura e história", in *Arquipélago. História*, 2ª ser., vol. V, 2001, p. 627.
[1929] Rui Manuel Loureiro, "Preste João", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, p. 883.
[1930] Mariana Lagarto, *op. cit.*, p. 325; Rui Manuel Loureiro, "Pero da Covilhã", p. 321.
[1931] Luís Filipe F. R. Thomaz, "O projecto imperial joanino", in *De Ceuta a Timor*, [Lisboa], Difel, 1998, p. 159; idem, "Os portugueses e a rota das especiarias", in *op. cit.*, p. 172.

localização geográfica dos principais portos, assim como sobre o tipo de mercadorias comerciáveis. No retorno subiu o mar Vermelho e dirigiu-se ao Cairo, cidade combinada para ponto de encontro com Afonso de Paiva e outros agentes[1932]. As informações recolhidas terão sido transmitidas a D. João II numa carta trazida por José de Lamego, agente que, juntamente com o rabi Abraão de Beja, se encontrava naquela cidade egípcia, local onde se soube da morte de Afonso de Paiva. Pretendendo cumprir as ordens trazidas de Portugal, Pero da Covilhã decidiu seguir para a corte do Preste João, mas acabou por rumar a Ormuz com o rabi, deixando-o ali com uma nova carta. Daí seguiu para outros locais como Judá, Meca, Medina, Monte Sinai, Zeila, na costa da Abexia, e, finalmente, rumou à Etiópia ao encontro do Preste João, onde terá chegado em 1490. Impedido de partir, acabaria por ficar retido naquele local, onde ainda vivia em 1526[1933].

As informações recolhidas por Pero da Covilhã terão sido bastante úteis para preparar a expedição de Vasco da Gama, se bem que se possam apontar algumas interrogações sobre os dados que realmente chegaram a Portugal, até porque existem indicações contraditórias[1934]. Mas antes da primeira viagem portuguesa à Índia, D. Manuel I, em 1496 (Montemor o Novo), pôs em conselho a discussão sobre essa possibilidade, sendo que a maioria dos presentes votou contra. Para além de trazer consigo muitas obrigações por ser um local muito remoto para se poder conquistar e conservar, argumentava-se que debilitaria tanto as forças do Reino que este ficaria sem as necessárias para a sua conservação[1935]. Além disso, como indica João de Barros, temia-se que na Europa tal descoberta viesse a gerar novas rivalidades ultramarinas:

> "Quanto mais que sendo descuberta podia cobrar este reino novos competidores, do qual caso já tinham experiência, no que se moveo entre el rey dom Joam e elrey dom Fernando de Castella, sobre o descobremento das Antilhas: chegando a tanto, que vieram repartir o mundo em duas partes iguaes pera o poder descobrir e conquistar"[1936].

De qualquer modo, sem se fazer caso da tal posição contrária, no dia 8 de Julho de 1497, 4 navios partiram do Restelo numa expedição que viria a descobrir o caminho marítimo para a Índia. Liderados por Vasco da Gama, apenas a 20 de

[1932] Mariana Lagarto, *op. cit.*, p. 325.
[1933] Idem, *ibidem*, p. 325.
[1934] Rui Manuel Loureiro, *op. cit.*, p. 322.
[1935] João de Barros, *op. cit.*, déc. I, liv. III, p. 121.
[1936] Idem, *ibidem*, p. 122.

Maio de 1498, depois de mais de 300 dias no mar – situação para a qual contribuiu em muito o desconhecimento da costa oriental africana e uma paragem de 4 meses nessa área –, os portugueses chegaram a Calecute, estabelecendo pela primeira vez a ligação entre Lisboa e a Ásia por meio da rota do Cabo[1937].

O acontecimento ficou marcado pelo célebre encontro entre os enviados portugueses à cidade e dois mouros de Tunes que sabiam falar castelhano e januês. Surpresos pela presença portuguesa em local tão longínquo, os dois mercadores perguntaram o que os forasteiros ali estavam a fazer, ao que o degredado João Nunes respondeu: "vimos buscar cristãos e especiaria"[1938]. Sabendo que outros reinos europeus se interessavam por especiarias e que muito folgariam de conseguir estabelecer um contacto directo com a Índia, os mercadores questionaram o motivo pelo qual o rei de Castela, o de França e a própria República de Veneza não enviavam as suas gentes. A resposta portuguesa que subsistiu sobre este assunto é curta e omissa: "el-rei de Portugal nom queria consentir que eles cá mandassem"[1939]. Contudo, nas entrelinhas subentende-se que foi proferida na senda de todo o trabalho de exploração da costa ocidental africana e de preservação do monopólio da navegação desenvolvido por Portugal nas décadas anteriores, tentando manter longe todos aqueles interessados. D. Manuel I não queria que os rivais pudessem chegar à Índia, muito menos por mar.

Inversamente, era Veneza que, seguindo como podia o avanço das expedições portuguesas pela costa ocidental africana, mais desejava que os navios saídos do Tejo não chegassem à Ásia e alcançassem os mercados das especiarias, pois isso significaria uma concorrência directa na venda e redistribuição aquando da chegada à Europa[1940]. Se a Lisboa afluíam os espiões enviados pela Sereníssima República de Veneza[1941], o mesmo aconteceria no Índico, onde os agentes destacados recolhiam todas as informações que importavam. Note-se que, até à

[1937] Cf. *Roteiro da primeira viagem […]*, pp. 43-61.
[1938] *Ibidem*, p. 61.
[1939] *Ibidem*, pp. 61-62.
[1940] Para uma visão mais aprofundada sobre Veneza e as relações com Portugal, cf., *e.g.*, Jacques Heers, *op. cit.*, pp. 268-269; Alessandra Mauro, "Relações de Portugal com Veneza", in *Dicionário de História dos Descobrimentos […]*, vol. II, pp. 1067-1069; António Manuel Lázaro, "Entre a fé e as rotas do Levante: notas em torno das relações entre Portugal e Veneza no início do século XVI", in *Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, pp. 509-518; Julieta Teixeira Marques de Oliveira, *Veneza e Portugal no século XVI: subsídios para a sua história*, Lisboa, Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2000; Vitorino Magalhães Godinho, "Veneza – As dimensões de uma presença frente a um mundo tão mudado. Séculos XV e XVI", in *Ensaios e Estudos. Uma Maneira de Pensar*, 2.ª ed., vol. I, Lisboa, Sá da Costa, 2009, pp. 353-395; Luís Falcão Fonseca, "Veneza", in *Dicionário da Expansão […]*, vol. II, pp. 1027-1029.
[1941] Vide infra, vol. II, cap. II.

chegada dos portugueses à Índia, Veneza dominava as relações comerciais com o Mediterrâneo oriental, detendo, na Europa, o monopólio da redistribuição das especiarias trazidas da Índia através do mar Vermelho e do golfo Pérsico pelos navios muçulmanos, sendo escoadas através de Alexandria e Beirute[1942].

Embora alguns autores apontem datas mais tardias, desde 1293 que as galés de Veneza faziam a carreira da Flandres, levando para o Norte da Europa as mercadorias mediterrânicas e as especiarias asiáticas, se bem que só a partir do século XIV é que esta viagem se veio a tornar regular[1943]. Todavia, esta também foi uma rota marítima que encontrou várias vicissitudes ao longo da sua existência, chegando mesmo a ser interrompida num período da Guerra dos Cem Anos (1348-1357), durante a guerra com Génova (1377-1383) e aquando da revolta na Flandres (1379-1385)[1944].

Retornando a Calecute, onde os portugueses estiveram três meses, ali confirmou-se que esta era uma cidade com importantes contactos comerciais, sendo o porto local, à época, considerado o grande porto de comércio de pimenta do Malabar. Dali também eram exportadas as especiarias consumidas na Europa e em muitas outras partes do mundo, não esquecendo igualmente diversas pedras preciosas de todas as variedades[1945]. Relativamente às especiarias, Calecute tinha muito gengibre, pimenta e canela, se bem que esta última não fosse tão fina como a de Ceilão. Aquela cidade era um dos locais onde as naus de Meca carregavam e iniciavam um processo de transporte que levava as especiarias pelo mar Vermelho, seguindo posteriormente de camelo até ao Cairo. Dali eram novamente embarcadas, seguindo pelo rio Nilo até Roxete, local onde eram novamente colocadas em camelos e levadas até Alexandria, cidade com porto marítimo onde os mercadores de Veneza e de Génova adquiriam as especiarias com que abasteciam a Europa[1946].

De qualquer forma, quando chegaram a Calecute, os portugueses levavam consigo insignificantes presentes e mercadorias de tecido, chapéus, outras bugigangas, coral, algum açúcar, azeite e mel, pelo que não causaram uma

[1942] João de Barros, *op. cit.*, déc. I, pp. 223-224.
[1943] Cfr. Elaine Sanceau, *D. João II*. Trad. de António Álvaro Dória, Porto, Civilização, 1952, p. 325; Jacques Heers, *op. cit.*, pp. 268-269; A. H. de Oliveira Marques, *Hansa e Portugal na Idade Média*, 2.ª ed., corrig. e aument., Lisboa, Editorial Presença, 1993, p. 140; Doris Stöckly, *Le Système de l'Incanto des Galées du Marché à Venise (fin XIII^e-milieu XV^e siècle)*, Leiden, E. J. Brill, 1995, pp. 155-156; António Manuel Lázaro, *op. cit.*, p. 511.
[1944] Doris Stöckly, *op. cit.*, pp. 153 e 157.
[1945] *Roteiro da primeira viagem […]*, p. 75.
[1946] *Ibidem*, p. 75.

impressão favorável entre os locais, acrescendo uma certa hostilidade e desconfiança verificada entre ambas as partes[1947]. Antes de serem entregues ao samorim da cidade, que era hindu e não cristão, era norma que todos os presentes fossem vistos pelo feitor local e por outros indivíduos. Ao verem o que era trazido de Portugal, essas pessoas entraram num tom de gozo, argumentando que as oferendas não tinham valor para serem enviadas ao samorim e que até os mais pobres mercadores de Meca ou os índios ofereciam bens de maior importância[1948]. Neste seguimento, foi dado a conhecer que a mercadoria pretendida na Índia era o ouro, sendo este fornecido pelos portos da África oriental, canalizando o comércio das caravanas do sertão que ali chegavam vindas do Reino do Monomotapa[1949].

O regresso da armada de Vasco da Gama a Portugal teve início em 29 de Agosto de 1498, com o primeiro navio a chegar em Julho do ano seguinte. O capitão-mor, porém, entrou em Lisboa apenas em Setembro, trazendo alguma quantidade de especiarias e confirmando que era possível estabelecer uma ligação regular com a Ásia e com o rico comércio destas mercadorias[1950]. Contudo, os portugueses não ficaram com impressões agradáveis de Calecute, até porque tiveram imensos problemas com as gentes locais e com o samorim, sendo que este fora influenciado negativamente por mercadores muçulmanos, que desejavam a morte dos cristãos ali chegados. Acresce que a armada portuguesa regressou ao Reino referindo que o samorim e outros homens que tinham encontrado eram cristãos, ainda que se estando perante um cristianismo diferente, não tendo assim sido transmitida toda a verdade a D. Manuel I, visto que, na realidade, eles eram hindus[1951].

[1947] *Ibidem*, p. 66; Sanjay Subrahmanyam, *O Império Asiático Português, 1500-1700. Uma história política e económica*. Trad. de Paulo Jorge Sousa Pinto, Lisboa, Difel, 1995, p. 83.

[1948] *Roteiro da primeira viagem […]*, p. 66.

[1949] Sanjay Subrahmanyam, *op. cit.*, pp. 85-86.

[1950] *Roteiro da primeira viagem […]*, pp. 74-75; Fernão Lopes de Castanheda, *História dos Descobrimentos [...]*, vol. I, caps. XXVIII-XXIX, pp. 70-73. Muita especulação tem girado em torno da chegada tardia de Vasco da Gama a Lisboa, isto quando Nicolau Coelho alcançou Cascais a 10 de Julho e Gama havia estado algum tempo na ilha Terceira, tendo ali enterrado o seu irmão, que vinha gravemente doente. Com base no estudo de diferentes situações de navegação analisadas nesta tese, cremos que isso poderá ter estado relacionado igualmente com doença do próprio capitão-mor e/ou da sua tripulação, situação à qual poderá ter acrescido, já depois de se terem recuperado, condições oceânicas e meteorológicas desfavoráveis para a viagem rumo a Lisboa, levando a que se aguardasse por uma altura mais segura. A própria chegada a Cascais, paragem inevitável para a navegação destinada à capital, poderá não ter sido acompanhada de uma entrada rápida na barra do Tejo, tal como aconteceu em outras situações com navios vindos da Ásia (vide infra, vol. II, cap. I).

[1951] Para uma visão bem fundamentada que dissipa a alegada ingenuidade portuguesa sobre a questão de se estar perante cristãos, mostrando possíveis razões para se omitirem certos dados ao rei, cf. Onésimo Teotónio de Almeida, "Vasco da Gama e os supostos cristãos da Índia – um

Apesar de todas as dificuldades enfrentadas, a vinda de especiarias fez com que as ambições crescessem e conduzissem, ainda em 1499, à constituição de um grupo financeiro para exploração comercial da rota do Cabo. Assim, a Coroa tomou a iniciativa de formar uma companhia comercial que deveria durar cinco anos, tendo D. Manuel I investido 20.000 cruzados, havendo ainda alguns investidores privados[1952]. Pouco se conhece sobre esta companhia, mas sabe-se que os lucros régios visavam a construção do mosteiro de Santa Maria de Belém, que seria gerido pela Ordem dos Jerónimos[1953]. Seja como for, doravante todos os anos passaram a ser enviadas armadas à Índia, retornando no ano imediato ricamente carregadas.

No que respeita à apropriação da viagem de Vasco da Gama para novas intitulações e exaltação de poder, o monarca português, a 26 de Agosto de 1499, numa carta dirigida ao imperador alemão Maximiliano, completava o seu titulo real com uma extensa nomenclatura associada à recente viagem ao Índico: «rei de Portugal e dos Algarves, d'aquém e d'além-mar em África, senhor da Guiné e conquista, navegação e comércio da Etiópia, Pérsia e Índia»[1954]. Surgia, neste sentido, a ideia da elevação do monarca ao titulo de imperador, algo que, durante vários anos, esteve presente nos conselhos régios e que se observa nos escritos de D. Francisco de Almeida[1955].

1.1.3. O advento de um novo complexo histórico-geográfico

Se do ponto de vista económico os lucros dos produtos que circulavam por esta rota podiam tornar-se bastante rentáveis, chegando a ultrapassar os 200%, ainda que o retorno do cabedal investido demorasse uma média de 3 a 4 anos, mas com os proveitos a compensarem a demora[1956], ao mesmo tempo as viagens passaram a ser mais morosas para aquilo a que os portugueses estavam habituados e preparados, situação que ajudou a piorar as condições de vida a

---

equívoco equivocado?", in *O século dos prodígios. A ciência no Portugal da Expansão*, Lisboa, Quetzal, 2018, pp. 251-272.

[1952] *Descobrimentos Portugueses [...]*, vol. III, p. 497, n.º 327; A. R. Disney, *A decadência [...]*, p. 91; Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos […]*, vol. III, p. 57; João Teles e Cunha, *A carreira da Índia [...]*, pp. 23-24.

[1953] *Descobrimentos Portugueses [...]*, vol. III, pp. 497-498, n.º 327 e 328; João de Barros, *op. cit*., déc. I, liv. IV, pp. 165-166.

[1954] Apud José Manuel Garcia, *O Terrível [...]*, p. 144.

[1955] António Dias Farinha, *op. cit*., p. 8.

[1956] Ulteriormente, o tempo de recuperação do cabedal investido viria a baixar para os três anos, mantendo-se, embora com algumas oscilações, até ao fim da sua existência (João Teles e Cunha, *op. cit*., p. 26).

bordo e a dificultar as comunicações com Lisboa[1957]. Consequentemente, a abertura desta nova rota levou a que Coroa mobilizasse maiores investimentos materiais e humanos de modo a suportar, não só, a manutenção da carreira da Índia, mas também do aparelho político-administrativo que ficou conhecido por Estado da Índia e que começou a ganhar forma em 1505. Por essa altura, D. Manuel I sentiu a necessidade de se fazer representar no Índico por uma autoridade permanente, o vice-rei, sendo que o primeiro destacado foi D. Francisco de Almeida[1958]. Se até esse momento a presença portuguesa naquele oceano era marcada por um carácter intermitente, baseada numa política diplomática e bélica assente no envio anual de armadas, a partir de então começou a afirmar-se uma política de presença permanente da "soberania régia/suserania imperial", representada pela figura do vice-rei[1959].

Neste seguimento, a viragem para o século XVI proporcionou a estruturação de um novo "complexo histórico-geográfico" que se destacava pelo comércio das especiarias feito através da rota do Cabo, estando ao mesmo tempo em contacto com diversos complexos históricos-geográficos que se cruzavam e interpenetravam[1960]. A abertura desta rota deu origem a uma nova rede de redistribuição dos produtos asiáticos, passando a ser possível trazê-los directamente sem que fossem precisos intermediários muçulmanos para se fazer chegar as especiarias à Europa, vindo a substituir o velho sistema medieval centrado no Mediterrâneo[1961]. De facto, com a abertura da rota do Cabo à circulação das especiarias, drogas e outras fazendas asiáticas, o mercado de abastecimento europeu veio a ser perturbado, sendo os venezianos e genoveses os grandes afectados[1962].

Em todo o caso, foi a Veneza, principal entreposto europeu do tráfico de especiarias dessa altura, que a rota do Cabo infringiu o golpe mais duro, passando o comércio de Lisboa a atrair florentinos, genoveses e alemães[1963]. Os primeiros

---

[1957] Vide supra, vol. I, cap. II.
[1958] Luís Filipe Thomaz, "Estado da Índia", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. I, p. 390.
[1959] Catarina Madeira Santos, *«Goa é a chave de toda a Índia». Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)*. Pref. de Luís Filipe F. R. Thomaz, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999, pp. 35-38.
[1960] Vitorino Magalhães Godinho, "Complexo histórico-geográfico", p. 646; idem, "Inovação e permanências nos séculos XV e XVI. Entre mito e utopia", in *Mito e mercadoria […]*, p. 61.
[1961] Paulo Guinote, "Ascensão e declínio […]", p. 13.
[1962] Diogo do Couto, *op. cit.*, VIII, cap. XXXIII, pp. 283-284.
[1963] Leonor Freire Costa, *Naus e galeões […]*, p. 25; Francesco Guidi Bruscoli, "Bartolomeo Marchionni: um mercador-banqueiro florentino em Lisboa (séculos XV-XVI)", in Nunziatella Alessandrini *et al.*, *Le nove son tanto e tante buone, che dir non se pò. Lisboa dos Italianos: História*

chegaram mesmo a augurar, em 1499, que Porto Pisano iria, em breve, suplantar o trato da *Sereníssima* como entreposto central das especiarias e que os venezianos, perdendo os tratos do Levante, tornar-se-iam pescadores[1964]. Carregando uma média de 4.000 bares (c. 12.000 quintais) de pimenta em Cochim, isto por cada navio, os portugueses venderam as primeiras cargas chegadas à capital portuguesa a metade do preço praticado em Alexandria. Isto despontou de imediato uma grande procura, parecendo poder prenunciar a estabilidade dos preços[1965].

Em Lisboa, os mercadores só pensavam em substituir o eixo comercial Calecute – Meca – Alexandria – Veneza pelo novo circuito: Cochim – Lisboa, tendo este ramificações para Florença e Antuérpia[1966]. Uma vez no Tejo, e tendo em conta que os portugueses apenas consumiam uma pequena quantidade das especiarias trazidas da Índia[1967], a esmagadora maioria era reexportada precisamente para Antuérpia, onde Portugal tinha uma feitoria, servindo para abastecer o Norte da Europa e outras regiões em troca, sobretudo, do cobre e da prata dos tudescos. Note-se que a feitoria portuguesa situada na Flandres havia mudado de Bruges para Antuérpia em 1499, sendo que, em 1501, recebeu as primeiras especiarias vindas do Índico. Rapidamente aquela região transformou-se num centro distribuidor das especiarias africanas e asiáticas na Europa Setentrional, assumindo "o papel de elemento polarizador da expansão do comércio português, autêntico *relais* dos fluxos de mercadorias"[1968]. Contudo, outros mercados europeus iam sendo conquistados, caso de Inglaterra, que em 1504 viu chegar, ao porto de Falmouth, 5 navios portugueses carregados com 380 toneladas de pimenta e outras especiarias vindas da Índia[1969].

Com a abertura da rota do Cabo e o declínio do comércio de especiarias no Cairo e em Damasco, os venezianos não conseguiam dar continuidade ao

---

e Arte (sécs. XIV-XVIII), Lisboa, Cátedra de Estudos Sefarditas «Alberto Benveniste», 2013, pp. 39-60; Jürgen Pohle, "Rivalidade e cooperação: algumas notas sobre as casas comerciais alemãs em Lisboa no início de Quinhentos", in *Cadernos do Arquivo Municipal*, 2.ª sér., n.º 3, Lisboa, Arquivo Municipal de Lisboa/Câmara Municipal de Lisboa, 2015, pp. 19-38.

[1964] *Viagens portuguesas à Índia (1497-1513) [...]*, p. 141.

[1965] Luís Filipe F. R. Thomaz, "A questão da pimenta [...]", p. 104; Manuel Lobato, *op. cit.*, p. 362.

[1966] Luís Filipe F. R. Thomaz, "Os portugueses e a rota das especiarias", p. 178.

[1967] Relativamente à pimenta, apenas terá consumido 5% de toda a quantidade importada durante o século XVI (João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 14).

[1968] António Augusto Marques de Almeida, "Feitoria de Antuérpia", in *Dicionário de História dos Descobrimentos […]*, vol. I, pp. 75-77. Em 1538, uma armada que saiu do Tejo rumo a Antuérpia levou entre 20.000 a 30.000 quintais de especiarias. No entanto, Marques de Almeida refere que eram duas as armadas que, anualmente, partiam de Lisboa para Antuérpia carregadas de especiarias, levando cada uma c. 20.000 quintais. A primeira chegava à Flandres entre Maio e Julho, a segunda entre Outubro e Dezembro (idem, *ibidem*, p. 77).

[1969] Fernand Braudel, *op. cit.*, vol. I, p. 594.

abastecimento dessas mercadorias nos mercados peninsulares, ingleses, flamengos e franceses-atlânticos, agora suportados pelos portugueses. Por isso mesmo, o caudal de prata que da Europa Central e Oriental chegava ao empório do Adriático foi desviado e, pelo circuito de Antuérpia, veio desembocar em Lisboa[1970].

Um exemplo das dinâmicas comerciais estabelecida em Antuérpia remete-nos para o final de Fevereiro de 1504. Por essa altura, numa carta enviada a D. Manuel I, dando conta da chegada de algumas naus portuguesas carregadas de especiarias à Flandres, Tomé Lopes indicava que toda a pimenta que ali dava entrada era vendida, sendo que a procura superava a oferta. Destacando a problemática dos diferentes preços praticados, inclusive comparativamente com Veneza, o feitor referia igualmente que havia enviado muita quantidade daquela especiaria para a Alemanha e França, nomeadamente para Lyon[1971].

Relativamente às galés venezianas que se abasteciam em Beirute e Alexandria e que anualmente viajavam para a Flandres, Tomé Lopes apontava que tinham arribado a Inglaterra e que traziam poucas especiarias. Uma vez que vinham carregadas sobretudo com trigo, sal e algodão, não iriam fazer concorrência às especiarias vindas de Lisboa[1972].

Quadro 18
Crise do comércio Veneza-Levante, 1496-1506
(médias anuais com números em toneladas)

Rota	Alexandria		Beirute	
Período	**1496-98**	**1501-06**	**1496-98**	**1501-06**
Pimenta	480-630	135	90-240	10
Outras especiarias	580-730	200	150-180	35
TOTAL	1060-1200	335	270-420	45

Fonte: Sanjay Subrahmanyam, *O Império Asiático Português […]*, p. 93.

De qualquer forma, a carta de Tomé Pires revelava uma outra realidade que não tem sido tida em conta pela historiografia. Em 1504, os mercadores do Norte da Europa não se estavam a deslocar à capital portuguesa para comprarem especiarias asiáticas, situação que levava à acumulação de grandes quantidades de mercadorias que não eram escoadas. No entanto, o feitor argumentou que seria

[1970] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos [...]*, vol. IV, p. 215.
[1971] "E daqui Se leuou muyta soma a allemanha E per toda framça espicijallmemte a liam" (ANTT, *CC*, pt. I, mç. 4, n.º 63).
[1972] "[…] as gallees de veneza sam arribadas em Jmgraterra nom trazem mujtas especearjas E Jazem boom dapno E asy hya aquj nova das gallees d'allexamdrja E de barute que faram pouquo noJo a vosas especearjas porque veem Ja per caminho E nom trazem casy nada E a primcipall carrega sua he trigo sall E allguodõees […]" (idem, *ibidem*).

apenas uma questão de tempo, dado que todos ainda tinham as suas ligações comerciais com Veneza e, brevemente, teriam de mudar. Acrescia que, devido à entrada portuguesa no comércio das especiarias asiáticas, à abertura da rota do Cabo e à consequente perda de influência da *Sereníssima*, já se estavam a sentir os efeitos da falta de especiarias numa vasta área de consumo que se estendia até à actual Rússia, situação que também estava a afectar Constantinopla:

> "[…] nom Se afadige vos'allteza nem Se espamte de aJmda lla nom hijrem [a Lisboa] mujtas Jemtes de ca buscar as especearjas porque aJmda aguora ho acabaram de creer E as hijram buscar mais dos que vos'allteza cuyda porque todos tijnham suas casas em veneza E he gram feito desaloJar E pois os de barute E alexamdrija nom trazem especarja nem dela a podem aver em preco que com ganho se posa despemder toda a que he vijmda nas naoos E a que em booa ora vijra se comsumira a gramde avamtaJem E toda a terra ca esta muj fallecida della asy alemanha como a pelonja que he huũa das primcipaees bocas bohemja Roxia mesqou prusia humgrja estam em mujta mjmgoa della E bem atee costamtinopolla de homde ella allguũas vezes veem pois esta terra E framça Jmgraterra escocia nom a podem aver senam de vosos Regnnos […]"[1973].

Seja como for, o problema do escoamento era um mal evidente e que acabou por estar associado à mudança do sistema comercial, surgindo importantes novidades entre 1503 e 1505. Nos primeiros anos da carreira da Índia, cuja realidade estruturante foi a de ser, durante a maior parte da sua existência, uma rota oceânica de longa distância monopolizada pela Coroa[1974], o regime comercial corrente foi de liberdade, ainda que não de forma completa. Somente os mercadores, fidalgos, oficiais portugueses, casas estrangeiras estabelecidas há muito no Reino ou ligadas ao comércio da Coroa, caso tivessem meios para armar ou fretar navios, podiam expedir para a Ásia todos os tipos de mercadorias e de importar, já no retorno, tudo o que quisessem[1975]. Todavia, como condição única tinham de pagar os direitos aduaneiros à Coroa: 5 cruzados por quintal, em certos casos, ou de 5% noutros[1976]. A Casa da Mina e da Índia, edificada na área ribeirinha de Lisboa, por essa altura servia apenas de alfândega e de armazém de trânsito. Os mercadores, ou os seus feitores, estavam autorizados a fazer a viagem, sendo

[1973] Idem, *ibidem*.
[1974] João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 23.
[1975] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos [...]*, vol. III, p. 57.
[1976] "Relazione de Lunardo da Chá Masser", in Prospero Peregallo, *op. cit.*, pp. 81-82; Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, pp. 57-58.

que as mercadorias de retorno descarregadas na capital não estavam condicionadas a alguma restrição de venda nem a tabelamento de preços[1977].

No entanto, a instabilidade dos preços e a ruína de alguns meios de negócios lisboetas verificadas nos primeiros anos levou a que, pouco depois, o regime comercial fosse modificado[1978]. É que a liberdade comercial permitida estava a destruir a oferta, não permitindo a venda por atacado, ou seja, por grandes quantidades[1979]. De facto, a viragem para o novo sistema esteve relacionada com a velocidade de escoamento das especiarias chegadas a Lisboa, destacando-se a pimenta como a principal mercadoria comerciada. Tendo em conta que as receitas da sua venda serviam para financiar o apresto das armadas dos anos seguintes, no intuito de se manter um ritmo anual de partidas e de chegadas, o monopólio foi a solução mais adequada para estabilizar os preços a longo prazo. Era a falta de fundos da Coroa que ditava esta situação[1980].

Em todo o caso, o monopólio régio não significou que os privados fossem excluídos, quer armadores como mercadores, desde que tivessem a devida autorização do rei e pagassem os direitos na Casa da Mina e Índia. Com as alterações surgidas após o fim da liberdade comercial, todo o movimento passou a ser realizado através da rede de funcionários ou de oficiais régios. As mercadorias estavam obrigadas a entrar na Casa da Mina e Índia contra recibo assinado por ambas as partes, ou seja, o oficial que entregava e o oficial que recebia, sendo o recibo atestado pelos livros de registo das compras feitas na Índia, os quais eram trazidos pelos feitores dos navios, contendo as referências de todos os interessados, título e montante, acabando a informação por ser reproduzida à chegada. A dita Casa, com base nesses registos, podia estabelecer o balanço geral[1981].

Somente esse órgão, transformado em armazém de depósito obrigatório, tinha o direito de vender e unicamente a preço uniforme. Feita a venda, seria entregue a cada mercador a soma que lhe era devida, se bem que o pagamento pudesse demorar algum tempo. Neste sentido, a Casa da Mina e Índia passou a funcionar como que corretor único e obrigatório das mercadorias vindas da Ásia,

[1977] Idem, *ibidem*, p. 57.
[1978] M. Rosário S. Themudo Barata A. Cruz, *op. cit.*, p. 19.
[1979] "Relazione delle Indie Orientali di Vicenzo Quirini nel 1506", in Eugenio Albèri, *Le Relazioni degli Ambasciatori Veneti al Senato durante il Secolo Decimosesto*, t. XV, Firenze, A Spese Dell' Editore, 1863, p. 13; Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, p. 58.
[1980] João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 23.
[1981] M. Rosário S. Themudo Barata A. Cruz, *op. cit.*, p. 19.

sendo que nesta reforma do comércio das especiarias foi igualmente introduzida a cobrança do "quarto", da "vintena" ou do "partido do meio" sobre a carga remetida pelos armadores e a de taxas aduaneiras a quem trouxesse mercadorias nos navios do rei[1982]. Estes direitos eram cobrados sem que primeiro fosse deduzida a quebra, situação que originava queixas dos particulares[1983].

Este novo regime comercial haveria de se manter, nas suas linhas essenciais, até 1570, com a Coroa a deter o monopólio do comércio das especiarias[1984], muito embora com uma realidade bastante complexa (com excepções e novas disposições) em que o rei associava ao empreendimento da carreira da Índia todos os que o servissem na viagem de ida e de volta, bem como nas conquistas e administração da Ásia[1985].

Por isso mesmo, e porque se verificava a necessidade de apelo ao capital privado, englobando não apenas viajantes mas também proprietários de navios que entravam nas expedições com riscos e benefícios, alguns investigadores chamaram a atenção para a dificuldade em aceitar que se chame "comércio de estado" ou "monopólio de estado" à organização comercial portuguesa[1986]. Em todo o caso, esta asserção, vista isoladamente, pode falsear o problema numa outra perspectiva. É que o Estado era, na maior parte das vezes, o comparticipante de maior quinhão, o dono ou fretador da maior parte dos navios e responsável pelo seu equipamento, o possuidor da maior rede de representantes e intermediários nos negócios, o que tinha melhor possibilidade de colocação das mercadorias, que podia exercer pressão e sanção aquando do desvio de somas, manipulação de produtos, quebra de contratos, etc.[1987].

No que respeita aos contactos comerciais estabelecidos pelos portugueses na Ásia, o regimento que D. Francisco de Almeida levou para a Índia, em 1505, indica a forma como se deveria proceder para estabelecer ligações com os reis e mercadores locais[1988]. Como principal agente dos interesses portugueses na Ásia, cabia ao vice-rei inteirar-se sobre a situação na Índia, sobre o modo como decorriam os negócios e desenvolver os contactos necessários no sentido de estabelecer as bases de apoio destinadas à obtenção das mercadorias junto dos

[1982] João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 27.
[1983] Vitorino Magalhães Godinho, *op cit.*, vol. III, pp. 58-59.
[1984] Idem, *ibidem*, p. 58.
[1985] Para uma visão aprofundada sobre este assunto, cf. idem, *ibidem*, pp. 58-63.
[1986] M. Rosário S. Themudo Barata A. Cruz, *op. cit.*, p. 13.
[1987] Idem, *ibidem*, pp. 14 e 28.
[1988] Pub. in *Cartas de Affonso […]*, t. II, pp. 272-334; e por A. B. de Bragança Pereira, *Arquivo Português Oriental* vol. I, pp. 5-78.

produtores locais, para depois expedi-las para o Reino através das naus portuguesas[1989].

Por esta altura, os portugueses já tinham no rei de Cochim um aliado de peso, sendo este o grande beneficiário do aparecimento português no Índico, obtendo um novo protagonismo na venda da sua pimenta[1990]. Note-se que, em 1503, Vasco da Gama havia conseguido um acordo com o dito rei, ficando Portugal como comprador e exportador certo de pimenta, conseguindo as transacções a um preço baixo relativamente ao que fora conseguido nos anos anteriores e ao que era praticado em Calecute, Cranganor e Cananor. Assim, a pimenta obtinha-se a 3 cruzados o quintal, mas fazia-se geralmente a 2 ½[1991].

Ainda que os portugueses tentassem pagar as especiarias com chumbo, cobre, prata, alúmen, coral e açafrão, os mercadores indianos pretendiam que o pagamento fosse feito em ouro[1992]. Anos mais tarde, passou a ser frequente que os portugueses levassem ouro e prata como principais moedas de troca para trazerem as especiarias asiáticas. Em todo o caso, isso não significa que outras mercadorias não fossem levadas para comércio. Durante a Monarquia Hispânica, por exemplo, era frequente levar-se coral, linho, lá, produtos alimentares, vinhos e armas. No sentido contrário, e para além da pimenta, os navios da carreira da Índia traziam diversas mercadorias asiáticas: tecidos de Guzerate, Bengala e outras áreas da Índia, canela de Ceilão, as sedas da China, o anil e móveis indianos, arcas chinesas e japonesas, diamantes, caurins, cocos e arroz de várias regiões do Sul asiático[1993]. Alguns produtos-chave, caso da pimenta, do anil e do ébano, eram monopolizados pela Coroa – e, entre 1629 e 1633, pela Companhia do Comércio da Índia –, acabando todas as outras mercadorias por serem comercializadas por particulares, constituindo habitualmente uma parcela considerável da carga dos navios[1994].

Voltando à década de 1500, em Lisboa não escapavam aos venezianos as movimentações das naus da Índia, tentando compreender as quantidades de especiarias trazidas. Em 1506, o embaixador veneziano Quirini estimava que os portugueses podiam carregar anualmente entre 25.000 a 30.000 quintais de

[1989] Idem, *ibidem*, pp. 33-36; Bruno Gonçalves Neves, *A legislação da carreira da Índia [...]*, p. 15.
[1990] João Paulo Oliveira e Costa, "O Império Marítimo", in *História da Expansão [...]*, p. 107. Todos os anos, e desde os primeiros tempos, o rei de Portugal costumava oferecer ao rei de Cochim uma copa de ouro com 500 cruzados (*Colecção de São Lourenço*, t. II, p. 97, n. 2).
[1991] M. Rosário S. Themudo Barata A. Cruz, *O sistema de distribuição [...]*, pp. 49-50.
[1992] Idem, *ibidem*, p. 27.
[1993] A. R. Disney, *op. cit.*, p. 38.
[1994] Idem, *ibidem*, p. 38.

especiarias na Índia, sendo que 2/3, ou até mesmo mais, eram de pimenta[1995]. Porém, naquele ano, Leonardo de Chá Masser, um espião veneziano disfarçado de mercador[1996], elevava a fasquia: os navios portugueses conseguiriam carregar um total de mais de 35.000 quintais de especiarias. Este último testemunho é corroborado pelas indicações de Duarte Pacheco Pereira, sensivelmente pela mesma altura, referindo carregamentos entre 30.000 a 40.000 quintais de especiarias e drogas, acrescendo ainda pérolas, pedras preciosas e outros artigos de valor que eram embarcados[1997]. Por sua vez, em Outubro de 1512, Afonso de Albuquerque comunicou a D. Manuel I que havia tomado medidas para que 38.000 quintais de pimenta e drogas fossem despachados para o Reino, o que até chegou a ser ultrapassado, atingindo pelo menos 42.000 quintais[1998].

Apesar destas quantidades elevadas, é preciso ter em conta que muitas interrogações persistiam quanto ao futuro, até porque a debilidade financeira da Coroa portuguesa levava a dificuldades na obtenção dos capitais para investir no negócio das especiarias, acabando por estar dependente do investimento de privados, sobretudo de mercadores estrangeiros. Havia mesmo uma forte disputa entre os mercadores italianos[1999] e alemães em torno do contrato das especiarias e dos fornecimentos de cobre, ficando patente o frágil e instável equilíbrio em que vivia D. Manuel I[2000]. Por várias ocasiões, a Coroa portuguesa viu-se envolvida nesta teia de influências e a sua debilidade financeira, assim como a excessiva dependência relativamente aos mercadores estrangeiros, travou a capacidade de iniciativa, inviabilizando uma defesa mais adequada dos seus próprios interesses[2001]. Nestas condições, a fixação de políticas e de estratégias comerciais

[1995] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos […]*, vol. III, p. 73.
[1996] Vide infra, vol. II, cap. II.
[1997] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos […]*, vol. III, p. 73.
[1998] *Cartas de Affonso [...]*, t. I, p. 83; Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, p. 73.
[1999] Em inícios do século XVI, os florentinos Marchione, Frescobaldi, Girolano Sernigi e Gualterroti surgiram como os principais fornecedores de numerário para o comércio da Índia. Contudo, a sua hegemonia viria a ser suplantada em 1508, pelos Affaitadi, que, associados a partir de 1514 aos Gualterrotti e aos Mendes, retiraram dividendos importantes do monopólio do comércio asiático português (A. A. Marques de Almeida, *Capitais e capitalistas no comércio da especiaria. O eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549). Aproximação a um estudo de geofinança*, Lisboa, Edições Cosmos, 1993, pp. 49-50). Em 1504, por exemplo, Bartolomeu Marchioni fez um contrato de 3.000 quintais de pimenta que rendeu c. 24 contos de reais, enquanto que no ano seguinte, através de um novo contrato de pimenta, canela e cravo, conseguiu 37 contos de reais (idem, *ibidem*, p. 53).
[2000] Refira-se, por exemplo, que os Fugger queriam assegurar o fornecimento exclusivo de metais à Coroa portuguesa, sobretudo de cobre e prata, o que levava a uma maior dependência económica de D. Manuel I, que procurou garantir os metais contra as especiarias. No entanto, para contrariá-la, o monarca conseguiu, durante anos, recorrer a mercadores italianos e castelhanos, até que a prata da América começou a afluir a Sevilha, o que abrandou a pressão dos alemães e jogou a favor do monarca português (cf. idem, *ibidem*, pp. 44 e 55-56).
[2001] Idem, *ibidem*, p. 44.

e financeiras teve consideráveis dificuldades, levando a várias incertezas quanto ao negócio das especiarias asiáticas.

Como se sabe, a riqueza que o comércio destas mercadorias gerava era bastante elevada, sendo que para um espaço entre 1505 e 1515, a média de venda da carga de uma nau portuguesa da Índia andava à volta dos 50.000 cruzados[2002]. Afonso de Albuquerque chegou a referir, em Abril de 1512, que se soubesse manter a sua posição na Índia, D. Manuel I seria o rei mais rico da Cristandade. No entanto, era necessário suportar as feitorias portuguesas, erguer fortalezas e desapossar os comerciantes muçulmanos daquele negócio, expulsando-os de sítios estratégicos:

> "[…] se a noso senhor aprouver que ho negoceo da imdia se desponha em tall maneira que ho bem e riquezas que nela ha vos vam cad ano em vossas frotas, nam creo que na cristemdade averá Rey tam Rico como voss alteza; e portamto diguo, senhor, que aquemtees ho feito da imdia muy grossamente com jente e armas, e que vos façaees forte nela e segurees vossos tratos e vossas feytorias, e que arrymquees as riquezas da imdia e trato das mãaos dos mouros, e isto com booas fortelezas, guanhamdo os luguares primcipaees deste negoceo aos mouros, e tirar vos ees de gramdes despesas, e segurarees voso estado na imdia, e averees todo o bem e riquezas que nela ha, e seja com tempo"[2003].

Por esta altura, Veneza continuava a tentar recuperar a sua antiga posição comercial. Contudo, não conseguindo os habituais carregamentos de especiarias, os navios da *Sereníssima* viam-se obrigados a carregar, em Lisboa, o suplemento necessário para o seu abastecimento, como aconteceu em 1515[2004]. A partir de 1518 melhoraram as remessas portuguesas de pimenta pela rota do Cabo, enquanto que a situação de Veneza ter-se-á agravado, visto que passou a enfrentar novos problemas de abastecimento devido à conquista otomana dos portos do Egipto mameluco. Paradoxalmente, a expansão do Império Otomano acabou por beneficiar, conjunturalmente e a médio prazo, o movimento de especiarias garantido pelos navios da carreira da Índia, consolidando a supremacia de Portugal no abastecimento aos mercados europeus até, pelo menos, à década de 1530[2005].

Recuando um pouco, em finais do reinado de D. Manuel I, os venezianos, tendo perdido a esperança de conseguir comprar as grandes quantidades de especiarias que outrora adquiriam em Alexandria (quadro 18), tentavam negociar

[2002] M. Rosário S. Themudo Barata A. Cruz, *op. cit.*, p. 50.
[2003] *Cartas de Affonso […]*, t. I, p. 34.
[2004] Fernand Braudel, *op. cit.*, vol. I, p. 595.
[2005] João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 36.

preços com o monarca português[2006]. Em 1527, o Senado veneziano propôs a D. João III comprar toda a pimenta que chegasse a Lisboa nos navios da carreira da Índia, exceptuando aquela que era necessária para se consumir em Portugal. O monarca recusou tal proposta, atestando a inconsequência de certas intenções de Veneza, ao mesmo tempo que ficava assente o desenvolvimento pujante do mercado lisboeta[2007].

Em todo o caso, durante a primeira metade do século XVI, e talvez até mais tarde, nunca deixou de chegar a Antuérpia pimenta vinda do Mediterrâneo. Logo em 1510, um navio conseguiu estabelecer uma ligação directa entre Alexandria e Antuérpia[2008].

1.1.4. O interesse de França e a crítica europeia ao monopólio comercial

Muito pouco falado, o interesse de França pela rota do Cabo e pelas especiarias asiáticas tem passado despercebido perante grande parte da historiografia, se bem que tenha sido algo que se manteve presente ao longo do século XVI[2009].

Em finais do século XIII, quando os genoveses estabeleceram uma carreira marítima entre o Mediterrâneo e o mar do Norte, os franceses vieram a perder o lugar privilegiado que ocupavam no tráfico de mercadorias por via terrestre entre a Itália e os Países Baixos. Consequentemente, a França ficou à margem dos grandes fluxos comerciais e viu as especiarias, os metais preciosos e os novos instrumentos financeiros ficarem distantes[2010]. Pouco mais de dois séculos depois, numa altura em que Portugal e Castela assumiam os rumos da expansão ultramarina, os franceses começaram a mostrar que também estavam interessados em lançar-se na aventura marítima e alcançar os mercados de especiarias asiáticas.

No entanto, qual a situação da França em inícios do século XVI face aos mercados abastecedores de especiarias? Por outro lado, o que significou para os franceses que Portugal passasse a deter o monopólio comercial europeu das especiarias e se tornasse concorrente de Veneza? Quando o caminho marítimo para a Índia transformou Lisboa num primeiro entreposto de distribuição de drogas

[2006] Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo […]*, pt. IV, cap. LXXXI, pp. 219-220.
[2007] Fernand Braudel, *op. cit.*, vol. I, p. 595.
[2008] Idem, *ibidem*, vol. I, p. 598.
[2009] Vide supra, vol. I, cap. II.
[2010] Luís Ramalhosa Guerreiro, "As tentativas de intromissão [...]", p. 248.

e especiarias – ainda que não estivesse consolidado em 1504 –, prejudicando venezianos e mercadores de outras origens habituados a adquirir estas fazendas no Cairo, tal como em Alexandria e em Beirute, França não tinha representantes entre os que se movimentavam na Casa da Índia[2011]. Acrescia que Antuérpia, local que constituía a segunda etapa no caminho que levava as especiarias vindas da Ásia até ao Norte da Europa, integrava-se numa região que durante um século manteve relações tensas com o Reino franco[2012]. Para França uma das soluções seria tentar chamar a si o mercado redistribuidor das especiarias, daí que Luís XII (r. 1498-1515) tenha proposto um acordo a D. Manuel I, pretendendo que as mercadorias trazidas pelos portugueses viessem desembocar no Mediterrâneo francês. Pensado à sombra de intenções mais vastas, este acordo não teve a aderência de Portugal. É que Antuérpia era um centro de distribuição com enormes vantagens para se correr algum tipo de risco, se bem que as intenções francesas continuassem a pairar e o futuro fosse uma incerteza[2013].

Aliás, um documento de 13 de Outubro de 1513 sugere que Portugal tinha uma feitoria em La Rochelle, sendo que Francisco de Mesquita, que se intitula "espryuam da dita feytoria n'aRoclhella"[2014], indica que daí havia seguido para Portugal um navio com diferentes tipos de panos e outras fazendas compradas a troco de especiarias. Em todo o caso, o documento é bastante lacónico e levanta várias questões. É estranho que, sendo feitor naquele local, Francisco de Mesquita se tenha deslocado apressadamente para La Rochelle para adquirir tais mercadorias. Teria sido nomeado recentemente para tal cargo ou, exercendo esse ofício anteriormente, retornava do Reino ou de outro local para onde se teria dirigido? Seja como for, é de crer que esta feitoria tenha tido pouca duração e reduzida importância, continuando Antuérpia a centralizar a venda e redistribuição de especiarias no Norte da Europa. Mais tarde, Francisco I (r. 1515-1547) viria a queixar-se de que os seus súbditos pagavam preços insuportáveis por aquelas mercadorias. Comprar especiarias em Antuérpia significava estar à mercê das medidas fiscais de uma região dependente do império de Carlos V[2015].

Deste modo, os franceses viam-se obrigados, desde o início do século XVI, a recorrer aos mercados de especiarias mediterrânicos, em parte afectados devido à

[2011] Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, p. 196.
[2012] Idem, *ibidem*, p. 196.
[2013] Idem, *ibidem*, p. 164.
[2014] ANTT, *CC*, pt. III, mç. 5, n.º 32.
[2015] Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, pp. 196-197.

concorrência portuguesa e ao bloqueio do estreito de Meca. No entanto, por esta altura, e quando aumentou a concorrência gaulesa em Alexandria, a rota do Cabo agravava uma crise com raízes mais profundas[2016]. A alternativa de peso, como observou Ana Maria Pereira Ferreira, era tentar estabelecer contacto directo com os mercados asiáticos das especiarias.

Em 1516, Paris acolheu uma assembleia com as forças económicas francesas de diferentes cidades na qual se ouviram os prós e os contras sobre as hipóteses de se tentar chegar à Índia através da rota do Cabo e de se abastecer a França com especiarias. Ao todo, reuniram-se 52 delegados vindos de Rouen, Bordéus, Toulouse, Grenoble, Dijon, Lyon, Montpellier, Tours, La Rochelle, Limoges, Orléans, Bourges, Troyes, Baiona, Amiens, Boulogne-sur-Mer, Marselha, Paris e Bretanha[2017]. Esta reunião desvendava que havia um programa asiático, ou que se caminhava para a sua elaboração, sendo que, em 1517, Francisco I propôs que a entrada de especiarias em França tivesse lugar apenas através dos seus portos, pretendendo assim reanimar o tráfego marítimo. De um modo geral, estas intenções visavam o fomento da riqueza nacional como ajuda para se atingir a meta da supremacia política e militar, sendo fundamental o aumento do número de navios de guerra da marinha francesa[2018]. No entanto, parece que entre 1516 e 1518 não estava nos planos da maioria dos comerciantes das cidades francesas comprar especiarias na Ásia, havendo vários receios e ideias divergentes quanto à maneira de adquirir essas mercadorias, até porque havia quem estivesse mais interessado nesse tipo de comércio com o Levante[2019].

Em todo o caso, a decisão geral das cidades francesas não foi definitiva, não se sabendo, aliás, a resposta dada por Lyon e Tours. Ainda que a primeira cidade não estivesse entre os grandes distribuidores europeus de especiarias, o seu papel não era despiciendo visto que representava, igualmente, o núcleo mediterrânico-alpino, desorientado pelas perspectivas que Portugal havia aberto com a rota do Cabo. O tempo acabaria por atenuar os estragos e as inquietações, mas em 1515 as galés de Veneza chegavam vazias e a conjuntura era pouco animadora para a França[2020]. Neste sentido, é muito provável que, para além da tentativa de 1503, tenham ocorrido outras iniciativas para se tentar alcançar a Índia. Aliás, Diogo de

[2016] Idem, *ibidem*, p. 195.
[2017] Idem, *ibidem*, p. 164, n. 21.
[2018] M. Mollat, *Le commerce maritime [...]*, pp. 465-466; Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, pp. 165 e 207.
[2019] Sobre este assunto, cf. idem, *ibidem*, pp. 163-167.
[2020] Idem, *ibidem*, p. 166.

Gouveia chegou a informar D. João III de que, em 1519, se havia conseguido dissuadir dois mercadores de Lyon preparados para seguirem rumo à Índia, ao que parece tendo os seus navios sido vendidos em Rouen, cidade de onde estariam a operar[2021].

Esta data é quase coincidente com um movimento irreversível e de pensamento divergente às ideias gerais de 1516-1518, começando a surgir nos centros marítimos e comerciais franceses, ainda que a vontade ficasse aquém das iniciativas[2022]. Estando numa posição subalterna, e perante as incertezas da conjuntura europeia, os franceses viam-se obrigados, a partir dos principais centros económico-financeiros e das grandes figuras de proa da época, a tomar medidas quanto ao comércio das especiarias[2023]. Poder-se-ia pensar, na década de 1520, que o atraso não era grande em relação a portugueses, que os meios para atingir os objectivos eram fáceis de procurar e que as dificuldades lusitanas na Ásia permitiam a concorrência[2024].

Contudo, qual a rota a seguir? Qual o local que, à semelhança do que acontecia com Lisboa e Sevilha, poderia servir de entreposto final de uma rota transoceânica? Face às dificuldades de penetrar no Índico, os franceses, em alternativa, também levaram a cabo explorações pelo Atlântico Norte, procurando uma passagem para a Ásia oriental, algo que parece ter sido tentado por ingleses e, possivelmente, por portugueses[2025]. Até mesmo no círculo próximo de Carlos V havia sido discutida a ideia de se fazer da Corunha o terminal atlântico de uma nova rota das especiarias directa ao Pacífico, trazendo-se as mercadorias das Molucas através do mar gélido do Atlântico Norte, algo que nunca chegou a acontecer[2026].

Apesar de não se terem concretizado as intenções castelhanas quanto à passagem pelo Noroeste e à fundação de uma feitoria de especiarias que desse apoio à ambicionada nova rota, França terá programado algo semelhante, parecendo ser Rouen, no rio Sena, o local pensado para tal. Fazer desta cidade

---

[2021] "E desarmados: 2 mercadores de liam soloRona que estauam com tudo prestes pera Jrem a Jndia E lhe foi vendiodo aqui tudo scilicet naos E vitalhas (sic) na metade do mercado de Ruam das quaes cousas tenho muitas E boas pessoas que nom sam pessoas pera dizerem outra cousa senam verdade" (ANTT, *CC*, pt. I, mç. 48, n.º 69).
[2022] Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 167.
[2023] Idem, *ibidem*, p. 197.
[2024] Idem, *ibidem*, p. 197.
[2025] Vide supra, vol I, cap. II.
[2026] Sobre este assunto, cf. Francisco de Solano, "Navíos y mercaderes en la ruta occidental de las especies (1519-1563)", in A. Teixeira da Mota (ed.), *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas*. *Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, pp. 581-600; Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 197; Serge Gruzinski, *A águia e o dragão [...]*, pp. 297-298.

uma outra Antuérpia, com dois ramais posteriores de distribuição (Lyon e Paris), era desequilibrar as finanças portuguesas e criar dificuldades suplementares ao imperador. Muito embora o plano não apareça definido nas fontes francesas, tal como salientou Ana Maria Pereira Ferreira, é lógico dentro da sequência de medidas e propostas avançadas pela Coroa Valois[2027].

Contudo, não eram apenas os franceses que se sentiam prejudicados relativamente ao comércio das especiarias e que ambicionavam contrabalançar aquele trato. Em meados da década de 1520, por toda a Europa, aumentavam as vozes de contestação ao comércio português das especiarias asiáticas. Muito mais do que os meros grupos de investidores, foram algumas das praças comerciais europeias que sofreram maioritariamente com a crise provocada pela parcial exclusão daquele tráfico[2028]. Estava em causa um problema de legitimidade, não se crendo ser justo que a monarquia portuguesa devesse exercer uma política económica que feria o comércio europeu. Apesar de Portugal associar o tipo de regime comercial e os preços praticados aos elevados custos dispendidos com as despesas imprescindíveis à defesa e manutenção do seu Império, o qual fora idealizado também como forma de disseminação do cristianismo, a verdade é que quem estava a enriquecer era um círculo restrito de investidores portugueses e europeus, resultando em dano para todos os restantes. "Apertado entre Cristo e as especiarias, o império português estava sob acusação"[2029].

Entre as vozes ou entidades sonantes que se insurgiram contra o monopólio português, refira-se, por exemplo, a Santa Sé, Martinho Lutero e Erasmo de Roterdão. Em 1524, o novo papa, Clemente VII, emitiu um breve apostólico onde se atingia o coração do sistema imperial português[2030]. Com efeito, pela primeira vez na história, a Santa Sé condenava uma prática que a Coroa portuguesa vinha realizando em nome das próprias concessões papais, polémica que rapidamente se difundiu pela Europa, dando origem a vários focos de protesto contra o monopólio português das especiarias. Se nos tempos iniciais da rota do Cabo, argumentava Clemente VII, havia a esperança e a opinião corrente de que a grande abundância de mercadorias vindas da Índia produziria preços mais baixos e justos, garantindo vantagens para todos, a verdade é que as coisas evoluíram ao contrário, recebendo

[2027] Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 197.
[2028] Giuseppe Marcocci, "Entre guerras justas e monopólios comerciais", in *A consciência de um Império. Portugal e o seu mundo (sécs. XV-XVII)*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2013, p. 289.
[2029] Idem, *ibidem*, p. 289.
[2030] Idem, "A autoridade do Papa, a consciência do Rei", in *op. cit.*, pp. 118-119.

a Santa Sé queixas frequentes e pedidos de intervenção[2031]. Neste sentido, o sumo pontífice tomara a iniciativa de se dirigir directamente a D. João III, de modo a que este encontrasse alguma solução. Atingindo preços intoleráveis, o papa recomendava ao soberano que diminuísse significativamente aquele género de lucro, adquirindo assim a justa honra. No entanto, D. João III não respondeu a estas solicitações[2032].

Por sua vez, Lutero, num escrito sobre comércio e usura, dado à estampa igualmente em 1524, acusou o comércio monopolista português e os seus efeitos nefastos. Referia que as mercadorias de luxo, importadas num regime de monopólio, estavam a minar as reservas de dinheiro dos outros estados europeus[2033]. Os argumentos de Lutero baseavam-se na imoralidade das especiarias importadas e nos efeitos económicos da sua revenda. Foi sobre este segundo ponto de vista que se concentraram os novos ataques aos monopólios comerciais, antes de mais o das especiarias, mas também as respostas que se procuraram para os enfrentar[2034].

Dentro desta conjuntura, em breve viria a ser equacionada uma rota terrestre que viesse a romper com o monopólio português implantado. Logo em 1525, o florentino Paolo Giovio, humanista com ligações à cúria romana, publicou uma obra em que descrevia a recente visita ao papa de Dimitrj Gerasimov, embaixador do príncipe de Moscovo, Vasilij III (1505-1533)[2035]. Esta viagem ocorreu após a expedição do genovês Paolo Centurione, que, durante o pontificado de Leão X, se tinha dirigido a Moscovo. Com base nas informações deixadas na obra de Giovio, Centurione, um activo mercador a nível internacional, tinha ido à Rússia para analisar uma nova rota que pretendia abrir para trazer as especiarias da Índia. Contemplando um grandioso projecto sem precedentes, ambicionava, em breve, pôr em cheque o monopólio português através de um novo caminho por terra, pelo qual se poderiam transportar as mercadorias para a Europa passando precisamente pela Rússia[2036].

As ideias expressas no escrito de Giovio integravam um plano de propaganda. Após ter indicado pormenorizadamente o caminho que as especiarias deveriam seguir, o humanista fez uma análise das causas que determinaram a

[2031] Idem, *ibidem*, p. 119.
[2032] Idem, *ibidem*, p. 119.
[2033] Idem, "Entre guerras justas [...]", pp. 289-290.
[2034] Idem, *ibidem*, p. 290.
[2035] Idem, *ibidem*, p. 290.
[2036] Idem, *ibidem*, p. 291.

proposta de Centurione. Consequentemente, daí surgiu um duro ataque ao monopólio comercial português, destinado a alcançar uma ampla audiência. Argumentava-se que a construção de um sistema de domínio, que havia, em larga medida, sujeitado a Índia e ocupado todos os lugares onde havia mercadorias, tinha favorecido uma gestão comercial das especiarias estigmatizada e injuriosa[2037]. Note-se que os portugueses, indicava Giovio, importavam especiarias compradas a um baixo preço para depois as revenderem nos mercados europeus por valores muito maiores, conseguindo assim grandes lucros. Desta forma, estava excluída qualquer tipo de consideração sobre o complexo fenómeno inflacionário, ao qual os historiadores da economia do século XX apelidaram de «revolução dos preços». Assim, a diminuição do poder de compra das especiarias na Europa estava associada a uma nova ordem imposta pelas armas dos portugueses, provocando o abandono quase por completo das tradicionais rotas das especiarias: via golfo Pérsico e mar Vermelho[2038].

Por outro lado, Giovio acusava os portugueses de que, apesar de manterem os preços muito altos, durante a longa viagem para Portugal as mercadorias estragavam-se ou perdiam qualidade, decrescendo o vigor, o sabor e o aroma, situações que também eram devidas a estarem longos períodos fechadas nos armazéns de Lisboa. Por esta altura, era opinião habitual que os portugueses punham à venda especiarias velhas e estragadas, guardando, inversamente, as mais frescas nos armazéns[2039]. Entretanto, Paolo Centurione viria a falecer no mesmo ano em que saiu a obra de Paolo Giovio, numa altura em que se encontrava na corte de Henrique VIII de Inglaterra, onde tinha apresentado o seu audacioso projecto. Anos mais tarde, a rota da Rússia também viria a ser pensada por Veneza, apostada em reconquistar a sua antiga supremacia na importação das especiarias asiáticas para a Europa[2040].

Quanto a Erasmo, em 1527, reconhecia os elevados custos necessários à manutenção do Império Português, aliados à habitual imagem de uma Coroa que consumia todas as suas receitas na difusão da fé cristã. Porém, para Erasmo, esse modelo virtuoso era ameaçado pelo sistema de monopólio, se bem que não atribuísse a administração do mesmo directamente a D. João III[2041]. Além disso, aos

[2037] Idem, *ibidem*, p. 292.
[2038] Idem, *ibidem*, p. 292.
[2039] Idem, *ibidem*, p. 292.
[2040] Idem, *ibidem*, p. 291.
[2041] Idem, "A autoridade do Papa [...]", p. 119.

argumentos análogos expressos pelo papado e por Giovio, Erasmo aduzia a acusação de que Portugal colocava à venda mercadorias estragadas, dando o exemplo do açúcar. O humanista tinha como objectivo alertar o monarca para pôr fim à avidez dos monopolizadores, os quais operavam em seu nome. Neste sentido, foi enviada uma obra que continha uma epístola com tais informações dirigidas a D. João III, mas a mesma viria a ser interceptada antes que chegasse ao conhecimento do monarca[2042].

Face às acusações levantadas pelos detractores do monopólio português, que, em consonância com as tradições jurídico romanas recuperadas pelo Direito Canónico, acusavam o nefasto impacto do controlo dos preços, visto como ilegal pelo constrangimento que causava, respondeu-se, como já se indicou, através da invocação dos elevados custos dispendidos com as despesas indispensáveis à defesa e manutenção de um Império que fora idealizado e construído para a dilatação da fé cristã[2043].

Damião de Góis, nos seus *Opúsculos*, visou directamente Paolo Giovio, referindo que se este erudito conhecesse os feitos e gastos dos portugueses em África e na Ásia, em defesa da Santa Sé católica, nunca teria dado à estampa o que escreveu na sua embaixada a Moscovo. Neste sentido, iludido pelas informações de Paolo Centurione, Giovio, recorde-se, indicou os portugueses como gananciosos e acusou-os de venderem, por boas, especiarias deterioradas[2044].

Contudo, entre as várias vozes de protesto e movimentações mais perigosas que podiam colocar em causa o monopólio português, chegando ao conhecimento da Coroa portuguesa, os franceses assumiam uma posição de destaque. Não obstante as expedições francesas ao Índico, atrás indicadas, terem sido um fracasso[2045], para Portugal, até devido às dificuldades que tinha na Ásia e ao envolvimento de portugueses nos empreendimentos inimigos, reinava sempre a incerteza e a possibilidade de França conseguir manter uma presença permanente naquele oceano. Acresce que no início da década de 1530, depois de vários anos de corso violento e desgastante por parte dos franceses contra navios portugueses no Atlântico, tornou-se evidente que o erário português começava a atingir uma fase crítica, pelo que as dificuldades poderiam levar Portugal a repensar certas

[2042] Idem, *ibidem*, p. 119.
[2043] Idem, "Entre guerras justas [...]", pp. 285-286.
[2044] Damião de Góis, *Opúsculos históricos*. Trad. de Dias de Carvalho, pref. de Câmara Reys, Porto, Livraria Civilização – Editora, 1945, pp. 85-89.
[2045] Vide supra, vol. I, cap. II.

propostas dos franceses: a criação de uma feitoria de especiarias em Rouen e os esposais de D. Maria ou de D. Luís com membros da Coroa francesa[2046].

Em relação ao tema das especiarias, os franceses exerciam pressão para que os portugueses abrissem uma feitoria em Rouen igual à de Antuérpia, repartindo-se os meios por ambas, sem que esta última fosse desactivada. Além disso, Honorato de Cais, embaixador francês em Portugal, insistia, em Maio de 1530, que os portugueses levassem igualmente as suas especiarias a Lyon, algo que era pretendido por Francisco I, mas a verdade é que D. João III não queria modificar o sistema de comércio destas mercadorias, assente exclusivamente em Antuérpia[2047]. Sobre a possibilidade de edificação da feitoria em Rouen, Gaspar Vaz escreveu a 19 de Outubro de 1531 para D. João III, mostrando acreditar que se tal fosse feito muitos dos problemas marítimos entre Portugal e França cessariam. Gaspar Vaz argumenta que caso fosse construída, e mais tarde fosse conveniente fechá-la, o rei sempre poderia revogar a sua decisão:

> "[…] por palaura e naquela mesma materia me tornou depois a falar e dixe me honorato cais que o almirante lhe dixera que aquela avia de ser hum dos capitulos de sua instruçam quamdo vosa alteza ouuese por seu seruiço conceder lhe algua parte por pequena que fose do que lhe el Rey de França Requere e Repartir a feitoria que faz toda em framdes que se faça parte dela em Ruam sem desfazer a de framdes crea vosa alteza que com isto se acabaria tudo com estes homens e faria vosa alteza tudo o que quisese e comprise a seu seruiço e que tudo o que se a estes homens Requerese conçedemdo lhe algua parte disto que desejam que tudo fariam e poderíam senhor durar tamto quanto vise vosa alteza que hera seu seruiço que durase e com isto poder se hia acabar tudo e quamdo fose seu seruiço Reuogar a feitoria de framdes e de Ruam se aqua fizese pode lo hia fazer isto senhor nom stpreuo pera mais que pera vosa alteza saber de qua o que se fala e se diz e deseja porque o que disto he mais seu seruiço vosa alteza e o seu conselho o tera bem visto e tambem cuidado e examinado quamto a qualidade do caso Requere e a seu seruiço compre"[2048].

Esta proposta francesa era, aliás, algo que se integrava numa estratégia económica que havia começado a ganhar forma na década anterior, sendo exercida através de atitudes coercivas[2049].

[2046] Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 106.
[2047] AGS, *Estado*, 369-36; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *João da Silveira*, vol. II, pp. 192-193; idem, *ibidem*, vol. I, pp. 128 e 136.
[2048] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 47, n.º 75; pub. por Ruy de Albuquerque, *As represálias […]*, vol. II, p. 1299.
[2049] Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 265. A autora referiu haver conhecimento de feitores portugueses em Marselha para o ano de 1524, naquilo que poderia ser uma associação à venda de especiarias, mas a interpretação parece-nos descontextualizada (cf. Anselmo Braancamp Freire,

O assunto das ligações matrimoniais e das especiarias prolongava-se no tempo, sendo que, em 1532, continuava no ar a ideia de Rouen e Lyon receberam as especiarias trazidas pelos portugueses[2050]. Dois anos depois, em carta dirigida a Rui Fernandes, D. João III refere que Francisco I enviou indicações a Honorato de Caix a propor o casamento da infanta D. Maria com um dos seus filhos e, assim que os dois reinos se concertassem nos assuntos das navegações, fosse possível a venda de certas especiarias em França[2051]. Não era este o encadeamento que Portugal pretendia, nomeadamente a ligação matrimonial[2052], sendo que, quanto à venda de especiarias, o rei português mantinha uma posição firme em relação às ambições de Francisco I:

> "E lhe direis, acêrca da especiaria que quer que se venda em França, que já mandei apontar os inconvenientes, os quais vós também lhe apontareis, e porém que a mim me prazerá que se vendam de três para quatro mil cruzados, cada ano, de pimenta, que me diz seu Embaixador que se poderão gastar em França, e de gengibre, os quais poderão ir comprar mercadores abonados ao preço da casa [da Índia] e segundo a maneira que nela se vender, e porém que isto será concertando-nos noutras coisas, porque, sem isso, não seria razão, pela grande perda que se recebe, e que aqui vos mando o que por Honorato lhe foi respondido"[2053].

Apesar desta possibilidade colocada por Portugal quanto à venda de pimenta e gengibre, apenas viável caso os conflitos marítimos fossem concertados, estamos perante uma compensação pequena, já que a mesma excluía a possível revenda externa das especiarias e acarretava uma contrapartida de peso. Conforme notou Ana Maria Pereira Ferreira, o embaixador português devia exigir a França o castigo de todos os que não reconhecessem o direito de Portugal às terras ultramarinas e a suspensão das cartas de marca até que os casos fossem avalizados pelos juízes[2054].

Ao mesmo tempo que França ia exercendo a sua pressão sob Portugal para a venda de especiarias e tentava estabelecer uma ligação permanente através da rota do Cabo, a verdade é que alguns mercadores franceses viam como alternativa uma linha comercial directa com Alexandria. Esta possibilidade poderia ser facilitada

---

"Cartas de quitação del rei Dom Manuel", in *Archivo Historico Portuguez*, vol. VIII, 1910, p. 410, doc. 668; Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 164, n. 18).

[2050] Aude Viaud, *op. cit.*, pp. 504-505 e 508.

[2051] Pero de Alcáçova Carneiro, *op. cit.*, p. 143 e segs.

[2052] Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 320.

[2053] Pero de Alcáçova Carneiro, *op. cit.*, pp. 146 e 166.

[2054] Ana Maria Pereira Ferreira, *op. cit.*, p. 320.

pelos acordos comerciais que França vinha a desenvolver com os otomanos desde 1535[2055], mantendo-se em aberto nos anos seguintes.

Em 1540, numa carta de João Fernandes Pacheco, era revelado um plano de Francisco I para a cidade mediterrânica de Montpellier e toda a Provença. Com efeito, o próprio monarca havia informado o português de que, através do salvo-conduto dado pelo grão-turco e devido ao facto de Portugal continuar a colocar entraves quanto à aquisição de especiarias, pretendia estabelecer uma linha comercial directa com os otomanos assente na troca daquelas mercadorias. Assim, com a entrada de especiarias pelo Mediterrâneo, a Provença francesa seria bem abastecida, sendo que posteriormente os restantes carregamentos seriam levados para a Flandres, onde Francisco I pretendia fundar uma feitoria "como tinha el Rey de Portugal"[2056]. Visualizando este cenário, o monarca francês terá argumentado que França e os seus comerciantes enriqueceriam. Contudo, na sua carta, Fernandes Pacheco refere que contra-argumentou dizendo que as informações que os franceses tinham recolhido não estavam exactamente correctas, afirmando a Francisco I que o monopólio português estava bem protegido, por mar e terra, sendo que a pouca pimenta que escaparia "nom abastarja a metade da terra do turco nem ha quarta parte"[2057]. Acrescenta, na sua carta, que selou o assunto dizendo "que ho turco tinha neçesydade majs de comprar que nom de ha vemder".

Corresponderiam estas indicações à realidade da época? Portugal poderia fiar-se nas indicações de João Fernandes Pacheco? Um caso despoletado em 1538 veio mostrar que, apesar da chegada de especiarias ao Império Otomano via mar Vermelho e golfo Pérsico ser uma realidade, as quantidades estavam longe de satisfazer as vontades comerciais muçulmanas, pelo que os franceses, à primeira vista, pareciam estar demasiado optimistas em mudanças no comércio das especiarias a curto prazo. Essa insatisfação otomana veio a ser contada pessoalmente por Duarte Catanho, um espião genovês enviado à Índia, em 1538, pelo sultão otomano. Inicialmente destacado para espiar os avanços dos preparativos portugueses face a uma nova investida muçulmana à Índia, que viria a culminar com um cerco a Diu, Catanho, primeiro em Ormuz e depois em Goa e

[2055] Idem, *ibidem*, pp. 171-172.
[2056] ANTT, *CC*, pt. III, mç. 14, n.º 37; pub. por Manuel Alberto Carvalho Vicente, *Le Madagáscar [...]*, p. 249.
[2057] ANTT, *CC*, pt. III, mç. 14, n.º 37; pub. por Manuel Alberto Carvalho Vicente, *op. cit.*, pp. 249-250.

Cochim, revelou aos portugueses as intenções do grão-turco quanto à aquisição de especiarias[2058].

Após aquele cerco, que durou entre Setembro e Novembro de 1538, resultando numa vitória portuguesa, o espião, já em início de 1539, foi enviado para Portugal num dos navios da carreira da Índia. Tal destino havia sido ordenado por Nuno da Cunha, governador do Estado da Índia, para que D. João III decidisse o que fazer sobre o assunto. Perante o monarca, Duarte Catanho indicou que o sultão reconhecia as dificuldades que a presença portuguesa no Índico causava ao trato comercial otomano com a Índia, pelo que estaria disposto a um pacto de paz caso os portugueses disponibilizassem, anualmente, 5.000 quintais de pimenta em Baçora[2059]. Em contrapartida, o grão-turco, que prosseguia na conquista de mais territórios ao longo da bacia do Mediterrâneo, alargando a área de influência do Império Otomano, e que continuava a pressionar a presença portuguesa na Índia, comprometia-se a não fazer guerra aos portugueses naquele Estado durante determinado período, assim como a ignorar os efeitos das suas alianças europeias. Além disso, o sultão comprometia-se a fornecer a Portugal um abastecimento de c. 5.000 moios de trigo (c. 4.200.000 litros). Estas condições eram verdadeiramente tentadoras, já que os rumes (otomanos) ameaçavam constantemente a presença portuguesa na Índia, sendo que a perspectiva de se viverem alguns anos de paz "não desagradava a ninguém. Portugal, por outro lado, era um país francamente deficitário em trigo"[2060].

Neste contexto, Duarte Catanho acabaria por ser enviado por D. João III a Constantinopla para negociar um possível tratado de paz com o sultão, procurando alcançar todas as possíveis vantagens para Portugal, tanto de ordem económica como a nível internacional. Assim, o monarca português impunha que o tratado durasse durante quinze anos, ou, na pior das hipóteses, apenas dez; que a quantidade de pimenta ambicionada pelos otomanos fosse reduzida a 2.500 quintais, ou, no máximo, 3.000, sendo que, caso isso não fosse possível, nunca poderia passar dos pretendidos 5.000 quintais. Entre outras exigências estipuladas,

[2058] Sobre este caso, cf. António da Silva Rego, "Duarte Catanho, espião e embaixador (1538-1542)", in *Estudos de História Luso-Africana e Oriental (séculos XVI-XIX)*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1994, pp. 29-44; com posteriores correcções de Dejanirah Couto, "No rasto de Hadim Suleimão Pacha: alguns aspectos do comércio do mar Vermelho nos anos de 1538-1540", in *A carreira da Índia e as rotas dos estreitos [...]*, pp. 500-507; idem, "L'itinéraire d'un marginal: la deuxième vie de Diogo de Mesquita" in *Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian*, vol. XXXIX, Lisboa/Paris, Centro Cultural Calouste Gulbenkian, 2000, pp. 12-35.
[2059] António da Silva Rego, *op. cit.*, p. 33.
[2060] Idem, *ibidem*, p. 33.

D. João III referia que o grão-turco teria de se comprometer a não deixar entrar nas terras sob sua influência mais pimenta do que aquela que os portugueses levassem até Baçora; teria de deixar em aberto a entrada de navios portugueses no estreito de Meca, para poderem comerciar em Adém e sem terem de pagar mais direitos aduaneiros do que os habituais; permitiria a presença de navios portugueses no estreito de Ormuz, para exercerem vigilância e garantirem que o Império Otomano não receberia mais pimenta do que aquela que fosse estipulada no acordo; comprometer-se-ia a não construir armadas com destino à Índia durante a vigência do tratado; garantiria que os navios portugueses que fossem buscar o trigo receberiam um salvo-conduto e não seriam tomados pelo corsário Barba Rouxa; etc.[2061].

Através de uma carta de 26 de Outubro de 1540, Catanho continuava a informar D. João III sobre as suas movimentações, referindo passagens por Constantinopla, Alexandria e Cairo, destacando que estava em preparação uma nova frota otomana com destino à Índia[2062]. Mais tarde, como seria de esperar, o sultão viria a contrapor algumas condições postas por D. João III, vindo as negociações a perdurar nos anos seguintes. Uma das cláusulas mais marcantes residia na condição de que os navios vindos da Índia pudessem entrar livremente pelo mar Vermelho, sem serem tomados pelos portugueses, trazendo 4.000 quintais de pimenta e de outras especiarias anualmente[2063]. Contudo, no final de Janeiro de 1546, Duarte Catanho, que chegou a ser considerado espião duplo ou triplo pela historiografia, viria a ser acusado de espionagem a favor do grão-turco e preso em Lisboa, quando se preparava para partir rumo ao Mediterrâneo[2064], pelo que o pacto não se veio a concretizar.

Perante o impasse que se manteve durante aqueles anos, França, que Catanho indicou igualmente, em 1540, que tinha navios a comerciar especiarias em Alexandria, sujeitando-se à pouca quantidade de pimenta e gengibre que chegava e aos altos preços praticados, também se via obrigada, pelo menos em parte, a continuar a recorrer a Portugal para se abastecer daquelas mercadorias. Recorde-se que, a nível interno, a questão do abastecimento de especiarias era demasiado complexa, até porque as diferentes cidades francesas tinham perspectivas divergentes quanto ao modo de fornecimento, esboçando-se uma evidente posição

[2061] Idem, *ibidem*, pp. 33-35.
[2062] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 68, n.º 57.
[2063] António da Silva Rego, *op. cit.*, p. 37.
[2064] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 77, n.º 81; Dejanirah Couto, *op. cit.*, pp. 14 e 34.

antagónica que diferenciava o Sul relativamente ao Norte do Reino. Tentando remediar a impossibilidade da edificação de uma feitoria em Rouen, vislumbrada sobretudo pelo Norte, e talvez também face ao insuficiente proveito económico tirado dos acordos com os otomanos, o desejo de os franceses adquirirem pimenta directamente em Portugal continuaria em jogo, levando a objecções por parte de D. João III, tal como comprova um documento de 1544. A 2 de Agosto desse ano, o monarca informou o bispo de Tânger e embaixador em França que Honorato de Caix transmitira uma mensagem do rei de França: pedia que fosse praticado um preço justo com uns franceses que pretendiam comprar pimenta segundo os montantes estipulados pela Casa da Índia. Mais uma vez, surgem à baila os problemas marítimos como entrave à compra de pimenta por parte dos franceses. Neste caso, D. João III aludia a uma carta de marca concedida por Francisco I a Jean Ango e ao facto de este armador ter vindo a Portugal reclamar justiça, sendo esta uma situação que estava em andamento e, sem resolução à vista, o rei português evitava dar uma resposta afirmativa aos franceses[2065].

Se não se pode fiar completamente nas indicações de Duarte Catanho, sobretudo quando aborda a crise da chegada de especiarias ao Mediterrâneo e que esta era provocada fundamentalmente pela acção portuguesa de bloqueio do mar Vermelho, podendo estar a exagerar nos diversos aspectos atrás mencionados[2066], o mesmo se pode dizer de algumas indicações de João Fernandes Pacheco. Este último, segundo a tal carta de 1540, também mostrava – pelo menos foram essas as indicações enviadas para Portugal – que os portugueses estavam a controlar eficazmente a entrada de navios pelos estreitos, pelo que chegavam poucas especiarias ao Império Otomano. De qualquer forma, sabe-se que o espião omitia algumas realidades de peso na corte francesa, fazendo parte da sua missão sondar o que se passava e tecer intrigas para atrasar ou fazer fracassar os planos gauleses[2067]. A verdade é que Portugal, apesar de dominar o comércio das especiarias e a sua redistribuição na Europa, estava longe de conseguir um monopólio exclusivo e de bloquear o acesso de mercadorias ao Mediterrâneo, havendo cada vez mais dificuldades. Enquanto que Ormuz ia fornecendo

[2065] Cf. *As gavetas [...]*, t. III, pp. 244-245.
[2066] Cf. Dejanirah Couto, "No rasto de Hadim Suleimão Pacha [...]", pp. 504-505.
[2067] Ana Maria Pereira Ferreira, "Subornos, espiões [...]", p. 14; Pedro Pinto, "Índice analítico das cartas dos governadores de África na Torre do Tombo", in *Anais de História de Além-Mar*, vol. XI, 2010, p. 253, n. 6.

especiarias aos mercados do golfo Pérsico, os navios portugueses eram incapazes de bloquear com eficácia o mar Vermelho.

Aliás, chegavam a ser os portugueses que, nos seus próprios navios e desafiando o monopólio da Coroa, faziam chegar as especiarias às duas grandes vias marítimas para o Império Otomano, isto quando não fechavam os olhos à passagem das embarcações vindas da Índia. Em 1545, D. João III queixava-se a D. João de Castro de que eram os próprios portugueses que, devendo estar envolvidos no bloqueio da entrada de especiarias pelo mar Vermelho e encarregados da vigilância em Ormuz, que, por essa altura, possuía a alfândega da Ásia portuguesa mais lucrativa, estavam a deixar passar navios muçulmanos carregados de pimenta e drogas[2068]. Além dos proveitos monetários pessoais conseguidos, não se respeitando as ordens régias, uma das explicações avançadas para essa situação residia na necessidade de deixar aberta a via para abastecimento do Império Otomano, o qual não deixaria de reagir militarmente a um corte total dos fornecimentos[2069].

1.1.5. A crise de meados do século XVI e a nova posição de Lisboa

A sobrevivência da carreira da Índia, inevitavelmente dependente do trato das especiarias, acabaria por dar origem, em 1545, a um debate sobre as formas em que a sua comercialização deveria ser liberalizada[2070]. Nesse ano, em Goa, discutia-se uma proposta de reforma do comércio das especiarias que havia sido avançada directamente do Reino. Cabia a D. João de Castro, governador do Estado da Índia, examinar a situação, sendo auxiliado por alguns conselheiros, na sua maioria oficiais régios. Com efeito, D. João III desejava intervir sobre aspectos específicos do comércio regional português ao longo das rotas comerciais do Índico. Pretendia, antes de mais, limitar a faculdade dos mercadores portugueses transportarem e cederem livremente as especiarias malabares a Ormuz, visto que se temia que, através do golfo Pérsico, pudessem chegar à Europa, sobretudo às mãos de comerciantes venezianos, afectando o monopólio comercial português[2071].

[2068] J. Lúcio de Azevedo, *Épocas de Portugal económico. Esboços de História*, 4.ª ed., Lisboa, Livraria Clássica Editora, 1978, p. 161; A. R. Disney, *op. cit.*, p. 70.
[2069] Vitorino Magalhães Godinho, "O Levante e a rota do Cabo", in *Mito e mercadoria […]*, p. 424.
[2070] Luís Filipe F. R. Thomaz, "A questão da pimenta [...]", pp. 37-44 e 116-149 e segs; Manuel Lobato, *op. cit.*, p. 363.
[2071] Luís Filipe F. R. Thomaz, *op. cit.*, pp. 39 e 119; Giuseppe Marcocci, "Entre guerras justas [...]", p. 281.

Havendo igualmente o receio de que a pimenta se começasse a escoar para o Próximo Oriente em tais quantidades que não fosse suficiente para carregar as naus da rota do Cabo, recomendava-se que se adquirisse toda a pimenta possível na Índia, mesmo que fosse excedentária relativamente à capacidade de carga dos navios destinados ao Reino, visando evitar que chegasse ao mar Vermelho ou a Bassorá. Posteriormente, deveria ser vendida por mercadores privados nos portos dos reinos de Bengala e de Pegu[2072].

Estes receios eram agravados, em paralelo, pela expansão territorial otomana, temendo-se que os turcos tomassem pontos estratégicos e viessem a controlar permanentemente os estreitos de Meca e de Ormuz, situação bastante incómoda para a presença portuguesa na Ásia e para o comércio das especiarias que fluía pela rota do Cabo. Na verdade, para esse cenário já se caminhava há algum tempo, havendo ambições otomanas mais alargadas. Note-se que em 1534 aquelas forças apoderam-se de Bagdade e, já em 1538, numa ofensiva organizada pelo governador-geral do Egipto, que há alguns anos preparava um ataque de envergadura contra os portugueses, foi levado a cabo um cerco à fortaleza portuguesa de Diu[2073]. Apesar de este local não ter sido tomado, Adém, ponto de apoio avançado para o Índico, ficou sob posse otomana, passando-se a controlar a rota do mar Vermelho. Por sua vez, Baçora seria tomada em 1546, enquanto que al-Qatif, situada na costa oriental da Península Arábica, foi conquistada em 1550, situação que ameaçava os territórios sob protecção do Estado da Índia e garantia um posto importante para a presença otomana no golfo Pérsico. Nos anos seguintes continuaram as investidas navais otomanas, afectando a reputação militar do Estado da Índia e contribuindo para o enfraquecimento do domínio naval português no Índico ocidental[2074].

Retornando ao referido debate sobre a comercialização das especiarias, note-se que o mesmo ficou marcado por uma disputa que já vinha do reinado de D. Manuel I. Opunha as aspirações da Coroa, determinada em exercer um domínio directo e total (conforme previsto nas *Ordenações da Índia* de 1520) não apenas sobre o comércio das especiarias na Europa, mas também sobre as trocas locais na Ásia, à resistência demonstrada por mercadores e oficiais em serviço no Estado da Índia, alguns dos quais dispostos a violar as imposições régias para acumular

[2072] Idem, *ibidem*, p. 281.
[2073] Vasco Resende, "Império Otomano", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, p. 543.
[2074] Idem, *ibidem*, pp. 543-544.

fortunas privadas[2075]. Contudo, em inícios do reinado de D. João III as tensões aumentaram bastante, ocorrendo graves incidentes na Índia entre facções formadas por oficiais da Coroa, investidores e mercadores. Era forte a oposição ao centralismo régio, sendo que as queixas de corrupção representavam um traço distintivo do Império Português na Ásia[2076].

Se no Estado da Índia continuariam as divergências quanto ao sistema comercial mais adequado e à venda das especiarias, na Europa os problemas que iam acumulando estavam prestes a dar origem a um novo ciclo. Com dificuldades de tesouraria, aliadas a uma má gestão, e a rota do Cabo a sofrer forte concorrência veneziana, D. João III, já em 1549, viria a ordenar o fecho da feitoria portuguesa em Antuérpia, passando Lisboa a ser o único centro redistribuidor das especiarias que os portugueses traziam do Índico[2077]. Esta acção não seria nenhuma novidade, pois já em Novembro de 1545, em Goa, parece que se pensou no propósito de encerrar aquela feitoria[2078].

Face ao fecho da referida feitoria, o porto lisboeta passou a contar com a visita frequente de navios oriundos do Norte da Europa, destacando-se os hanseáticos, visto que a Alemanha continuava a ser o principal consumidor europeu de especiarias vindas nos navios da carreira da Índia[2079]. De qualquer forma, D. João III não conseguiu fazer de Lisboa um centro redistribuidor pujante das especiarias asiáticas na Europa[2080]. Assim, em meados do século XVI, despontava uma conjuntura geral de crise. E aos problemas no Velho Continente juntavam-se as dificuldades indianas. Desde a década de 1540 que a vedoria da Fazenda da Índia enfrentava crescentes dificuldades para cumprir o pagamento acordado com os fornecedores de especiarias nas feitorias do Malabar. A essa falta de liquidez, associava-se o facto de se ter de liquidar as dividas acumuladas das compras anteriores, as quais iam aumentando devido à inflação sentida nos preço dos meios de pagamento tradicionais[2081].

[2075] Giuseppe Marcocci, *op. cit.*, p. 282.
[2076] Idem, *ibidem*, p. 283.
[2077] J. Lúcio de Azevedo, *op. cit.*, pp. 131-132; João Paulo Oliveira e Costa, "O Império português em meados do século XVI", in *Anais de História de Além-Mar*, vol. III, Lisboa, Centro de História de Além Mar, 2002, p. 93; João Teles e Cunha, "Feitorias", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. I, p. 392; Manuel Lobato, *op. cit.*, p. 363; João Teles e Cunha, *A carreira da Índia [...]*, p. 16.
[2078] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 77, n.º 27; pub. por Luís Filipe F. R. Thomaz, *op. cit.*, p. 157, n.º 15.
[2079] Chegados a 1596, o tamanho da frota hanseática que entrava anualmente no Tejo rondaria os 40 navios. Este interesse manteve-se activo até ao primeiro quartel do século XVII, tendo Hans Kampferbeck, cônsul hanseático em Lisboa, proposto ficar com o negócio do escoamento para os mercados europeus da pimenta trazida pelos portugueses (João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 17).
[2080] Idem, *ibidem*, p. 49.
[2081] Idem, *ibidem*, p. 50.

Além de tudo o que foi dito, há que ter igualmente em atenção o decréscimo da chegada de navios e de especiarias a Lisboa. Olhando para o movimento da rota do Cabo, entre 1554 e 1566, dos 52 navios que partiram da Índia rumo ao Reino 15 naufragaram (28,84%), se bem que chegasse uma média de 3 embarcações por ano à capital portuguesa. Note-se que este valor é inferior ao registado entre 1530 e 1549, período em que tinham chegado ao Tejo 82 navios vindos da Índia, atingindo uma média anual de 4,1[2082]. Quanto às especiarias, mormente a pimenta, D. Antão de Noronha, governador do Estado da Índia, calculava, em 1566, que anualmente seguiam pelo estreito de Meca entre 20.000 a 25.000 quintais, enquanto que pela rota do Cabo apenas eram escoados entre 10.000 a 12.000 quintais[2083].

Confrontando estes dados com um testemunho próximo no tempo, indicado por dois espiões portugueses vindos de França para Veneza, no final de Agosto de 1564 foi transmitido para Portugal que, somente em Junho passado, haviam chegado ao Cairo mais de 18.000 quintais de pimenta e 3.000 de outras drogas. Transportados em 23 navios do Achém e de Betecala, foram desembarcados no porto de Judá, sendo as embarcações com aquela primeira origem as que tinham, por essa altura, maior influência na chegada de especiarias ao mar Vermelho e, consequentemente, ao Mediterrâneo[2084]. Os espiões estavam igualmente atentos à movimentação das galés venezianas, tendo referido a partida, em Agosto de 1564, de 6 grossas: 3 com destino a Tripoli, 3 para Alexandria. Se as primeiras iam com pouco dinheiro, visto que a Tripoli estavam a chegar escassas quantidades de especiarias, as que se destinavam ao Egipto levavam um valor em ducados equivalente a 275.000 cruzados, além de muitos panos e seda.

Mais interessante ainda, indicava-se que circulava em Veneza a informação de que um espião português chamado António Calvo, presente em Lisboa mas fornecendo informações a mercadores genoveses, havia transmitido a mensagem de que a nau portuguesa *Tigre*, chegada ao Tejo a 10 de Junho de 1564, não havia trazido da Índia mais do que 500 quintais de pimenta. Aproveitando essa situação e o previsível lucro mais acentuado, alguns mercadores genoveses deslocaram-se directamente a Veneza e embarcaram nas galés da *Sereníssima* com destino a

[2082] Idem, *ibidem*, p. 49.
[2083] Carta de D. Antão de Noronha, governador do Estado da Índia, 17/12/1566 (pub. in *Documentação para a História das Missões [...]*, vol. X, p. 157).
[2084] Os espiões eram Gaspar Ribeiro e João Ribeiro, pai e filho, tendo acrescentado que, àquele momento, Achém havia enviado presentes ao Turco, ambicionando receber gente que soubesse fazer artilharia e artilheiros (ANTT, *CC*, pt. I, mç. 107, n.º 9; pub. por Luís Filipe Thomaz, *Os portugueses em Malaca (1511-1580)*. Tese de Licenciatura em História, vol. II, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 1964, pp. 438-440).

Tripoli e a Alexandria [2085]. Note-se que a circulação deste tipo de informações era bastante importante para os mercados comerciais rivais, podendo ter influência no preço final das especiarias na Europa. Um mau ano para Portugal, com a chegada de pouca quantidade de especiarias a Lisboa, poderia redundar num excelente ano para Veneza e para outros mercadores.

Pela altura em que D. Sebastião atingiu a maioridade, em 1568, ventos de mudança surgiam em relação ao comércio com a Ásia. Após consultas prévias[2086], o monarca decidiu alterar o regime comercial da rota do Cabo, ou seja, liberalizando as actividades comerciais e a navegação por aquela rota. Todavia, teve de esperar que terminasse o prazo da contratação, ainda vigente em 1569, pois se quisesse pôr um fim brusco à mesma teria de indemnizar os contratadores[2087]. A nova medida traduzia, de certo modo, o desagrado que a segmentação das operações comerciais e a sua contratação, iniciada após 1565, causara às autoridades reinóis. O objectivo, doravante, era aumentar os réditos da Coroa, mediante a liberalização do comércio e da navegação, esperando-se fazer mais dinheiro dessa forma do que através dos contratos[2088]. Neste sentido, esta abertura era vista como um incentivo para alargar a base social dos participantes no comércio da rota do Cabo, visando diminuir a dependência da Coroa relativamente ao investidores habituais, traduzida na manutenção dos preços favoráveis aos contratadores nos últimos anos. No fundo, ficava expresso que a Coroa continuava sem dinheiro para assegurar as compras e a operacionalidade da carreira da Índia, abrindo completamente a terceiros a compra e o transporte das especiarias em troca do pagamento de fretes e de direitos de saída e de entrada das mesmas[2089].

Porém, ao contrário do que era ambicionado, a liberalização da rota do Cabo ficou marcada pelo descontrolo e baixa rendibilidade, pelo que, por volta de 1572-1573, a Coroa ordenou que se voltasse à contratação individual das operações, no que respeita às especiarias de luxo, ou em conjunto, no caso da armação pela carreira da Índia e pimenta. Havia fracassado, ainda, a tentativa de alargar a base dos participantes no comércio e navegação para o Índico[2090].

[2085] Idem, *ibidem*. A data é indicada por Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 168; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […],* p. 126.
[2086] Para o caso da consulta aos oficiais da cidade de Goa, cf. a carta de 22/03/1569, in *Archivo Portuguez Oriental*, fasc. I, pt. I, pp. 72-74.
[2087] João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 65.
[2088] Idem, *ibidem*, p. 65.
[2089] Idem, *ibidem*, p. 65.
[2090] Idem, *ibidem*, pp. 66-67.

Por esta altura, apesar de cada vez mais as cargas dos navios se apresentassem diversificadas, tendo vindo a ganhar grande importância os têxteis de luxo e a pedraria nos investimentos dos contratadores-armadores, a verdade é que a pimenta continuava a dominar os carregamentos vindos do Índico. Por sua vez, o abastecimento da Europa pelo Atlântico era dominante, pelo que o provimento pela via do mar Mediterrâneo tinha, somente, um papel suplementar[2091].

Com o advento da Monarquia Hispânica, e tendo em atenção como se encontrava o comércio com a Índia, Filipe II decidiu, em 1581, separar novamente as operações efectuadas pela rota do Cabo: a navegação e a compra de especiarias ficaram dissociadas. Esta divisão manteve-se daí em diante, mesmo quando, em 1598, os contratos das especiarias terminaram, não havendo ninguém interessado em retomá-los[2092].

1.1.6. O declínio do comércio das especiarias

Olhando agora para a década de 1590, a partir de quando os portugueses começaram a ter forte concorrência na rota do Cabo, este período marcou o início daquilo a que alguns investigadores apelidaram de fim do "ciclo da pimenta"[2093]. A redução da chegada de navios a Lisboa começou a ser evidente por aquela altura, sendo que a média de 2 naus por ano contrastava com a de 9. 9 e 9. 8 das que aportavam na Europa ao serviço das companhias lideradas por neerlandeses e ingleses[2094]. Naquela década, e olhando para o caso dos recém-chegados neerlandeses à Ásia, duas vantagens destacavam-se sobre os portugueses: dispunham de uma marinha mercante para distribuir, na Europa, as mercadorias adquiridas no Oriente, assim como um mercado financeiro para se poderem financiar[2095].

As dificuldades crescentes em se adquirir pimenta na Ásia, associadas a uma conjuntura comercial marcada pela concorrência estrangeira, tal como à perda de vários navios – problema largamente agravado pela tomada de embarcações pelos inimigos, mas também muito influenciado pela deterioração das condições das embarcações da carreira da Índia, levando a diversos acidentes[2096] –, fazia com que

[2091] Idem, *ibidem*, pp. 69-70.
[2092] Idem, *ibidem*, pp. 71 e 76.
[2093] Cf. Vitorino Magalhães Godinho, "A economia monetária e o comércio a longa distância. Do século XV ao XVIII", in *Mito e mercadoria […]*, p. 438; Leonor Freire Costa, *op. cit.*, pp. 17 e 387-389.
[2094] Idem, *ibidem*, p. 17.
[2095] João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 5.
[2096] Vide supra, vol. I, cap. II.

menores quantidades de pimenta dessem entrada na Casa da Índia. O risco em obter bons lucros disparou, sendo que, em 1593, por exemplo, Filipe II perdeu dinheiro com o negócio da pimenta[2097]. Estavam longe os tempos em que as taxas de lucro conseguidas aproximavam-se dos 150 ou 200%[2098].

Um dos grandes factores para a crise foi a subida do preço médio da pimenta, situação que levou a que os investidores privados, por essa altura cristãos-novos, olhassem com outros olhos o investimento na carreira da Índia. O cenário agravou-se quando esses mesmos cristãos-novos, que em 1592 haviam ficado únicos senhores dos contratos, começaram a procurar refúgio noutras partes da Península Ibérica e pelo resto da Europa, fugindo à extorsão e ao ódio a que eram sujeitos na sociedade portuguesa[2099]. Nenhum outro grupo apareceu para ocupar o lugar deixado vago, perdendo-se a capacidade de financiamento privado da carreira e do comércio com a Índia[2100].

Em 1598, já a decorrer o reinado de Filipe III, a recém constituída Junta de Hacienda de Portugal recebeu a incumbência de melhorar os contratos de arrendamento ligados à Fazenda Real, assim como aos tráficos ultramarinos. Desde cedo que esta Junta recebeu críticas e ataques do Conselho de Portugal, tal como do governo e da burocracia portuguesa. No entanto, apesar das dificuldades verificadas, os diversos centros decisores da Monarquia Hispânica continuavam a inclinar-se a favor da contratação[2101].

Nos anos seguintes, e mesmo que se tentassem omitir alguns dados, o descarregamento de especiarias em Lisboa continuava a ser de menores quantidades relativamente a décadas precedentes. Se é de admitir que anteriormente a 1591 as chegadas excediam com regularidade os 20.000 quintais por ano, em finais de Quinhentos e começos de Seiscentos, ao mesmo tempo que a crise financeira do Estado da Índia se agravava, a entrada de especiarias e drogas em Lisboa foi reduzindo. Entre 1591 e 1600 desceu para 11.018 quintais anuais, enquanto que, entre 1600 e 1610, caiu para valores entre c. 9.000-11.000, sendo

[2097] João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 81.
[2098] Leonor Freire Costa, *op. cit.*, p. 388; João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 26.
[2099] Em 1618, por exemplo, os principais mercadores-financeiros cristão-novos, a fim de serem obrigados a comprar pelo dobro do valor de mercado a pimenta que estava armazenada na Casa da Índia, foram presos como forma de pressão (idem, *ibidem*, p. 19).
[2100] Idem, *ibidem*, p. 19.
[2101] Idem, *ibidem*, pp. 82-83.

que o comércio da Ásia passou a ser dominado por ingleses e neerlandeses[2102]. Mesmo que Luís de Figueiredo Falcão, membro daquela Junta, tenha indicado, em 1607, que a chegada anual de pimenta era de 20.000 quintais, a verdade é que essa cifra é bastante improvável[2103]. De facto, Falcão, que fez uma compilação dos rendimentos e despesas dos reinos de Portugal, ilhas adjacentes e do Estado da Índia naquele ano, apresentou resultados excessivamente favoráveis. Demasiado conveniente, as contas dos contratos das naus e da pimenta que expôs no seu livro, oferecido a Filipe III, correspondiam às dos últimos efectuados no século XVI, omitindo dados posteriores. Nada ficou referido sobre a falta de liquidez da Coroa de Portugal, nem sequer acerca das dificuldades para se armarem as naus naquele ano[2104].

Em simultâneo, aumentavam as dificuldades em manter o Estado da Índia. O governo vice-real de Goa mostrava incapacidade para equilibrar as despesas militares com as receitas regulares, algo que havia sido reconhecido em Lisboa ainda em 1589, antes que neerlandeses e ingleses começassem a fazer a rota do Cabo, a ameaçar seriamente as posições portuguesas em águas asiáticas e a afectar o movimento comercial[2105]. E se com a Trégua dos Doze Anos, firmada em 1609 entre a Espanha e as Províncias Unidas, previa-se que cessasse a actividade dos neerlandeses na Ásia, a verdade é que acabou por reforçar a capacidade da Companhia Holandesa das Índias Orientais para a venda das suas especiarias na Europa, onde passou a ter acesso aos mercados ibéricos, chegando a vender mercadorias em Sevilha[2106]. Aliás, durante esse período, graças à sua marinha mercante, os neerlandeses começaram a deter grande importância na distribuição de pimenta pelo Mediterrâneo, destronando progressivamente os circuitos redistribuidores alternativos (português, veneziano, levantino), papel cimentado após 1620[2107].

Olhando para a década de 1610, quando a presença estrangeira era uma realidade alarmante, a crise financeira persistia, dizendo-se que as receitas obtidas na Índia não eram suficientes para custear e manter o Estado, tanto mais que as

[2102] Cfr. os diferentes dados apresentados por Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos […]*, vol. III, pp. 75-76; idem, "O oceano Índico até ao século XVI", in *Mito e mercadoria […]*, p. 331; João Teles e Cunha, *op. cit.*, pp. 98 e 106.
[2103] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, pp. 5-6; Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos […]*, vol. III, p. 76.
[2104] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, pp. 5-6, 16 e 72-74; João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 83.
[2105] A. R. Disney, *op. cit.*, p. 67.
[2106] Idem, *ibidem*, pp. 82-83; Diogo Ramada Curto, *Cultura política [...]*, p. 342.
[2107] João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 106, n. 46.

despesas excediam o seu valor. Um dos grandes problemas residia na perda dos direitos alfandegários sobre as especiarias, situação que fazia com que não fosse possível aparelhar as armadas que eram necessárias[2108]. Contudo, também é preciso ter em conta que os próprios portugueses continuavam a causar dano ao negócio da pimenta, já que persistia a ida de navios a diversos portos do estreito de Ormuz para vendê-la ilegalmente. O atrevimento era tal que, retornando a Baçaim com mercadorias adquiridas em Ormuz, os portugueses chegavam a entrar, pela noite e sem temor à presença do vedor da Fazenda na cidade, na barra local com navios carregados de cavalos[2109].

Paralelamente, mantinha-se a tendência da vinda de uma média anual de pimenta bastante mais baixa do que antes de 1591, sendo que, segundo Vitorino Magalhães Godinho, para um período entre 1611 e 1626 foram carregados, na Índia, 164.269 quintais. Isto dá uma média anual de 10.266, ainda que não desembarcassem em Lisboa mais de 9.000 quintais[2110]. Além das quebras no peso decorrentes das vicissitudes da viagem, os actos de descaminho e contrabando ajudavam a enganar as contas, já que a tendência era para que a carga total não fosse devidamente registada na Índia, acabando, à chegada a Lisboa e em diversas ocasiões, por ser detectados mais quintais do que aqueles que haviam sido previamente apontados nos livros.

Em 1611, a nau *Santa Helena*, partindo da Índia mas vindo a arribar, trazia inicialmente uma carga registada de 3.419 quintais de pimenta[2111]. Remetendo para 1619, ano em que chegaram a Lisboa 3 navios vindos do Índico, fr. Nicolau de Oliveira referia que, por essa altura, cada nau da Índia regressava ao Tejo com pelo menos 5.000 quintais de pimenta[2112]. João Teles e Cunha, aludindo a este mesmo ano e às reservas quanto às quantidades referidas por Nicolau de Oliveira, indica que à saída da Índia o carregamento total dos 3 navios havia sido avaliado em 10.892 quintais de pimenta. Tratava-se, segundo o investigador, de um carregamento excepcional, sendo que a média para a década de 1610 oscilaria entre os 9.457 e os 9.622 quintais. Mas isto era à saída da Índia, pois havia que saber as quantidades que chegaram a Lisboa e o que se apurou na Casa da Índia após verificadas as quebras. Assim, Teles e Cunha crê que a realidade estivesse

[2108] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 3, n.º 86; A. R. Disney, *op. cit.*, pp. 67-69, 77 e 226, n. 1.
[2109] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 3, n.º 86.
[2110] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, p. 76.
[2111] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 2, n.º 4.
[2112] Frei Nicolau de Oliveira, *Livro das grandezas de Lisboa*, p. 462.

mais próxima de cargas médias por volta dos 9.000 quintais, ou ainda menos, à chegada à capital[2113].

Relativamente a 1626, o vice-rei indicava que a armada de duas naus que havia partido para o Reino, composta pela *São Bartolomeu* e a *Santa Helena*, que viriam a naufragar na costa francesa, levava um total de 9.961 quintais de pimenta, 7.041 quintais e 1 arroba e 17,5 arráteis de pimenta de Cochim e Coulão, assim como 2.920 quintais e 31 arráteis de pimenta do Canará[2114].

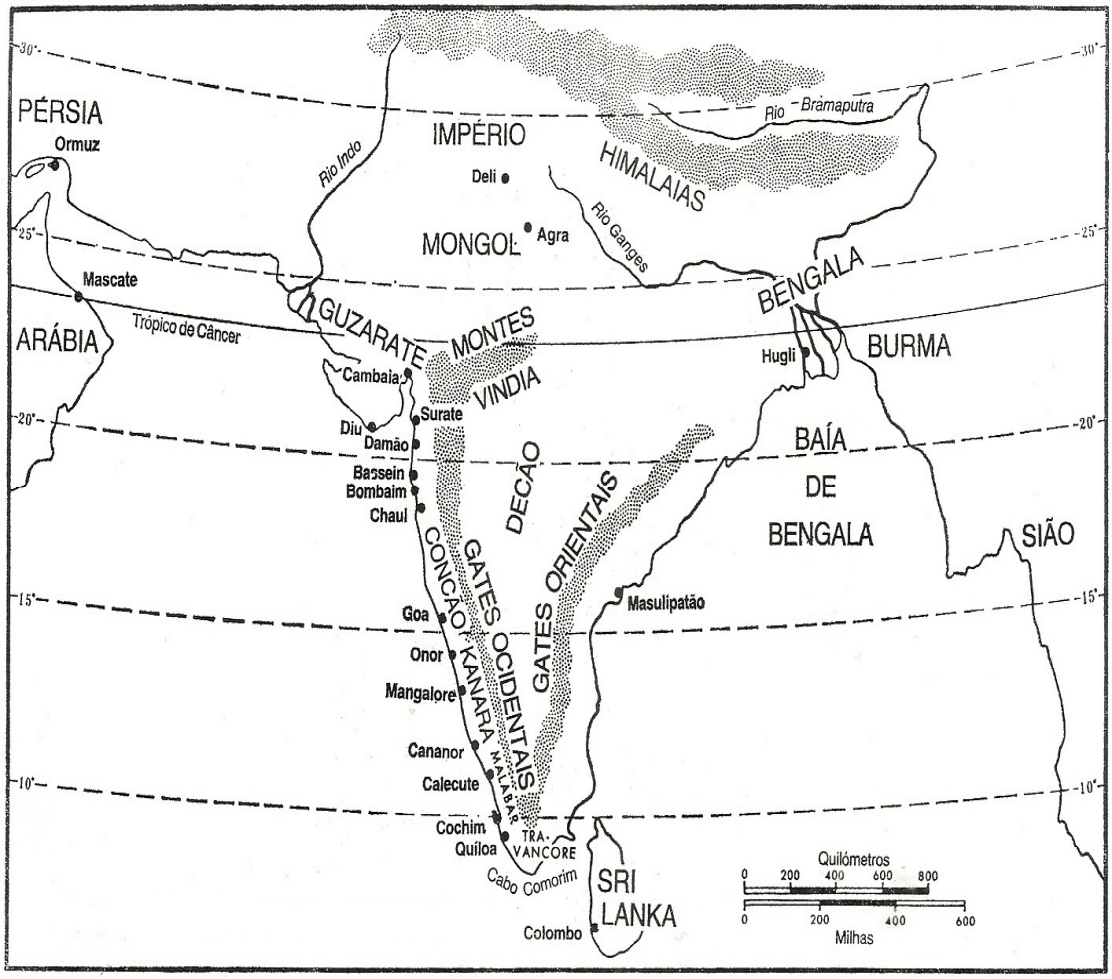

Fig. 80 – Índia no início do século XVII.
Fonte: A. R. Disney, *A decadência do Império da pimenta* […], p. 12.

Seja como for, ao mesmo tempo que o número de navios que conseguiam retornar ao Tejo descia e o comércio da pimenta estava em declínio, abriam-se novas perspectivas a Portugal, chegando mesmo a ser apontado um novo ciclo: o "ciclo da canela"[2115]. Com a dominação portuguesa sobre Ceilão a ampliar-se[2116],

[2113] João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 98.
[2114] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 86v-87; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 148.
[2115] A. R. Disney, *op. cit.*, pp. 17 e 387-389.

Vitorino Magalhães Godinho refere que o comércio da canela deveria atravessar um período de prosperidade maior do que outrora. Em 1600, só na carga pertencente a D. Francisco da Gama, conde da Vidigueira e vice-rei da Índia que viria a cessar funções do seu primeiro vice-reinado nesse ano, as naus de torna-viagem descarregaram no Tejo 1.344 ½ quintais daquela especiaria[2117]. Tendo em conta que a sua Casa estava autorizada a enviar somente 180 quintais para o Reino, privilégio que vinha do tempo de Vasco da Gama, Vitorino Magalhães Godinho refere que aquela quantidade revela a facilidade de abastecimento e o proveito no trato[2118]. Por outro lado, mostra o oportunismo do conde da Vidigueira, revelando como largos abusos podiam decorrer durante o carregamento das naus nos portos da Índia, desrespeitando-se facilmente as ordens régias.

Recorrendo, uma vez mais, a fr. Nicolau de Oliveira, o autor estimava, em 1619, que cada nau da Índia trazia pelo menos 2.000 quintais de canela[2119]. Desta forma, a média anual seria de c. 4.000 quintais, equivalendo a um valor que rondaria entre os 240.000 e os 320.000 cruzados (ouro). Note-se que, durante o primeiro terço do século XVII, os neerlandeses não se consagravam ainda ao tráfico da canela, pelo que, havendo falta desta especiaria na Europa, os portugueses aproveitavam[2120].

Igualmente em 1619, João Corte Real insistia que a salvação do comércio da carreira da Índia estava em "se fazer estanque da canela"[2121]. Como as drogas e especiarias asiáticas eram comuns a todos os reis daquelas partes e aos navegadores estrangeiros, à excepção da canela, que só existia na ilha de Ceilão e que tinha muita saída na Europa, o fidalgo fez ver ao rei que Portugal se poderia apoderar desse comércio, ficando com o monopólio exclusivo, e fazer do preço da canela o que pretendesse. Contudo, para levar a cabo esses intentos, João Corte Real apontava três condições essenciais:

> "[…] a primeira que ninguem a lavre senão V. Magestade em Ceilão nos matos que são seus mandando juntamente se fortifiquem os portos de Ceilão para que a cubiça do inimigo não tenha logar de a dar a execução; a outra é mandar que nau passe nenhuma, e ali vão ter, senão a que for por ordem de V. Magestade como estão que por

[2116] Para uma síntese recente, cf. Zoltán Biedermann, "Ceilão", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. I, pp. 269-271.
[2117] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, p. 76.
[2118] Idem, *ibidem*, vol. III, p. 76.
[2119] Frei Nicolau de Oliveira, *op. cit.*, p. 462.
[2120] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, p. 76.
[2121] Cristiano Sena Barcelos, "Construcções de naus", p. 20.

> Ormuz; a outra não mandar vir em cada uma nau mais de 400 quintaes cada anno até a canella ter tanta reputação que mande vir mais quantidade que então se gastará toda a que vier"[2122].

Assim, sorrateiramente, o monarca deveria investir na canela de Ceilão, trazê-la até Goa e daí ordenar o seu transporte em poucas quantidades para o Reino. No seguimento das ideias indicadas, e como se previa que fosse o único vendedor na Europa, com o tempo o monarca viria a subir o preço da mercadoria como bem entendesse, sendo primordial que o comércio fosse monopólio exclusivo do rei, não havendo espaço para contratos[2123].

A questão da canela também entrou nas teorizações de Duarte Gomes Solis. Em 1628, referia que no ano anterior tinha chegado somente uma pequena quantidade de pimenta a Lisboa, enquanto que as outras mercadorias igualmente vindas do Índico eram de pouco valor e reduzida procura[2124]. Isto contrastava com a pujante actividade comercial neerlandesa, estando espalhada um pouco por toda a Europa a venda de pimenta que traziam da Ásia. Em todo o caso, era indicado que, escasseando na Europa, a canela poderia atingir um grande valor comercial, até porque os rebeldes neerlandeses não comerciavam essa especiaria. Por outro lado, a canela que chegava a Lisboa estava nas mãos de homens pobres, sendo que valeria muito mais se estivesse sob controlo de menos pessoas e mais ricas[2125].

Apesar de alguns autores referirem que a canela, a partir do início do século XVII e por oposição à pimenta, veio a ganhar o destaque que outrora não tinha, sobretudo até à tomada de Ceilão pelos neerlandeses (1658)[2126], fica por saber em profundidade quais as quantidades que passaram a circular pela rota do Cabo, qual a verdadeira importância que passou a ter no comércio europeu e o impacto que causava em Lisboa.

Outro debate que teve lugar, embora de forma mais discreta e com aparente menor importância, esteve relacionado com o anil e a concorrência inimiga. Em Fevereiro de 1625, o conde da Vidigueira escrevia para o Reino dando conta dos prejuízos causados à fazenda real pelo domínio exercido por ingleses e neerlandeses nos principais tratos asiáticos, sobretudo o de anil de Surrate e o das especiarias e drogas do Sueste Asiático, acabando por afectar a procura comercial portuguesa e os rendimentos alfandegários no Estado da Índia, sobretudo da

[2122] Idem, *ibidem*, p. 20.
[2123] Idem, *ibidem*, pp. 20-21.
[2124] Duarte Gomes Solis, *Alegacion en favor de la Compañia [...]*, p. 19.
[2125] Idem, *ibidem*, p. 20.
[2126] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, p. 79; idem, "A economia monetária […]", p. 451.

alfândega de Goa[2127]. Porém, baseado nas ideias de ingleses católicos, que pretendiam arruinar o comércio asiático do seu próprio Reino, o vice-rei insistia dizendo que – para além da sugestão dos 6 galeões destacados permanentemente na Aguada do Saldanha, para atacar a navegação inimiga – o anil entrado nos portos portugueses da Ásia deveria pagar somente uma taxa de 10% de direitos, sem mais outro tributo, o que faria com que o seu preço subisse em Surrate, cidade portuária do Guzerate[2128]. Note-se que desde 1612 estava sedeada uma feitoria da *East India Company* (EIC) em Surrate, afectando o comércio português na região[2129]. Todos os anos 2 ou 3 naus de Inglaterra deslocavam-se àquela cidade, acabando os ingleses por ser recebidos com "mimos"[2130] pelos mercadores muçulmanos, que lhes concediam as fazendas necessárias para venderem na Europa. Assim, retomando o raciocínio do vice-rei, aquela mudança que se imaginava seria positiva e obrigaria a que o afluxo de anil fosse redireccionado para Goa e, naturalmente, reencaminhado para Portugal[2131].

1.1.7. A Companhia do Comércio da Índia

Em finais da década de 1610, visando reanimar o tráfico marítimo entre Goa e Lisboa e melhorar, por conseguinte, a situação do Estado da Índia, discutia-se a ideia da formação de uma sociedade anónima em regime de monopólio, se bem que tal pensamento pudesse remontar a 1609, estando associada a Duarte Gomes Solis[2132]. O exemplo a seguir era o de ingleses e neerlandeses, que haviam conseguido consolidar comercialmente a sua intromissão na Ásia através de companhias daquele tipo. Caso Portugal conseguisse modernizar a sua organização mercantil na Ásia, poderia com maior facilidade competir com aqueles rivais[2133].

Discutida em 1618 e 1619, a 19 de Fevereiro deste último ano a Coroa viria a tornar pública a vontade de criar uma companhia portuguesa das Índias Orientais,

---

[2127] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 13, n.º 109; ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 63v-64; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, p. 126. Um pouco à semelhança do que havia sido referido em 1613, pelo vedor da Fazenda do Estado da Índia, relativamente ao caso do rendimento da alfândega de Diu, afectado pelos ataques ingleses à navegação no Índico (AHU, *CU*, *Índia*, cx. 3, n.º 86).
[2128] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 13, n.º 110; ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 63v-64.
[2129] Jorge Flores, *Nas margens do Hindustão. O Estado da Índia e a expansão mogol c. 1570-1640*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2015, p. 274; João Paulo Oliveira e Costa, "O Império Marítimo", p. 177.
[2130] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 2, n.º 119.
[2131] ANTT, *LM*, liv. 22, fl. 58v-59; *Documentos remetidos da Índia [...]*, vol. I, pp. 120-121.
[2132] A. R. Disney, *op. cit.*, pp. 89 e 93.
[2133] Idem, *ibidem*, p. 89.

se bem que afirmando o propósito de estender os investimentos a "todas as pessoas, de qualquer qualidade e estado"[2134]. O assunto ainda era discutido em 1624, altura em que os próprios dinamarqueses andavam pelo Índico em tratos comerciais, tendo inclusive uma fortaleza e levando pimenta para o seu Reino, constituindo-se assim mais um competidor e inimigo a ter em conta[2135]. Esta conjuntura coincidia com um maior virar de atenções para o Atlântico. Assim, por volta de 1625, senão antes, a Índia e a carreira começaram a perder terreno para o Brasil e o Atlântico, espaços que envolviam mais pessoas e portos em ligação com Portugal do que o Índico[2136].

Somente em Agosto de 1628, perante uma grave crise económica e estrutural do Estado da Índia, foi instituída, com um cabedal régio de 1.500.000 cruzados repartidos para os primeiros três anos de actividade, a Companhia do Comércio da Índia, estando directamente vocacionada para o trato da pimenta[2137]. Na parte introdutória do regimento, dado em Madrid a 27 de Agosto daquele ano, mostrava-se que a sua formação era igualmente como que uma reacção à presença inimiga na Ásia, que tantos danos vinha a causar ao comércio português naquela região:

> "Eu El Rey faço saber aos que este regimento virem, que por o muito que importa a meu serviço, e ao bem commum, & conservação de meus reinos e vassalos; e particularmente os da Coroa de Portugal, trattar por todos caminhos, e modos que se acharem, impedir as nações estrangeiras a navegação e comercio da Índia Oriental e conquistas ultramarinas, em que se começarão a introduzir de alguns annos desta parte procurando usurpar o tratto e comercio e ocupar os mares com tanto benefício seu e danno universal de meus reynos, como se tem visto [...]"[2138].

Pela altura da fundação desta companhia, tendo D. Gaspar Guzmán, conde-duque de Olivares, sido o seu grande mentor, o comércio e as comunicações com a Ásia eram administradas, na parte reinol, pela Casa da Índia e pelo Armazém da Índia, que estavam na dependência do Conselho da Fazenda, sendo este o principal órgão de decisão em assuntos económicos durante a Monarquia

[2134] Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a História do Município de Lisboa*, t. II, Lisboa, Typographya Universal, 1887, pp. 433-434.
[2135] ANTT, *LM*, liv. 23, fl. 89.
[2136] João Teles e Cunha, *op. cit.*, pp. 18-19.
[2137] BA, cód. 50-V-37, fls. 503-513, n.º 168; BA, cód. 51-VIII-42, fls. 411-423; A. R. Disney, *op. cit.*, pp. 89, 93-94, 100 e 119; Maria Fernanda Dinis Correia, "Pimenta", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. II, p. 902.
[2138] "Regimento da Companhia do Comércio da Índia e Conquistas Ultramarinas" (BA, cód. 50-V-37, fls. 503-513, n.º 168; BA, cód. 51-VIII-42, fls. 411-423).

Hispânica. No entanto, com essa fundação, o Armazém da Índia passou a depender da junta administrativa da Companhia do Comércio da Índia em Lisboa[2139].

Numa obra impressa em 1628, Duarte Gomes Solis, retomando alguns argumentos de um trabalho publicado em 1622, mas tornando-os mais sólidos com o conhecimento que, entretanto, foi adquirindo até aí, dava diversas indicações para como se gerir o comércio na Índia e a recém fundada companhia, como ultrapassar a crise, fazer face aos inimigos neerlandeses e prolongar a própria presença portuguesa na Ásia[2140]. Aliás, Solis alegava que se havia dado pouco caso a factos tão importantes e graves que desde 1622 até 1628 tinham acontecido, pelo que pareceu correcto "ratificarse con otras advertencias"[2141], de modo a que não voltassem a ser cometidos os mesmos erros recentes, acrescendo de importância agora devido ao aparecimento da Companhia do Comércio da Índia.

O experiente comerciante português reconhecia que os neerlandeses atingiam uma expansão comercial na Ásia de grande vitalidade, sendo que as suas companhias comerciais aumentavam as riquezas e forças a cada dia, pondo "en platica y en sciencia la navegacion, comercio y guerra, en odio de la Monarquia de España"[2142]. Acrescia que, enquanto as armadas ibéricas decresciam, os navios neerlandeses do trato ultramarino e de corsários aumentavam a olhos vistos, chegando a ser referido, nesse ano de 1628, que os rebeldes tinham 300 embarcações envolvidas nessas actividades, "cosa que nunca se vio en Monarquia alguns de las antiguas"[2143].

Inversamente, o Estado da Índia vivia uma situação de crise agravada. Solis alegava que Portugal não havia conseguido conciliar a guerra com o comércio, dando mais ênfase às conquistas e à construção de fortificações, quando deveria ter optado sobretudo por tentar estabelecer acordos comerciais, situação que foi conduzindo ao declínio do trato na Ásia, algo que já se manifestava desde a década de 1590[2144]. Face a tais evidências, e não obstante as diversas dificuldades, Solis via na criação da Companhia do Comércio da Índia a salvação do comércio português naquela região. Porém, como terá decorrido o seu funcionamento? Quais as quantidades de especiarias trazidas anualmente para Portugal? Por outro lado, o que mais se pode absorver das sugestões de Duarte Gomes Solis?

[2139] A. R. Disney, *op. cit.*, pp. 109-110.
[2140] Duarte Gomes Solis, *op. cit.*, pp. 16-34 e segs.
[2141] Idem, *ibidem*, p. 17.
[2142] Idem, *ibidem*, p. 17.
[2143] Idem, *ibidem*, p. 17.
[2144] Idem, *ibidem*, pp. 19, 29-30 e 32.

Em 1628, com o trato da pimenta cada vez menos lucrativo, mais difícil e incerto, o velho comerciante acreditava que a canela poderia vir a ter uma enorme importância no funcionamento da Companhia. No seguimento do que já tínhamos começado a indicar, a concorrência neerlandesa no trato da pimenta dificultava o comércio dessa especiaria a Portugal, pelo que havia que tentar desviar as atenções para a canela, que não era comerciada pelos rebeldes: "la canela en un solo puerto a passar por nuestras manos, la hizieramos comer a todas las naciones del mundo"[2145]. Assim, uma vez comprada na ilha de Ceilão – único produtor desta especiaria – e vendida na Europa apenas por um Reino, podendo controlar os preços, os lucros poderiam ser muito elevados, daí que também fosse indicado que, à semelhança da pimenta, a Coroa deveria reservar o estanco da canela para si, situação que foi igualmente sugerida para o anil. Aliás, Solis mostra que o estanco da canela já deveria ter sido feito a favor do rei na década de 1580, reportando-se ao vice-reinado de D. Duarte de Meneses (1584-1588), situação que até teria ajudado a que não se sobrecarregassem as naus com aquela especiaria, como vinha acontecendo até 1628. Por outro lado, Solis também enfatizava a necessidade de se recuperar Ormuz, de modo a que a Companhia pudesse adquirir as famosas sedas da Pérsia[2146].

Apesar destas propostas, a verdade é que a pimenta foi, de longe, o produto mais exportado da Ásia para Portugal pela Companhia, tendo representado mais de 81% das exportações em 1630 e 96% no ano seguinte. Segundo Anthony Disney, em quatro dos cinco anos entre 1630 e 1634, quando houve naus disponíveis para se voltar ao Reino, a Companhia despachou uma média de 11.050 quintais leves (9.669 quintais pesados)[2147]. A única excepção foi em 1632, ano em que apenas um pequeno navio da Coroa chegou a Portugal, enquanto que a Companhia não despachou navios nem pimenta. Esta situação reduziu, de acordo com Disney, a média anual de exportação sob a égide da Companhia a 8.840 quintais[2148]. Porém, João Teles e Cunha desce o valor para 7.735 quintais anuais. O investigador acrescenta que a pimenta escoada por via portuguesa deixara de ser competitiva no mercado europeu após 1620, isto devido ao preço oferecido por neerlandeses e ingleses[2149].

[2145] Idem, *ibidem*, p. 30.
[2146] Idem, *ibidem*, pp. 21-22, 29-30 e 32.
[2147] A. R. Disney, *op. cit.*, p. 135.
[2148] Idem, *ibidem*, p. 135.
[2149] João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 106.

De uma forma global, Anthony Disney, baseado nos dados de Luís de Figueiredo Falcão, que indica os tais 20.000 quintais de pimenta anuais chegados a Lisboa, refere que o movimento de exportação da Companhia foi muito inferior ao que as naus da Índia conseguiram até à década de 1610[2150]. No entanto, tal como apontaram Vitorino Magalhães Godinho e João Teles e Cunha, as estimativas de Falcão são muito duvidosas[2151], pelo que este e outros raciocínios de Disney devem ser vistos com sérias cautelas. Este mesmo autor acrescenta que, durante o século XVI, chegaram à capital portuguesa, provenientes da Índia, uma média de 16.873 quintais de pimenta por ano. O valor indicado implicava o carregamento de c. 18.000-19.000 quintais, já que era preciso ter em conta as perdas resultantes de naufrágios e de outras situações. Deste modo, e em comparação com os valores médios do século anterior, o autor concluiu que, nas exportações da Companhia do Comércio da Índia para Lisboa, havia ocorrido uma quebra na ordem dos 50%[2152].

Um aspecto fundamental, e que podia condicionar o sucesso do comércio da pimenta pela rota do Cabo, era o preço de venda na Europa e aquele que era praticado na Ásia. Embora incompleta, a tabela de preços da pimenta vendida na Casa da Índia, durante e imediatamente antes da entrada da Companhia em funcionamento, sugere que os preços se mantiveram bastante estáveis em Lisboa desde c. 1620 até ao princípio da década seguinte, se bem que substancialmente mais baixos do que nas duas ou três décadas anteriores[2153]. Efectivamente, pela altura em que a Companhia entrou em actividade, os preços mantinham-se regularmente bastante abaixo dos 32 cruzados o quintal, preço que, no século XVI, foi estabelecido como mínimo aceitável na Casa da Índia. Esta situação, conjugada com a tendência simultânea para a subida dos preços da pimenta nos principais mercados de abastecimento da Índia, nomeadamente no Malabar, durante a década de 1630, confirma as observações da Coroa, em 1634, de que eram tão elevados os preços da pimenta, sobretudo em Cochim, ao passo que em Portugal eram bastante reduzidos[2154].

Não obstante, nas décadas de 1620 e 1630, o comércio da pimenta podia continuar a ser lucrativo, isto desde que os carregamentos que deixavam a Índia chegassem a Lisboa. Veja-se, a título de exemplo, os casos de duas naus da

[2150] A. R. Disney, *op. cit.*, p. 136.
[2151] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos […]*, vol. III, pp. 75-76; João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 83.
[2152] A. R. Disney, *op. cit.*, p. 136.
[2153] Idem, *ibidem*, p. 138.
[2154] Idem, *ibidem*, p. 139.

Companhia que chegaram à Europa em 1630 e 1631. Por intermédio da *Santíssimo Sacramento*, que carregou pimenta comprada na Índia por 16.532 mil reis, foi vendida em Lisboa por 40.148 mil reis, somando um lucro bruto de 143%[2155]. Por sua vez, a carga de pimenta que vinha no *Bom Jesus do Monte Calvário* deu um lucro bruto de 153%. Face ao exposto, não há dúvida de que a Companhia, em condições favoráveis, tinha capacidade para gerar grandes lucros. No entanto, tais circunstâncias só ocorreram nos dois casos citados[2156].

Olhemos para outras duas mercadorias exportadas pela Companhia do Comércio da Índia para Portugal: anil e conchas de cauris. O primeiro era um corante azul bastante usado pelos fabricantes de vestuário, sendo o produto de exportação secundário mais importante da Companhia. Proveniente sobretudo de Surrate e Cambaia, em 1630 representou 11,5% do valor total das exportações da Companhia[2157]. Nesse ano, aquele organismo havia comprado 325 quintais a um comerciante do Guzerate, a 60 xerafins o quintal, transacção que implicou o pagamento de 7% de direitos alfandegários em Goa. A venda deste anil, vindo a bordo de 2 naus que conseguiram chegar ao Tejo, foi compensadora: 126% de lucro bruto na *Santíssimo Sacramento* e 116% na *Nossa Senhora do Bom Despacho*. Contudo, face à carência do anil, verificada nos anos seguintes, a Companhia já não enviou mais nenhuma remessa para Portugal[2158].

Por seu turno, as conchas de cauris, moluscos gastrópodes marinhos, eram provenientes especialmente das Maldivas. Transportadas para Portugal em regime de monopólio – herdado da Coroa –, eram reexportadas sobretudo para a costa ocidental africana, servindo de moeda de troca fundamental no tráfico de escravos da Guiné e Angola[2159]. Em 1629, pediu-se aos oficiais de Goa que fosse enviada, no ano seguinte, uma quantidade até 2.000 quintais de cauris, o que viria a acontecer. Contudo, as remessas que chegaram ao Tejo em 1630 renderam muito pouco, pelo que o conselho directivo da Companhia, em Lisboa, informou Goa de que deveria suspender o seu envio. Neste sentido, enquanto a Companhia existiu não houve mais encomendas de cauris[2160].

A perda dos navios que haviam partido de Lisboa em 1631 e 1632 e o facto de que, consequentemente, a Companhia não conseguiu enviar nenhum navio de

[2155] Idem, *ibidem*, pp. 139-140.
[2156] Idem, *ibidem*, pp. 139-140.
[2157] Idem, *ibidem*, p. 141.
[2158] Idem, *ibidem*, p. 141.
[2159] Idem, *ibidem*, p. 142.
[2160] Idem, *ibidem*, pp. 142-143.

Goa em 1632, aumentaram consideravelmente as dificuldades do comércio realizado entre Portugal e a Índia. Disney argumentou que uma organização com sólidos recursos financeiros e um apoio firme teria resistido a essas contrariedades, sobretudo se se tiver em conta o exemplo dos sucessos animadores das naus *Santíssimo Sacramento* e *Bom Jesus do Monte Calvário*. Porém, a verdade é que a Companhia dispunha de reservas muito limitadas e, juntamente com a evolução desfavorável dos preços da pimenta, isso constituía um desastre[2161].

De uma forma geral, apesar das expectativas que criou, o tempo de existência da Companhia do Comércio da Índia foi marcado por dificuldades em angariar capitais para investimento, por exportações baixas, prejuízos, várias acusações sobre má administração, corrupção, pioria das condições de vida a bordo e dos próprios navios, falta de materiais e de gente capacitada para os trabalhos a bordo, bem como por algum desinteresse dos comerciantes portugueses estabelecidos na Índia, isto numa altura de forte concorrência neerlandesa, levando a que em 1633 fosse extinta[2162].

É verdade que estes problemas não eram novidade no âmbito da carreira da Índia, sendo que, um pouco por todo o período em estudo podemos encontrá-los, mas a ideia é de que as condições decadentes, sob auspício da Companhia, tenderam a piorar cada vez mais, tendo sido requerida – anteriormente à sua dissolução – pelo conde de Linhares, vice-rei da Índia, uma intervenção severa e urgente por parte da Coroa[2163]. Em todo o caso, é de salientar que o vice-rei não nutria especial consideração pela Companhia, o que poderá ter favorecido essa situação, sendo que o apoio que lhe prestou foi mais como que um dever de ofício do que propriamente uma questão de convicção. Aliás, reconhecendo que a Companhia era um empreendimento duvidoso e que só servia para dificultar o seu papel já bastante complicado de governar a Índia, chegou a argumentar que a mesma estava a destruir aquela parte, tanto mais que se não parasse a sua actividade a presença portuguesa na Índia esfumar-se-ia[2164].

Seja como for, existiam outros críticos daquele organismo, caso de D. António de Ataíde, e que aconselharam ao rei a sua extinção. Chegou a ser alegado que o único resultado da sua criação fora a mudança da administração da carreira da Índia, que passou das mãos competentes do Conselho da Fazenda para as

[2161] Idem, *ibidem*, p. 140.
[2162] Idem, *ibidem*, *passim*; Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, pp. 68-69.
[2163] A. R. Disney, *op. cit.*, p. 158.
[2164] Idem, *ibidem*, pp. 170-172.

mãos desonestas dos directores da Companhia[2165]. A Coroa aceitou as sugestões mais importantes e, por alvará de 12 de Abril de 1633, o monarca aludiu aos "roins sucessos" dos últimos anos ocorridos na navegação da carreira da Índia, declarando que a Companhia estava em má situação, pelo que o tesouro real não poderia financiar a armada do ano seguinte. O principal motivo para as dificuldades residia no facto de que o concurso de capital privado não chegara a igualar a soma que havia sido injectada pela Coroa para os três primeiros anos de existência da Companhia: 1.500.000 cruzados[2166]. Desta forma, com menos de cinco anos de existência, a Companhia do Comércio da Índia foi extinta e o comércio da rota do Cabo voltou, uma vez mais, a ser entregue ao Conselho da Fazenda. De qualquer forma, viera para ficar a ideia de uma companhia comercial de capitais privados para explorar o comércio e a navegação pela rota do Cabo[2167].

Entretanto, recuemos uns anos. Em 1627, enquanto se discutiam os moldes para a formação da futura companhia por acções, na Índia ocorria uma inovação: a participação do investimento de locais na carreira da Índia. Esta novidade não era institucional, nem legal, prefigurando um novo tipo de participação: o da armação oriunda do Estado da Índia com destino à Europa[2168]. Tendo sido constituída através de capitais portugueses, este tipo de armação viria a ressurgir muito excepcionalmente até ao início do século XIX, sempre que as conjunturas locais e internacionais o propiciavam. Conhecido por "Naveta de Cochim", o contrato foi assinado naquele ano de 1627, prevendo vigorar por um triénio (1628-1630), mas a verdade é que só se viriam a realizar duas viagens: 1628 e 1629. Ainda ocorreu uma renovação contratual na década de 1630, visto que os casados locais enviaram mais 2 navetas para Portugal. Uma delas em 1636, a outra dois anos depois, mas tendo chegado apenas em 1639[2169].

Seja como for, desde 1635 que o comércio do Índico estava praticamente abandonado à sua sorte. Por outras palavras, foi a Coroa que arcou com as despesas da sua exploração, sendo que nem a Restauração conseguiu alterar a situação, visto que o novo regime continuou a privilegiar o Brasil e o Atlântico, porquanto as suas mercadorias tinham consumo garantido na Europa e as da Ásia quase não. Das fazendas que circulavam pela rota do Cabo, somente a canela

[2165] Idem, *ibidem*, pp. 180-181.
[2166] ANTT, *LM*, liv. 31, fl. 439.
[2167] João Teles e Cunha, *op. cit.*, p. 107.
[2168] Idem, *ibidem*, p. 107.
[2169] Idem, *ibidem*, pp. 107-108.

singalesa tinha procura, mas os neerlandeses foram apertando o cerco e os portugueses perderam o seu escoamento na década de 1650[2170].

1.2. Indefinições e possíveis alternativas à rota do Cabo

1.2.1. A possibilidade da rota do mar Vermelho e o domínio do Índico

Vimos que entre a partida das naus da Índia do estuário do Tejo e o seu retorno a Lisboa com os porões carregados de especiarias, passavam perto de 15 meses[2171]. Apesar dos altos lucros que se obtinham através deste comércio, a rota do Cabo era muito demorada, extremamente difícil de executar e as informações, com grande frequência, quando chegavam à Índia ou a Portugal já estavam completamente desactualizadas, não sendo possível responder atempadamente e de forma adequada às diversas necessidades e problemas decorrentes da presença portuguesa na Ásia. A alternativa de peso era conseguir a principal rota que levava as especiarias até ao Mediterrâneo, mas esta era dominada, através do mar Vermelho, pelos muçulmanos que se abasteciam em Calecute e que, como vimos, forneciam carregamentos que seguiam até ao Cairo e a Alexandria, sendo adquiridos neste último porto por navios de Veneza e Génova.

Logo após a chegada dos Portugueses a Calecute, os muçulmanos perceberam que a presença de navios cristãos no oceano Índico poderia abrir uma nova frente comercial, ameaçando a sua posição e perturbando o tradicional balanço de poder na região[2172]. No entanto, se a primeira expedição ao Índico foi apenas de reconhecimento geográfico, de confirmação das condições regionais e tentativa de estabelecimento de relações mercantis, a viagem de Pedro Álvares Cabral (1500-1501) e a segunda de Vasco da Gama (1502-1503) já se inseriam numa estratégia de soberania nos mares da Ásia e na determinação de se reivindicar o exclusivo do comércio dos produtos asiáticos e africanos destinados à Europa[2173].

Em Fevereiro de 1500, ainda durante um debate aceso que dividia posições no Reino desde que Vasco da Gama chegara do Índico, Pedro Álvares Cabral foi

[2170] Idem, *ibidem*, p. 20.
[2171] Vide supra, vol. I, caps. I e II.
[2172] Carlo M. Cipolla, *op. cit.*, p. 95.
[2173] António Dias Farinha, *op. cit.*, p. 9.

nomeado para capitão-mor da segunda armada a ser enviada à Índia[2174]. No regimento com instruções dado a Cabral, que viria a partir com 13 navios, mostrando assim um claro reforço do poder militar naval, D. Manuel I já indicava a necessidade de excluir os muçulmanos do comércio das especiarias obtidas na Índia[2175]. Assim, o capitão-mor tinha ordens para atacar naus de Meca – algo que foi pretendido em Angediva[2176]–, tomar as suas mercadorias e aproveitar-se o melhor que pudesse, fazendo toda a guerra e dano possível a esses navios muçulmanos. A justificação para tal era a seguinte: estava-se perante "pessoas com quem tanta imizade e tam antyga temos; e tambem porque comprimos com aquelo que a Deus nosso senhor somos obrigado"[2177]. No seguimento destas indicações, o monarca acrescentava que, uma vez tomadas as mercadorias desses navios, assim como capturados os seus pilotos, mestres e os principais mercadores, que deveriam ser levados para Portugal, os portugueses tinham liberdade para incendiá-los e afundá-los. Contudo, caso as naus de Meca fossem avistadas no porto de Calecute ou nas suas imediações, nada deveria ser feito a fim de evitar tensões com as gentes locais. As ordens impunham que todo o dano possível fosse feito enquanto apanhassem os muçulmanos em mar aberto[2178].

Paralelamente, havia que tentar estabelecer a paz e um acordo comercial exclusivo com o rei de Calecute, que se julgava ser "cristão e verdadeiro"[2179], pelo que, uma vez chegados a um pacto, cabia também a Pedro Álvares Cabral alertar para a necessidade de se cessar o negócio com os muçulmanos e impedir a sua vinda à Índia. A situação não deveria ser receada, argumentava-se, pois com as armadas vindas de Portugal os lucros que o samorim viria a obter das transacções mercantis seriam muito maiores, visto que se pretendia que perdurassem no tempo, sendo indispensável para tal que os portugueses pudessem ali fixar uma feitoria[2180]. Para preservar os interesses de Portugal em Calecute, D. Manuel I dizia que o

[2174] Luís Adão da Fonseca, "Pedro Álvares Cabral", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. I, pp. 183-184.
[2175] *Alguns documentos do Archivo [...]*, pp. 97 e 104-106.
[2176] Chegada em Agosto, a armada, durante 15 dias, fez a aguada nesta ilha, esperando ao mesmo tempo que aparecessem naus de Meca, pois este era um ponto de escala e também de aguada para os muçulmanos quando se deslocavam a Calecute. No entanto, nenhuma nau inimiga apareceu, pelo que a armada portuguesa rumou a Calecute, que ficava 70 léguas a Sul de Angediva. Era, sobretudo, pelo mês de Novembro que as naus de Meca partiam de Calecute carregadas de especiarias, levando as mercadorias até Zeide, porto de Meca, e dali por terra ao Cairo e Alexandria ("Relação do piloto anónimo", pp. 152-153 e 161).
[2177] *Alguns documentos do Archivo [...]*, p. 104.
[2178] *Ibidem*, pp. 104-106.
[2179] *Ibidem*, p. 98.
[2180] *Ibidem*, pp. 103-104.

samorim teria de dar uma garantia, por escrito, de que se os muçulmanos de Meca viessem reivindicar presas feitas pelos portugueses ele não deveria atender a pedidos de represálias sobre as mercadorias lusas e a feitoria que se pretendia edificar naquela parte. Pela paz e amizade que se desejava estabelecer, o samorim deveria ajudar a garantir a protecção dos interesses do rei de Portugal[2181].

Não obstante as ambições manuelinas, a verdade é que a tarefa de Pedro Álvares Cabral não era nada fácil, aliás, muito pouco realista. É preciso ter bem presente os problemas que Vasco da Gama, em 1498, havia enfrentado em Calecute e na vila de Pandarane, onde o próprio capitão-mor chegou a estar retido e as mercadorias trazidas pelos portugueses a terra acabaram por ser tomadas[2182]. Indicados como ladrões pelos muçulmanos que iam comerciar a Calecute, e que viam na presença portuguesa um grande perigo, o samorim acabou por ser influenciado e pressionado para tomar e matar os cristãos ali recém-chegados. Souberam aproveitar-se da situação os muçulmanos, ameaçando que eles e outros mercadores não viriam mais ao seu porto comerciar se fosse dado bom tratamento aos portugueses e permitido o livre comércio, referindo ainda que os navios de Portugal nada de valor trariam e que tomariam a sua terra. Certamente que tudo isto acabou por fazer com que um grupo de portugueses que estava em terra fosse preso, ainda que posteriormente tenha sido libertado. Entretanto, os portugueses lá conseguiram iniciar o regresso ao Reino, mas após a partida ainda foram enviados 8 navios de Calecute para atacar a armada de Vasco da Gama, algo que não se concretizou[2183].

Neste seguimento, há um outro episódio bastante curioso e que importa destacar. Aquando do retorno, e durante a passagem pela ilha de Angediva, um possível veneziano alegadamente convertido ao Islão e que dizia estar ao serviço de um senhor muçulmano, aproximou-se dos portugueses dizendo que sabia da sua passagem por Calecute e que o seu senhor estaria na disposição de fornecer os navios e os mantimentos que o capitão-mor necessitasse. Porém, as pessoas da terra revelaram a Paulo da Gama, irmão de Vasco da Gama, que aquele homem era o armador que os viera "ali cometer e que tinha em terra as suas naus com muita gente"[2184]. Informados da cilada, os portugueses tentaram extrair informações

[2181] *Ibidem*, pp. 104-105.
[2182] *Roteiro da primeira viagem [...]*, pp. 68-70 e 74; *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo [...]*, p. 98.
[2183] *Roteiro da primeira viagem [...]*, pp. 72-74 e 77.
[2184] *Ibidem*, pp. 78-79.

com açoutes, acabando o suposto veneziano por revelar que as gentes de Angediva queriam mal aos forasteiros e que pelas imediações e enseadas da ilha estavam muitos homens armados. Contudo, esses inimigos aguardavam por uma frota de 40 velas que se aprestava algures no Malabar para, mais seguramente, atacarem a armada portuguesa. Chegou-se à conclusão de que aquele homem aproximou-se dos portugueses para se informar sobre a gente e as armas que traziam[2185].

Posteriormente, já depois de terem partido de Angediva, o veneziano, que foi levado num dos navios da armada, chegou a revelar que se espalhara a notícia de que os portugueses andavam na costa do Malabar perdidos, sem encontrar o caminho para retornar a Portugal, pelo que várias armadas se tinham aprontado para tomá-los. Acrescentou que o seu senhor queria capturar os portugueses, mas para que ficassem ao seu serviço contra os "outros reis comarcãos"[2186]. É bem possível que as informações fornecidas aos portugueses fossem inventadas e que este indivíduo fosse um espião de Veneza, detendo alguns contactos no Malabar para se movimentar naquela região.

Seja como for, as adversidades e incertezas vividas pela armada de Vasco da Gama não se ficaram por aqui. Outros contactos estabelecidos pelo capitão-mor com diferentes povoados e cidades do Índico tinham sido marcados por incidentes com muçulmanos, dissimulações e traições, como aconteceu na ilha de São Jorge, na baía de Moçambique, em Patê e também à saída de Calecute, destacando-se, de uma forma geral, o antagonismo entre o mundo islâmico e os cristãos forasteiros[2187].

É preciso salientar que, como refere Luís Filipe Thomaz, o Índico não era como D. Manuel I parecia supor, circum-habitado por cristãos. Pelo contrário, havia-se tornado, desde há dois séculos, "um verdadeiro lago muçulmano"[2188]. Assim, o funcionamento do sistema de trocas fazia com que, desde Sofala a Malaca, todo o Índico estivesse assente sobre o Alcorão, sendo aos portugueses difícil integrar-se em tal esquema, acabando por ser vistos como perturbadores e concorrentes[2189].

Logo com a armada de Pedro Álvares Cabral, enviada especificamente a Calecute, viria a confirmar-se que a conflituosidade com os muçulmanos era para

[2185] *Ibidem*, p. 79.
[2186] *Ibidem*, p. 79.
[2187] *Ibidem*, pp. 53-54, 57, 75 e 80.
[2188] Luís Filipe F. R. Thomaz, "Os portugueses e a rota das especiarias", p. 174.
[2189] Idem, *ibidem*, pp. 174-175.

durar e que a tentativa de se entrar no negócio das especiarias era mais complexa do que se julgava, ocorrendo novos confrontos. Apesar do samorim ser hindu, a verdade é que os portugueses retornaram ao Reino dizendo que era cristão – ainda que com estranhos costumes –, daí os argumentos contra os muçulmanos proferidos por D. Manuel I nas instruções dirigidas a Cabral, pensando que se iria entrar novamente em contacto com um suposto aliado na fé cristã, podendo-se resolver os mal-entendidos da primeira viagem. O grande problema era que, para além de o comércio com os muçulmanos estar fortemente enraizado, a prosperidade de Calecute era devida às transacções com os mercadores muçulmanos, especialmente os que vinham pelo mar Vermelho.

Chegados a Calecute a 13 de Setembro de 1500, a tiro de bombarda, os portugueses viriam, nos meses seguintes, a passar por várias peripécias[2190]. Segundo um piloto luso que participou na expedição e que escreveu um relato dos acontecimentos, mas que acabou por ficar anónimo, o intérprete que estabelecia a ligação entre o samorim e os portugueses era árabe, situação que não estava a favorecer o diálogo e as transacções comerciais pretendidas, até porque, pelo meio, alguns muçulmanos intrometiam-se na conversa. De uma forma geral, esta gente ia dificultando, por todas as vias, a presença portuguesa naquela cidade[2191]. Acrescia que Calecute era frequentada por muçulmanos de Meca, da Turquia, da Babilónia, da Pérsia e de muitas outras províncias[2192]. Obviamente que uma nova chegada de navios cristãos àquelas partes desagradava aos comerciantes muçulmanos, pelo que, a qualquer momento, poderiam tentar algo contra os portugueses.

O primeiro conflito naval com muçulmanos, porém, ocorreu quando o samorim pediu a Pedro Álvares Cabral que aprisionasse uma nau grande que levava 5 elefantes, visto que lhe havia sido negada a compra de um deles. Fazendo uso de uma caravela de bombarda, muito mais pequena que a nau, e estando em inferioridade numérica acentuada, os portugueses ordenaram que os contrários se rendessem, mas acabaram por ser gozados. Tendo os da nau respondido com flechas, o capitão da caravela ordenou que se ripostasse com tiros de artilharia, situação que, pelo poder de fogo evidenciado, causou grande espanto e rapidamente levou a que os muçulmanos se rendessem. A nau acabaria por ser levada a Calecute com toda a gente embarcada, situação que surpreendeu o

[2190] "Relação do piloto anónimo", pp. 153-166.
[2191] *Ibidem*, p. 157.
[2192] *Ibidem*, p. 160.

samorim pelo facto de uma caravela pequena e com pouca gente ter conseguido dominar um navio tão grande e com 300 homens de batalha[2193].

Após três meses em Calecute, e já com um tratado comercial assentado com o samorim, os portugueses só haviam conseguido carregar duas naus com especiarias. Vendo que os muçulmanos iam carregando os seus navios ocultamente e que se estava a aproximar a monção, Cabral pediu ao samorim que se apressassem os trabalhos de carregamento dos navios portugueses[2194]. O samorim mandou responder que aprontaria todas as mercadorias que fossem necessárias e que nenhuma nau muçulmana carregaria enquanto os navios de Portugal não estivessem carregados. Acrescentou que se alguma das naus de Meca contrariasse essa ordem, Pedro Álvares Cabral poderia tomá-la para vistoria e confirmar se tinha ou não especiarias, sendo que o samorim "lhe faria dar pelo mesmo preço que os Mouros as [que] tivessem comprado"[2195].

No entanto, as atitudes do samorim viriam a ser bem diferentes. A 16 de Dezembro, enquanto Aires da Cunha fazia contas com os feitores das 2 naus portuguesas carregadas, zarpou de Calecute uma nau muçulmana cheia de especiarias, tendo sido tomada por Cabral. O capitão da nau tomada e outras pessoas importantes que vinham a bordo acabaram por desembarcar no porto de Calecute e causar um grande alvoroço, situação que juntou todos os muçulmanos que ali estavam[2196]. De seguida, os queixosos dirigiram-se ao samorim contestando a situação e dizendo que os portugueses haviam juntado mais riquezas do que aquelas que tinham trazido, acrescentando que a armada de Cabral era formada por ladrões que andavam em rapina pelo mundo. Se a sua nau havia sido tomada por cristãos no porto de Calecute – referiam os muçulmanos –, o que seria de esperar daí em diante? Face às pressões exercidas, o samorim acedeu a que os portugueses fossem mortos, começando as hostilidades sem que muitos dos que vinham na armada de Cabral – e que estavam espalhados pela área portuária de Calecute a tratar de negócios – percebessem exactamente o que estava a acontecer. Boa parte dos portugueses escapou para a casa da feitoria onde estavam a negociar, mas mais de cinquenta viriam a morrer, perto de duas horas

[2193] *Ibidem*, pp. 157-158.
[2194] *Ibidem*, p. 161.
[2195] *Ibidem*, p. 161.
[2196] *Ibidem*, p. 162.

depois, quando não restou outra alternativa senão fugir dali para tentar escapar a 3.000 homens e alcançar as embarcações da sua armada[2197].

A resposta portuguesa não tardou: Pedro Álvares Cabral mandou tomar 10 naus muçulmanas presentes no porto, matando entre 500 e 600 pessoas que estavam embarcadas. Roubaram e transferiram para os navios portugueses todas as mercadorias que estavam na posse dos muçulmanos, sendo que, após descarregadas, as naus dos inimigos foram queimadas. Para finalizar as acções, no dia seguinte o capitão-mor português ordenou que os navios se aproximassem de terra e bombardeassem Calecute, destruindo o local e matando muitas pessoas[2198].

Com uma apreciável carga que resultava do saque das naus muçulmanas, visto que até aí só 2 navios portugueses tinham sido carregados de especiarias, Cabral ainda ordenou que se fosse a outros locais da costa do Malabar, até porque, caso o acordo com o samorim não se concretizasse, havia um plano alternativo. Neste seguimento, as ordens levadas do Reino impunham que a segunda opção fosse Calemur ou Canelur, naquilo que pensamos que seria uma alusão a Cranganor ou a Cananor, onde deveria ser igualmente estabelecido um acordo comercial e fundada uma feitoria[2199]. Porém, o primeiro destino foi Cochim, 30 léguas a Sul de Calecute, onde os navios chegaram a 24 de Dezembro, sendo que pelo caminho haviam queimado 2 naus de Calecute carregadas com arroz. A armada portuguesa foi bem recebida em Cochim, onde, durante perto de duas semanas, foi comerciando e carregando especiarias[2200].

A cidade seguinte a ser visitada foi Cranganor, onde havia muita pimenta[2201], estando igualmente a Sul de Calecute e apenas a 4 léguas de distância de Cochim. Sendo um importante ponto de passagem e de escoamento da pimenta do Malabar, era disputada pelos soberanos de Calecute e Cochim. Para além de gentios e muçulmanos, também era habitada por cristãos, judeus e cafres[2202]. Em Cranganor os portugueses puderam comerciar igualmente sem aparentes problemas com os locais, se bem que antes de terminarem os carregamentos tenha surgido uma frota de mais de 80 velas vinda de Calecute, entre as quais 25 de grandes dimensões. O rei local ofereceu prontamente ajuda, dizendo que enviaria naus e gente, mas

[2197] *Ibidem*, p. 162.
[2198] *Ibidem*, p. 163.
[2199] *Alguns documentos do Archivo [...]*, pp. 101-102 e 105-106.
[2200] "Relação do piloto anónimo", pp. 163-164.
[2201] *Roteiro da primeira viagem [...]*, p. 83.
[2202] "Relação do piloto anónimo", p. 164; Maria Clara Junqueiro, "Cranganor", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. I, p. 325.

Cabral recusou. Não chegou a haver confrontos, mas a frota de Calecute perseguiu os portugueses durante algum tempo[2203].

Por fim, a 15 de Janeiro de 1501, quando já se retornava ao Reino, houve uma passagem da armada portuguesa por Cananor, a Norte de Calecute, onde o rei insistiu que se comerciasse consigo, chegando a referir que ofereceria mercadorias caso o capitão-mor não as quisesse comprar[2204]. Cabral ordenou que se ancorasse e enviou um guzerate a terra com a mensagem de que os navios portugueses estavam devidamente carregados, havendo apenas necessidade de se adquirir 100 *bahares* de canela (400 quintais). O pedido de Cabral foi satisfeito com muita brevidade, mas os locais trouxeram tanta canela que não foi possível carregar tudo. O rei de Cananor insistiu que se Cabral não tivesse dinheiro para pagar tudo, que não deixasse de carregar, pois poderia pagar quando retornasse à Índia. O pagamento foi executado com 3.000 ou 4.000 cruzados. Após isso, a armada partiu de Cananor, onde, à semelhança do que havia acontecido em Cochim e Cranganor, Cabral também deixou um feitor fixo para futuros negócios. Refira-se, igualmente, que dessas cidades vieram algumas pessoas como "embaixadores" para tomarem conhecimento de Portugal[2205].

Da armada da Índia formada por 13 navios que partiu do Tejo em 1500, 8 regressaram ao Reino, 5 deles tendo estado em Calecute, entrando em Lisboa pelo mês de Julho de 1501[2206]. Somente por esta altura é que a situação do comércio e presença muçulmana no Índico se tornou clara em Portugal: não só o samorim e o seu povo, assim como o Hindustão em geral, não eram cristãos mas sim gentios, como, para piorar bastante a situação, a costa indiana tinha, somente entre Goa e Cochim, mais muçulmanos do que em toda a Barbaria desde Ceuta a Tunes e daí até Alexandria[2207]. Face a tal evidência, a maior parte dos fidalgos integrantes do conselho régio opinaram para que se desistisse da presença portuguesa no Índico. Mais valia que Portugal se confinasse ao Atlântico e não trocasse o lucro seguro do ouro e dos escravos pela miragem da pimenta indiana[2208].

Inversamente, e apesar de se estar perante uma conjuntura marcada por grande incerteza, outro círculo de fidalgos, pessoas próximas do rei e o próprio

[2203] "Relação do piloto anónimo", p. 164.
[2204] *Ibidem*, p. 164-165.
[2205] *Ibidem*, pp. 164-165.
[2206] *Ibidem*, p. 166; *Relações da carreira [...]*, pp. 8 e 101-102; *Memorias das armadas [...]*, p. 94; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit*., pp. 137-138; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […],* p. 81.
[2207] Luís Filipe F. R. Thomaz, *op. cit*., p. 177.
[2208] Idem, *ibidem*, p. 177.

monarca ambicionavam a continuação da expansão na Ásia. A viagem de Cabral, não obstante as diversas dificuldades indicadas, a perda de vários navios e a morte de – calcula-se – perto de metade das pessoas que tinham partido do Tejo, foi um êxito comercial[2209], conseguindo os portugueses trazer um bom carregamento e estabelecer outros contactos no Malabar, fixando feitorias em Cochim, Cranganor e Cananor, onde ficaram alguns portugueses[2210]. Por outro lado, a tomada de 10 naus muçulmanas carregadas de mercadorias ajudou a enriquecer a carga dos navios portugueses, que já não tinham espaço para embarcar toda a canela que foi trazida em Cananor. Teria já a segunda armada portuguesa enviada à Índia regressado a Portugal com os navios sobrecarregados? É bem possível que alguns dos navios tenham regressado nesse estado. Seja como for, e apesar da porta fechada em Calecute, Cabral chegou a Lisboa indubitavelmente muito bem carregado de especiarias, sendo que isso, efectivamente, terá servido de animo à facção portuguesa que pretendia continuar a expansão no Índico[2211].

Em todo o caso, os confrontos em que estiveram envolvidos os homens de Cabral e a realidade que encontraram só podia ser novamente encarada com um número de navios mais alargado e uma revisão da geoestratégia para a presença portuguesa no Índico. Neste seguimento, para se tentar dominar a navegação naquele oceano e cortar o abastecimento de especiarias pelo mar Vermelho, a Coroa portuguesa, para além de continuar a tentar estabelecer contacto com o Preste João[2212], acabaria por enviar mais navios para a Ásia, tendo como objectivo ficarem em acções militares e corsárias pelo Índico.

Logo em 1502, quando Vasco da Gama liderou uma nova armada à Índia, tendo zarpado do Tejo já com o titulo de "almirante dos mares da Arábia, Pérsia, Índia e de todo o Oriente"[2213] – e após substituir Pedro Álvares Cabral, que não se havia entendido com D. Manuel I sobre a distribuição dos navios –, 20 embarcações partiram para o Índico. Uma das armadas saídas do Tejo, composta por 5 unidades e sob comando de Vicente Sodré, tio de Vasco da Gama, ia com o propósito específico de apoiar as feitorias de Cananor e Cochim, esta última em perigo devido às ameaças de Calecute. Porém, nos meses de Verão, Vicente Sodré deveria fazer

[2209] Luís Adão da Fonseca, *op. cit.*, p. 184.
[2210] "Relação do piloto anónimo", pp. 164-165.
[2211] Luís Filipe F. R. Thomaz, *op. cit.*, pp. 177-178. Sobre a carga trazida nessa armada, cf. José Manuel Garcia, *Pedro Álvares Cabral [...]*, pp. 301-302.
[2212] Maria da Conceição Vilhena, *op. cit.*, pp. 641-644.
[2213] João de Barros, *op. cit.*, déc. I, p. 222; Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo [...]*, pt. I, cap. LXVIII, pp. 162-163.

a guarda da área de entrada do mar Vermelho, para impedir "que entrassem e saíssem per elle as naos dos mouros de Mecha: que eram aquelles que mayor ódio nos tinham e que mais empediam nossa entrada na Jndia, por causa de trazerem entre as mãos o maneo das especearias que vinham a estas partes da Europa per via do Cairo e Alexandria"[2214]. Antes de retornar ao Reino com 13 naus carregadas, em Dezembro de 1502, Vasco da Gama ordenou que Vicente Sodré ficasse no Malabar até Fevereiro, visto que o rei de Calecute poderia atacar Cochim. Após isso, Vicente Sodré teria de se deslocar para a costa do cabo Guardafui – parte mais oriental de África –, conforme as ordens que trazia no regimento régio, guardando o estreito de Meca e tomando os navios muçulmanos que por ali passassem[2215].

Neste sentido, pela primeira vez uma armada portuguesa passava a ficar em permanência no Índico, patrulhando a boca do estreito de Meca com o intuito de afectar a circulação comercial muçulmana[2216]. Igualmente em 1502, num mandado enviado por Vasco da Gama ao feitor de Cananor, foi atribuído a Vicente Sodré o título de capitão-mor do mar da Índia[2217].

No ano seguinte ergueu-se uma fortaleza em Cochim, servindo para base dos portugueses e protecção do rei local. Note-se que Calecute, que começava a perder prestígio comercial com a chegada dos portugueses ao Índico, continuava a ver com maus olhos o apoio de Cochim àqueles europeus, tendo sido solicitada ao rei desta cidade a expulsão de todos os navios cristãos e o fim das trocas comerciais[2218]. Ao não serem atendidas essas exigências, o samorim declarou guerra a Cochim, implicando assim o envolvimento português na política local do Malabar. Desde cedo ficou evidente que Cochim não poderia resistir às forças de

[2214] Idem, *ibidem*, déc. I, pp. 221-222.
[2215] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 4, n.º 57; pub. in *Cartas de Affonso […]*, t. II, p. 262; João de Barros, *op. cit.*, déc. I, pp. 245 e 249-250; Damião de Góis, *op. cit.*, pt. I, caps. LXVIII, LXIX, LXXIII e LXXVIIII, pp. 162-163, 165, 169, 174 e 178-180; *Memorias das armadas [...]*, p. 98.
[2216] A nau de Vicente Sodré e a de seu irmão, Brás Sodré, viriam a dar à costa e a despedaçar-se, em Maio de 1503, nas ilhas Cúria e Muria durante um temporal, acabando ambos por falecer juntamente com muitos portugueses (ANTT, *CC*, pt. I, mç. 4, n.º 57; pub. in *Cartas de Affonso […]*, t. II, p. 63; João de Barros, *op. cit.*, déc. I, pp. 250-251; Damião de Góis, *op. cit.*, pt. I, cap. LXXIIII, p. 178-179; *Memorias das armadas [...]*, p. 98). Recentemente, foi dada a conhecer a descoberta de um sítio arqueológico subaquático na costa de Omã cujos vestígios estruturais e de cultura material poderão estar associados a – pelo menos – um navio dos irmãos Sodré (cf. Tânia Manuel Casimiro, "Material culture from the Al Hallaniyah island early 16th-century portuguese indiaman wreck-site", in *The International Journal of Nautical Archaeology*, vol. 47, n.º 1, 2018, pp. 1-21).
[2217] Carla Pereira, *A capitania-mor do Mar da Índia, 1502-1564*. Dissertação de Mestrado em História Moderna e dos Descobrimentos, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 2016, pp. 2-3.
[2218] João de Barros, *op. cit.*, déc. I, pp. 245 e 252; Damião de Góis, *op. cit.*, pt. I, caps. LXIX e LXXVIII, pp. 167-168 e 184-185; Luís Filipe F. R. Thomaz, "Os portugueses e a rota das especiarias", p. 178.

Calecute sem apoio luso, em terra e no mar, acarretando assim custos inicialmente imprevistos e um maior aparato militar português no Índico[2219]. As primeiras acções de apoio foram executadas pelos navios liderados por Vicente Sodré, Afonso de Albuquerque, Francisco de Albuquerque, Duarte Pacheco Pereira e Lopo Soares. A armada liderada por este último notabilizou-se ao queimar 13 navios de Calecute, ou que ali tinham ido comerciar, alguns deles carregados com mercadorias[2220].

Para além de ter ganho um novo protagonismo económico com a chegada dos portugueses, o apoio militar dado pelas armadas lusas até ajudou o rei de Cochim a ganhar territórios que havia perdido para Calecute. Vendo que era incapaz de vencer os portugueses, o samorim pediu ajuda ao sultão do Cairo, que, consequentemente, ameaçou Roma de que perseguiria os peregrinos cristãos que rumassem a Jerusalém se as armadas portuguesas continuassem a atacar os navios e interesses islâmicos. Ao mesmo tempo, o sultão começou a organizar, no mar Vermelho, uma esquadra para enfrentar as forças lusas[2221]. Por sua vez, Veneza também ia tomando medidas que visavam dificultar a presença portuguesa na Ásia, chegando a ser referido, apesar das dúvidas de João de Barros, que em 1502 conseguiu infiltrar dois bombardeiros e fundidores de artilharia na armada de Vasco da Gama. Disfarçados de marinheiros, ao chegarem a Cochim meteram-se ao serviço de Calecute, tendo como objectivo ajudar aqueles inimigos a fundir artilharia para usá-la contra os portugueses[2222].

Alguns investigadores têm posto em evidência que desde cedo houve a intenção de os portugueses se apoderarem da rota das especiarias que fluía pelo mar Vermelho, estando essa ideia inserida numa geo-estratégia manuelina mais ampla, que se centrava no Mediterrâneo e nos ideais de cruzada para resgate de Jerusalém, sendo que para a sua concretização era fundamental vencer o Islão na sua área oriental[2223]. Em simultâneo, havia que ligar a Cristandade ao mundo das especiarias através do Próximo Oriente e da rota do golfo Pérsico. Assim, possivelmente vista pelo rei e pelos seus apoiantes próximos como provisória e reversível, isto na medida em que desapareceria logo que o Egipto fosse conquistado, a rota do Cabo, longa e perigosa, seria substituída pela rota do mar

[2219] Idem, *ibidem*, p. 178.
[2220] *Cartas de Affonso […]*, t. II, pp. 257-258.
[2221] João Paulo Oliveira e Costa, *op. cit.*, p. 107.
[2222] João de Barros, *op. cit.*, déc. I, p. 248.
[2223] Cf. João Paulo Oliveira e Costa, *op. cit.*, pp. 105, 114 e 121-122.

Vermelho, que, com alguns ajustes, poderia tornar-se mais económica[2224]. No fundo, nada disto era novo, sendo que nos séculos XIII-XIV, conforme tivéramos oportunidade de indicar, surgiram diversos tratados cristãos que visavam a conquista do Egipto, o domínio do mar Vermelho e do comércio das especiarias provenientes da Índia[2225].

No seguimento do que temos vindo a expor, as intenções portuguesas faziam com que os navios que partiam de Lisboa para o Índico tivessem diferentes funções, não estando apenas ligados ao comércio de especiarias e de outros produtos asiáticos. Disso são prova, por exemplo, os navios que largaram do Tejo em 1502 e 1503, obedecendo também à vontade de diversificar a maneira portuguesa de estar na Ásia[2226]. Para este último ano, uma primeira armada, liderada por Afonso de Albuquerque e onde se incluía Duarte Pacheco Pereira, ia com objectivos de fortificação, se bem que devesse retornar ao Reino com carga de especiarias, tendo-se construído a tal fortaleza em Cochim. A segunda armada que partiu do Tejo nesse ano era comandada por Francisco de Albuquerque, indo com fins meramente comerciais, visando carregar os navios portugueses com as especiarias e retornar ao Reino. Por fim, a armada capitaneada por António de Saldanha tinha como propósito continuar a patrulhar a boca do estreito de Meca, esperando e apresando as naus dos muçulmanos daquela cidade, acabando por bloquear a circulação nessa região[2227].

Apesar das prováveis intenções manuelinas atrás indicadas, a verdade é que a nova rota portuguesa veio a manter-se, ao mesmo tempo que, com maior ou menor dificuldade, se tentavam bloquear as rotas das especiarias que fluíam pelo mar Vermelho e pelo golfo Pérsico.

[2224] Cf. Luís Filipe F. R. Thomaz, "O projecto imperial joanino [...]", p. 165, n. 63; idem, "Os portugueses e a rota das especiarias", pp. 173 e 182; idem, "A «política oriental» de D. Manuel I e as suas contracorrentes", in *De Ceuta a Timor*, pp. 194-195; idem, "A questão da pimenta [...]", pp. 106 e 108.
[2225] João Paulo Costa, "Especiarias", p. 386.
[2226] António Dias Farinha, *op. cit.*, p. 9.
[2227] João de Barros, *op. cit.*, déc. I, pp. 248-249 e 256-261; Damião de Góis, *op. cit.*, pt. I, cap. LXXXI, p. 190; *Relações da carreira [...]*, pp. 10 e 103-104; *Memorias das armadas [...]*, p. 102.

Fig. 81 – Pormenor costeiro entre Mogadíscio e a ilha de Ceilão, destacando-se o mar Vermelho, o golfo Pérsico e a Índia.
Fonte: Jan Huygen van Linschoten, Amesterdão, 1596 (LC).

Outro passo fundamental para o domínio da navegação e das rotas comerciais inter-asiáticas foi a instituição do sistema de "cartazes", ou seja, os salvo-condutos concedidos – mediante o pagamento de uma quantia – pelos oficiais régios do Estado da Índia, quer para os aliados locais, quer para os que acordassem ser tributários de Portugal[2228]. Aparecendo no vice-reinado de D. Francisco de Almeida, todos os navios teriam de estar munidos do seu cartaz, onde constaria o nome da embarcação e o do seu capitão, assim como o destino, a proveniência e a descrição da carga. Qualquer navio que fosse apanhado sem cartaz seria considerado uma presa de legítimo direito, ficando sujeito a que a sua mercadoria fosse apreendida, podendo ser apresado ou metido a pique no fundo. Assim, a concepção que presidia a este sistema baseava-se na doutrina do *mare clausum*, pretendendo transformar em monopólio o comércio e a navegação do Índico[2229].

Além dos cartazes, e como era de extrema importância marcar uma posição, controlar melhor a entrada e a saída de navios do estreito de Meca, de modo a que os carregamentos de especiarias não chegassem mais às terras do sultão

[2228] Álvaro Ferreira da Silva, "Cartaz", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...]*, vol. I, pp. 211-212; António Vasconcelos de Saldanha, "Cartazes", in *Dicionário da Expansão […]*, vol. I, pp. 235-237.
[2229] Álvaro Ferreira da Silva, *op. cit.*, pp. 211-212.

mameluco e os portos da Índia apenas comerciassem com os portugueses, em 1505 D. Manuel I ordenou a construção de uma fortaleza algures na boca do mar Vermelho (dentro ou fora), dando liberdade para se escolher o melhor local para tal[2230]. Acrescia que se estava perto da terra do Preste João, de quem se esperava obter auxílio para combater os muçulmanos. Embora o monarca não tenha especificado um local exacto para a edificação da fortificação, referia que tinha de ter portos para os navios invernarem e ser apropriado para que galés pudessem varar em terra[2231]. Igualmente em 1505, havia ordens para se edificarem fortificações em Sofala, Quíloa, Angediva e Coulão[2232].

Paralelamente, durante a década de 1500 continuou o envio de navios para que ficassem naquela área com o intuito de bloquear a entrada e a saída de embarcações muçulmanas. O corso era um forte instrumento de concretização da estratégia portuguesa e que gerava grandes lucros, havendo um modelo específico de repartição das presas tomadas aos navios inimigos[2233]. Esta acção de bloqueio do estreito de Meca, que nunca chegou a ser verdadeiramente eficaz em longa duração, estava exclusivamente dependente das armadas estacionadas nessa área ou nas imediações dos portos exportadores de especiarias[2234].

Mas quais eram os locais que despontavam para a edificação de uma fortaleza que servisse de apoio à armada de bloqueio e apresamento dos navios muçulmanos? Um dos sítios inicialmente pensado foi Socotorá, ilha estrategicamente situada à entrada do golfo de Adém, tendo sido avistada pela armada de Cabral, em 1500[2235], e visitada por portugueses entre 1503 e 1504. Numa carta de Fevereiro ou Março de 1506, D. Manuel I referia que havia sido informado de que a ilha estava situada numa posição estratégica fulcral, tinha vários portos, muitos mantimentos, era povoada de muitos cristãos e poucos muçulmanos, sendo ainda uma escala principal das naus de Meca e de muçulmanos de outras partes. Neste sentido, havia ordenado a Tristão da Cunha e Afonso de Albuquerque que tomassem Socotorá e ali construíssem uma fortaleza, acabando por se

[2230] *Cartas de Affonso […]*, t. II, pp. 310-312.
[2231] *Ibidem*, t. II, p. 313.
[2232] *Ibidem*, t. II, pp. 281-296, 311 e 313.
[2233] *Cartas de Affonso […]*, t. II, pp. 311-313, 325-326 e 331-332. Sobre o assunto, cf. Luís Filipe F. R. Thomaz, "A «política oriental» de D. Manuel I [...]", pp. 194-195; Alexandra Pelúcia, "O corso português no estreito de Meca (1500-1550)", in *Vértice*, 1997, pp. 5-10.
[2234] Idem, *ibidem*, pp. 7-8.
[2235] "Relação do piloto anónimo", pp. 151-152.

ambicionar que a ilha fosse a base de apoio à armada de bloqueio do estreito de Meca[2236].

Socotorá acabaria por ser conquistada em finais de Abril de 1507, por Tristão da Cunha e Afonso de Albuquerque, que atacaram e apropriaram-se da fortaleza local. Por essa altura, havia a expectativa de que a partir dessa ilha os portugueses pudessem, de facto, controlar a navegação muçulmana pelo estreito de Meca e impedir a chegada de especiarias à Europa por essa via[2237]. No entanto, chegou-se à conclusão de que dali não era possível guardar a entrada do mar Vermelho, pelo que D. Manuel I, já em 1511, ordenou que a fortaleza local fosse abandonada e destruída[2238]. Ainda assim, durante todo o século XVI, a ilha foi ponto de aguada para navios portugueses. Chegados a inícios do século XVII, Socotorá passou a ser um ponto de apoio da VOC e da EIC, mas sem que viesse a ser palco de lutas armadas entre as diversas forças europeias[2239].

Entretanto, com Socotorá a não corresponder às expectativas portuguesas, Adém começou a ser apontado como o sítio ideal para se exercer o bloqueio do mar Vermelho, pelo que, em 1507, D. Manuel I ordenou a Afonso de Albuquerque que desse prioridade à sua conquista[2240]. Note-se que Adém, estrategicamente situada perto da entrada do mar Vermelho, era considerada o porto mais importante da Arábia Feliz desde a Antiguidade, sendo uma escala para todos os navios que vinham da Índia, da Pérsia e Etiópia. Acabaria por ganhar ainda maior importância com as acções portuguesas de bloqueio do mar Vermelho, que obrigavam os navios que pretendiam entrar no Índico a descarregar naquele porto[2241].

De qualquer forma, somente em Março de 1513 é que Afonso de Albuquerque viria a atacar Adém, falhando a sua conquista. No regresso à Índia, após uma longa expedição ao mar Vermelho, Albuquerque escreveu uma carta a D. Manuel I relatando detalhadamente os acontecimentos, indicando diversos aspectos da navegação, possíveis alvos futuros naquela região e diferentes mercadorias que por ali eram escoadas, pois a riqueza que circulava naquele espaço marítimo e terrestre não era apenas baseada nos carregamentos de especiarias. Neste sentido, incentivava-se a que o monarca continuasse a tentar tomar posições no mar Vermelho:

[2236] *Cartas de Affonso […]*, t. III, p. 269.
[2237] José Manuel Garcia, *O Terrível [...]*, p. 131.
[2238] Idem, *ibidem*, p. 168.
[2239] Zoltán Biedermann, "Socotorá", in *Dicionário da Expansão [...]*, vol. II, p. 961.
[2240] José Manuel Vargas, "Adém", in *Dicionário de História dos Descobrimentos [...],* pp. 19-20.
[2241] Idem, *ibidem*, p. 20.

> "somemte digo, senhor, que façaes força no mar roxo, que nam se poderá crer a riqueza que averees, e como todo ouro que emtra na imdia da terra do preste joham estará todo na vosa mão, sem nenhuma duvida, afora ho gasto de cobre e mercadarias deses Regnos, de que se pode aver gram soma de dinheiro na imdia"[2242].

Na realidade, as ambições portuguesas eram bem mais alargadas, já que, numa ofensiva geral contra o mundo islâmico, pretendia-se tomar o Egipto e até mesmo provocar "a destroyçam de Meca, fim e acabamento da seita de Mafamede"[2243]. Estes desejos afiguravam-se possíveis visto que se acreditava que os alvos visados estavam mal protegidos ou debilitados por conflitos internos[2244]. Além de tudo o que foi referido, e sendo mais um aspecto fundamental para que a rota do Cabo viesse a cessar, dando lugar à rota do mar Vermelho, é de crer que Afonso de Albuquerque tivesse em mente – baseado em informações que remetiam para ideias de Alexandre, *o Grande* – "romper" o istmo de Suez, situação que permitiria a passagem de navios para o Mediterrâneo[2245].

Qual a reacção muçulmana face ao avanço português no Índico e, particularmente, à perturbação da rota do mar Vermelho? Recuemos uns anos. Com a instabilidade das linhas comerciais muçulmanas e os altos rendimentos conseguidos por Cairo – através de direitos aduaneiros – a serem cada vez mais inconstantes, estando associados ao bloqueio português do mar Vermelho e à caça que era feita às naus de Meca, diminuindo consideravelmente o comércio entre os mercadores daquele mar e a Índia, o sultão mameluco ordenou a construção de navios e o envio de armadas destinadas a tentar expulsar os portugueses do Índico. Isso aconteceu em 1506, contando com apoios materiais e humanos dispensados pelos turcos otomanos e Veneza, sendo que a *Serenissima* forneceu carpinteiros especializados e fundidores de artilharia[2246]. Todavia, a armada muçulmana só entrou no Índico no ano seguinte, tendo combatido com os portugueses em Chaul. Outra armada, enviada igualmente pelo sultão mameluco, foi vencida a 3 de Fevereiro de 1509, na célebre batalha de Diu[2247]. Novas expedições com o mesmo intuito sucederam-se, mas, apesar de algumas vitórias isoladas, os muçulmanos fracassaram, algo que tem sido atribuído às antiquadas técnicas de combate naval

[2242] *Cartas de Affonso […]*, t. I, p. 226.
[2243] *Ibidem*, t. I, p. 397.
[2244] Alexandra Pelúcia, *Afonso de Albuquerque [...]*, p. 243.
[2245] *Cartas de Affonso […]*, t. I, p. 231.
[2246] Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. I, pp. 157-169; Alexandra Pelúcia, *op. cit.*, p. 189.
[2247] Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. I, pp. 177-192.

que usavam, não seguindo os desenvolvimentos da evolução naval atlântica, conseguindo os portugueses manter a sua soberania sobre o Índico[2248].

Seja como for, estava instalada uma guerra económica e de forte fervor religioso, a "guerra da pimenta", sendo um prolongamento da guerra marroquina, assim como esta era da "Reconquista" peninsular, "ligando ambas à aventura das Cruzadas e à sua atmosfera religioso-militar"[2249]. Neste contexto, durante a primeira metade do século XVI os portugueses conseguiram interferir com relativo sucesso no escoamento das especiarias pela rota do Levante – ainda que diversos factores tenham estorvado essa acção[2250] –, afectando os sultões mamelucos, os otomanos (que haviam destronado aqueles em 1517) e Veneza[2251].

Muito embora a *Sereníssima* tenha sofrido uma forte concorrência, não significa isto que os venezianos – como por vezes nos é dado a entender pelos cronistas coevos[2252] e alguma historiografia – viram o seu comércio entrar em ruína absoluta, havendo outros problemas conjunturais e estruturais a considerar, incluindo a guerra com os turcos e todos os meios que isso envolveu[2253]. Além disso, durante o século XVI as chegadas de especiarias pelo Levante igualaram ou superaram as que se haviam verificado no século anterior[2254].

Outra rota estratégica, já aqui assinalada, era a que fazia fluir as especiarias asiáticas pelo golfo Pérsico até aos mercados do Próximo e Médio Oriente. A cidade mais importante do golfo Pérsico era Ormuz, situando-se na ilha de Gerum, precisamente à entrada daquele golfo. Muito embora fosse inóspita, estando rodeada pelo deserto e não tendo água potável, a ilha viria a assistir ao advento de uma cidade cosmopolita[2255]. Em inícios do século XVI, Ormuz era um dos principais centros das redes comerciais vindas do oceano Índico, ficando na confluência das rotas que ligavam a Índia e a Insulíndia à Pérsia, à Arábia e, através dos rios da

[2248] Carlo M. Cipolla, *op. cit.*, pp. 95-96; Vítor Gaspar Rodrigues, "A guerra na Índia", in *Nova História Militar [...]*, vol. 2, pp. 198-203.
[2249] Luís Filipe F. R. Thomaz, "A carta que mandaram os padres da Índia, da China e da Magna China – um relato siríaco da chegada dos portugueses ao Malabar e seu primeiro encontro com a hierarquia cristã local", sep. da *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXVI, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1992, p. 45, n. 42.
[2250] Vitorino Magalhães Godinho, "O Levante e a rota do Cabo", pp. 424-425.
[2251] Alexandra Pelúcia, "O corso português no estreito [...]", p. 8.
[2252] Cf. Duarte Barbosa, *Livro em que dá relação do que viu e ouviu no Oriente […]*. Introd. e notas de Augusto Reis Machado, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1946, p. 35; Diogo do Couto, *op. cit.*, VIII, cap. XXXIII, pp. 283-284; João de Barros, *op. cit.*, prim. déc., liv. 6, cap. II, 1988, pp. 221-222.
[2253] Cf. Vitorino Magalhães Godinho, "Veneza – As dimensões [...]", pp. 353-395; M. Rosário S. Themudo Barata A. Cruz, *op. cit.*, pp. 7-12.
[2254] Idem, *ibidem*, p. 12.
[2255] João Paulo Costa, "Ormuz", p. 833; Alexandra Pelúcia, *Afonso de Albuquerque [...]*, p. 169.

Mesopotâmia, à Ásia do mar Cáspio, ao mar Negro, assim como ao Mediterrâneo e à Europa[2256].

Edificada alguns anos após a queda da dinastia abássida, Ormuz beneficiava de um desinteresse pelo domínio dos mares visível nas principais entidades políticas que governavam os territórios em torno do golfo, situação oposta à que se vivia no mar Vermelho, que era dominado por potências com grandes interesses político-económicos no oceano Índico: primeiro os mamelucos, depois os turcos[2257]. Este contexto histórico ajuda a explicar o facto de os portugueses terem conseguido estender o seu domínio territorial a Ormuz e ao golfo Pérsico, mas nunca a Adém e ao mar Vermelho.

No entanto, somente a 26 de Setembro de 1507 é que uma armada portuguesa fundeou em frente a Ormuz com intenções belicistas. Era a armada do mar da Arábia, vinda de Socotorá, mas que havia andado em incursões na costa omanita, tendo atacado Corfação antes de chegar a Ormuz[2258]. Composta por 6 navios, dotada de 400 homens e liderada por Afonso de Albuquerque, capitão-mor dessa unidade, a armada veio a entrar em confrontos com as forças locais – isto após o governante de Ormuz não ter reconhecido a autoridade de D. Manuel I –, afundando a maior parte dos navios que defendiam a cidade[2259].

Entretanto, vencido o combate, Afonso de Albuquerque impôs o pagamento de um tributo anual e ordenou a construção de uma fortaleza naquela cidade, algo que começou a ganhar forma a 24 de Outubro. Acontece que, enquanto os trabalhos decorriam, a situação foi-se tornando desagradável para quatro capitães (Afonso Lopes da Costa, Francisco de Távora, Manuel Teles Barreto e António do Campo) de navios da armada, que mostraram o seu descontentamento a Afonso de Albuquerque por ter rumado a Ormuz[2260]. Referia-se que algumas ordens régias não estavam a ser respeitadas, que a construção da fortaleza iria demorar muito tempo e não fazia sentido, até porque não iria ficar bem defendida, sendo que a gente que lá ficasse estaria sujeita a grande perigo e os gastos seriam desnecessários. Acresce que, enquanto a armada estivesse em Ormuz, não havia ninguém a fazer o bloqueio do mar Vermelho, acabando os muçulmanos por ter liberdade de navegação, resultando em prejuízo económico para Portugal. Por outro

[2256] António Dias Farinha, *op. cit.*, p. 11.
[2257] João Paulo Costa, *op. cit.*, p. 833.
[2258] José Manuel Garcia, *op. cit.*, pp. 144 e 147.
[2259] João Paulo Costa, *op. cit.*, pp. 833-834.
[2260] *Cartas de Affonso [...]*, t. III, pp. 278-295.

lado, argumentava-se que Albuquerque tinha deixado poucas provisões na ilha de Socotorá, que grande parte dos homens que lá ficaram estavam doentes e sujeitos aos muçulmanos, que andavam a colocar os locais contra os portugueses. No fundo, Portugal arriscava-se a perder a fortaleza que havia tomado recentemente e o local que se pensava que poderia vir a servir de base para atacar os navios muçulmanos[2261].

Em finais de Janeiro de 1508, depois de três meses de grandes tensões entre os capitães e Afonso de Albuquerque, 3 navios da armada abandonaram as forças portuguesas estacionadas em Ormuz. Em vez de estarem parados em território hostil, os três capitães dissidentes – Francisco de Távora, apesar de contrariado, preferiu permanecer em Ormuz[2262] – viam com melhores olhos andar à caça corsária de navios muçulmanos ricamente carregados entre a costa da Arábia e o mar Vermelho, sendo que o próprio monarca havia ordenado que a armada de Afonso de Albuquerque executasse essa missão, e não que levasse a cabo ataques à costa omanita[2263]. Seja como for, a situação obrigou Albuquerque e o resto das forças da depauperada armada do mar da Arábia a deixarem Ormuz, retornando a Socotorá.

Aquela cidade do golfo Pérsico, porém, não saiu das intenções de domínio de Afonso de Albuquerque. Veio finalmente a ficar sob poder português em 1515, apesar de o rei daquela cidade ter mantido o seu titulo, permanecendo sob o protectorado de Portugal, isto apenas após o *Terríbill* ter conquistado Goa (1510) e Malaca (1511), assim como de ter estabelecido a paz com Calecute (1512)[2264]. Nos anos seguintes, Ormuz funcionou como ponto de apoio às expedições portuguesas ao mar Vermelho, como aconteceu em 1518 e 1519, quando a armada de António de Saldanha, vinda do Reino com a missão específica de patrulhar aquele mar, foi invernar ao golfo Pérsico. Para além de invernarem, também era costume que as armadas portuguesas que anualmente iam atacar os navios muçulmanos no estreito de Meca viessem, após os seus apresamentos, a Ormuz vender o produto dos seus saques[2265].

Outra particularidade desta cidade é que foi o ponto de partida de alguns aventureiros que viajaram para Portugal por terra, sendo o caso de António

[2261] *Ibidem*, t. III, pp. 278-295.
[2262] *Ibidem*, t. III, pp. 294-295.
[2263] João Paulo Costa, *op. cit.*, p. 834; Alexandra Pelúcia, *op. cit.*, pp. 177-183; José Manuel Garcia, *op. cit.*, pp. 166-167.
[2264] João Paulo Costa, *op. cit.*, p. 834.
[2265] Idem, *ibidem*, pp. 834-835.

Tenreiro, em 1528, o primeiro que se conhece ter feito tal jornada[2266]. Contudo, as grandes dificuldades que se colocavam para atravessar o Império Otomano não permitiram que tal percurso se tornasse complementar à rota do Cabo para a troca de correspondência entre o Estado da Índia e o Reino[2267].

Com a conquista turca de Baçorá, em 1546, a segurança de Ormuz começou a estar bastante ameaçada, passando os inimigos a ter acesso ao Índico pelo mar Vermelho e pelo golfo Pérsico. Nos anos seguintes sucederam-se ataques a partir de Baçorá, assim como de armadas vindas pelo mar Vermelho[2268]. Terminada a época de hegemonia marítima em que os portugueses apresavam os navios muçulmanos que se deslocavam no mar da Arábia, agora saíam armadas turcas do mar Vermelho que atacavam o comércio luso entre Ormuz e a Índia. Em 1622, atacada por persas, posteriormente auxiliados por ingleses, a guarnição portuguesa de Ormuz acabou por se render, perdendo a cidade[2269].

Fig. 82 – "Tavoa das portas do Estreito".
Fonte: D. João de Castro, *Tábuas dos roteiros da Índia de D. João de Castro*, c. 1541 (BGUC, *Cofre 33*).

[2266] *Relações da carreira [...]*, p. 24.
[2267] João Paulo Costa, *op. cit.*, p. 836.
[2268] Idem, *ibidem*, p. 835.
[2269] Idem, *ibidem*, p. 836.

1.2.2. Moçambique como possível entreposto da carreira da Índia

Se a possibilidade de os portugueses escoarem as especiarias pelo mar Vermelho seria uma realidade, podendo levar ao fim da rota do Cabo, essa não realização terá feito com que, ao longo das décadas, fossem surgindo algumas ideias que pretendiam alterar as derrotas da carreira da Índia. Face às grandes dificuldades que essas deslocações acarretavam, desde cedo se pensou que, em vez de uma viagem directa, se poderia repartir o trajecto em duas partes, pretendendo-se coordenar as monções do Índico com as viagens que trariam os navios carregados de mercadorias asiáticas a qualquer ponto bem definido na costa oriental africana[2270].

Assim, no final de Janeiro de 1510, Pero Lourenço dirigiu uma carta a D. Manuel I onde defendia que Moçambique deveria ser o sítio escolhido para tal[2271]. Justificava esse possível cenário, por um lado, com o facto de que as viagens de Lisboa até à Ásia, tal como estavam a ser realizadas, eram muito inseguras, levando à perda de diversos navios e a uma elevada mortalidade a bordo. Por outro lado, Pero Lourenço constatava que Veneza sofria comercialmente com o advento da carreira da Índia e que poderia querer impedir o percurso da rota do Cabo aos portugueses[2272]. Neste sentido, destacando-se a necessidade de haver uma navegação mais segura para pessoas e mercadorias, bem como menos gastos, Pero Lourenço propôs ao rei que designasse uma pessoa de confiança para exercer a capitania perpétua da carreira, dispondo de gente, embarcações e poder militar para, a partir de uma fortaleza, estar em condições de orientar a navegação da Índia. Além de uma força militar e de uma armada de protecção, em Moçambique deveria ser instalado pessoal especializado para a reparação das naus[2273].

Desta forma, defendia Pero Lourenço, a viagem até à Ásia podia cindir-se em duas partes: uma entre Lisboa e aquela base africana, onde se deixariam as mercadorias vindas do Reino e carregariam as que aí achassem, regressando a Portugal; por sua vez, outra armada garantiria a ligação dos portos asiáticos com Moçambique, levando as especiarias e outras fazendas até àquela praça, onde

[2270] Luís de Albuquerque, "Escalas da carreira da Índia", p. 4.
[2271] ANTT, *CC*, pt. I, mç., 8, n.º 76; pub. in *Documentos sobre os portugueses em Moçambique […]*, vol. II, 1963, pp. 408-415.
[2272] *Ibidem*, pp. 408-410.
[2273] *Ibidem*, p. 410.

ficariam armazenadas a tempo de serem levadas pelas naus do Reino[2274]. Pero Lourenço dá a entender que tal solução proposta traria imediatas vantagens na economia de mantimentos, uma vez que nunca ficariam tripulações inactivas em Moçambique, ao contrário do que estava a acontecer com frequência, esperando pela monção para chegarem a Cochim ou a outros portos com feitoria portuguesa. Além disso, assegurava-se a carga regular e mais próxima das naus que iam do Reino, pois qualquer armada que fosse enviada de Lisboa, ao contrário do que era corrente, nunca se atrasaria um ano à espera de ventos favoráveis[2275].

Talvez pelos diversos meios que requeria, inconvenientes que levantava e pelas irregularidades que tal situação acarretaria, inferindo-se que facilitaria actos de descaminho e contrabando, já difíceis de controlar nos portos da Índia, o conselho não foi acatado. Os portugueses optaram sempre pela ligação directa entre Lisboa e os portos asiáticos, apenas intermediada por escalas indispensáveis e, por vezes, até sem elas[2276]. Por outro lado, durante o reinado manuelino houve sempre a esperança de se dominar o mar Vermelho e conquistar o Egipto, realizações que poderiam ser facilitadas com o apoio do Preste João, pelo que tomar a rota da Índia directa para o interior daquele mar terá prevalecido no pensamento do monarca. Porém, com a morte de D. Manuel I terminou o seu ambicioso projecto imperial, além de que se veio a constatar que, afinal, o rei da Etiópia não tinha aquele nome e muito menos influência regional e poder militar para auxiliar os portugueses na sua causa contra o Islão[2277].

Em todo o caso, isto não significa que outras ideias não tenham surgido ao longo das décadas. Anos mais tarde, em 1556, João Pereira Dantas, ao estudar a possibilidade da construção de uma fortificação na área do cabo da Boa Esperança para apoiar a carreira da Índia, que se pretendia que tivesse as épocas de viagem alteradas e a escala em Moçambique anulada, dizia que, a juntar à vantagem de se poder chegar ao cabo pelos meses de Fevereiro e Março, aliava-se o argumento de que as forças otomanas não poderiam lá chegar naquele tempo, uma vez que não teriam ventos favoráveis. Acrescia a grande distância entre o cabo Guardafui, situado à entrada do golfo de Adém, e o cabo da Boa Esperança[2278]. Em suma, se ao canal de Moçambique os otomanos poderiam chegar facilmente, criando

[2274] *Ibidem*, p. 412; Luís de Albuquerque, *op. cit.*, p. 4.
[2275] Idem, *ibidem*, p. 4.
[2276] Idem, *ibidem*, pp. 4-5.
[2277] Rui Manuel Loureiro, "Preste João", p. 885.
[2278] Maria Emília Madeira Santos, "O carácter experimental da carreira [...]", p. 7.

dificuldades à navegação portuguesa, o mesmo não se verificaria em relação ao cabo da Boa Esperança[2279].

Esta proposta de João Pereira Dantas também não veio a ser tida em conta, tal como a ideia gorada de se tentar ligar Angola e Moçambique por terra, algo que visava igualmente terminar o ciclo da rota do Cabo e todos os problemas que acarretava a passagem pelo Sul do continente africano, isto numa altura em que se pensava que África era mais estreita. Assim, num documento de 1616, o governador e capitão-general de Angola, Luís Mendes de Vasconcelos, para além de referir a necessidade de se conquistar Monomotapa através de Angola, indicava a Filipe III que se poderia abrir caminho dali até à Índia, algo que iria incitar muita mais gente a partir para a Ásia, visto que a navegação da carreira da Índia era muito longa e perigosa, sendo que, desse modo, seria evitada. Mas havia algo mais que estava a ser equacionado e que esta ligação viria a permitir: ficavam "assim dando mão os estados da Coroa de Portugal uns aos outros"[2280]. Ou seja, Angola poderia socorrer a Índia facilmente, enquanto que o Brasil faria o mesmo a Angola e o Reino ao Brasil, sendo que a comunicação frequente entre estas partes garantiria uma melhor segurança do Estado da Índia. Argumentava-se que por Angola poderiam vir correios a qualquer altura, porquanto durante todo o ano se navegava de Angola para o Brasil e do Brasil para Portugal[2281].

No fundo, a ideia de ir da África atlântica até à costa oriental africana, em pleno Índico, não era totalmente inovadora – embora aqui o trajecto pretendido fosse o terrestre –, já que durante o reinado de D. João II foram realizadas expedições navais de reconhecimento dos grandes rios africanos (Senegal, Gambia e o Congo), visando avaliar a possibilidade de por ali se chegar ao Preste João e à costa oriental[2282]. Aliás, vimos que no tempo do infante D. Henrique havia o pensamento tradicional de que o Senegal era um braço do rio Nilo, assim como que a ideia de passar ao Índico através de um rio africano até poderia vir da época da expedição dos irmãos Vivaldi.

[2279] Idem, *ibidem*, p. 12.
[2280] AHU, *CU*, *Angola*, cx. 1, n.º 53.
[2281] Idem, *ibidem*.
[2282] Luís Filipe Thomaz, "Preste João", p. 921; António Dias Farinha, *op. cit.*, p. 7.

2. Furto, descaminho e contrabando

2.1. Aspectos terminológicos

Tal como outras carreiras marítimas, a da Índia, tanto na ida como na torna-viagem, esteve sujeita a roubos de mercadorias, ao desvio de bens sem serem taxados e ao transporte de fazendas ilegais ou defesas. Estas são as principais actividades ilegais que surgem associadas aos navios que faziam a rota do Cabo, sendo punidas por lei, consoante o caso e a gravidade. No entanto, quais os termos usados na legislação da época para designar essas três situações? Por outro lado, como é que a historiografia as tem definido do ponto de vista terminológico? Embora a resposta a estas perguntas possa parecer simples, dado o carácter geral com que este assunto tem sido abordado, a verdade é que o mesmo levanta problemas que não podem passar ao lado sem serem discutidos.

Do ponto de vista terminológico, e de uma forma generalizada, a historiografia da carreira da Índia – e não só – tem usado o termo "contrabando" para definir, em simultâneo, essas situações ilegais atrás descritas[2283], isto quando as fontes mostram estarmos perante actividades com termos e significados distintos – embora relacionáveis entre si e nem sempre claros –, não podendo ser englobadas num único termo redutor.

2.1.1. Furto

O primeiro termo a referir, furto[2284], talvez seja o mais fácil de compreender do ponto de vista teórico, já que não levanta discórdia significativa entre os lexicógrafos, consistindo na apropriação indevida de algo alheio sem o consentimento ou contra a vontade do dono, embora de forma oculta, na sua ausência[2285]. No contexto legislativo da carreira da Índia, a palavra "furtos" vem

[2283] De modo oposto, no *Dicionário de História de Portugal*, vol. I, p. 802, o termo "descaminho" vem associado apenas à sonegação do tributo, dos direitos fiscais obrigatórios, não havendo qualquer associação à actividade de contrabando.

[2284] Com expressões associadas tais como "furta", "furtam", "furtavam", "furtara", "furtado", "furtada". Cf., *e.g.*, ANTT, *Chancelaria de D. João II*, liv. 11, fls. 32-32v; pub. in *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. II, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses/Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1995, pp. 71-72.

[2285] Cf. Sebastian de Cobarruvias Orozco, "Hvrtar" e "Hvrto", in *Tesoro de la Lengva [...]*, pp. 484-485; Raphael Bluteau, "Furtar" e "Furto", in *Vocabulario Portuguez […]*, 1713, pp. 240-241; "Furtar" e "Furto", in *Diccionario da Lingua Portugueza composto pelo Padre D. Rafael Bluteau*. Reformado e acrescentado por Antonio de Moraes Silva, t. I, Lisboa, Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira,

referida, por exemplo, num alvará de 2 de Agosto de 1537, inserindo-se no âmbito do juiz das Casas da Guiné e Índia ter – entre várias competências – de "conhecer os furtos e delitos commettidos nas ditas casas e almazens, nas cargas e descargas [dos navios]"[2286].

Contudo, este termo também se relaciona com "roubar", "tirar" e "tomar". Se o primeiro também é entendido como uma acção que resulta na apropriação indevida de algo alheio, essa acção, contrariamente ao furto, ocorre de forma violenta, por vezes à mão armada e na presença do dono[2287]. Em todo o caso, a forma "roubo" também pode aparecer na documentação quando, na verdade, se está a relatar um caso concreto de furto. Por sua vez, "tirar", "tiram", "tiravam", "tomar", "tomaram" e "tomavam" são expressões que, apesar de também poderem ser usadas em contextos de furto e de roubo, em certas ocasiões podem aparecer associadas ao descaminho e ao contrabando. Ou seja, o infractor poderia "tirar" ou "tomar" mercadorias dos navios sem o respectivo pagamento dos direitos fiscais ou ainda mercadorias ilegais ou defesas. Neste sentido, é preciso ter cautela para saber qual o devido sentido com que "tirar", "tomar" e outras expressões similares surgem na documentação para que não se misture furto, descaminho e contrabando, ainda que o autor do delito por furto pudesse estar a tomar mercadorias que vinham contrabandeadas ou que alguém visava descaminhar.

No caso específico da carreira da Índia, o furto poderia ocorrer, por exemplo, numa situação em que uma ou mais pessoas se apropriassem indevidamente de mercadorias do rei ou de particulares para seu próprio benefício, sempre ocultamente. Nesse caso, os prevaricadores tenderiam a tentar desembarcar as mercadorias furtadas antes de se chegar a Lisboa, visto que era na capital que as mesmas eram descarregadas (sob forte vigilância dos oficiais régios), a não ser que as fazendas viessem ocultas nalgum compartimento dos navios e fosse esperado que escapassem à inspecção dos guardas da Casa da Índia, sendo posteriormente largadas em terra para proveito dos infractores. Esse proveito poderia ser para fins pessoais ou comerciais, dependendo das mercadorias e quantidades furtadas,

---

1789, pp. 645-646; Fr. Joaquim de Santa Rosa Viterbo, "Furtivelmente", in *Elucidario das Palavras, Termos e Frases que em Portugal Antigamente se usaram e que Hoje Regularmente se Ignoram. Obra indispensavel para entender sem erro os documentos mais raros e preciosos que entre nós se conservam*, 2.ª ed., t. I, Lisboa, Em Casa do Editor A. J. Fernandes Lopes, 1865, p. 342.

[2286] Duarte Nunes do Leão, *Leis Extravagantes e Repertório das Ordenações de […]*. Not. de apres. de Mário Júlio de Almeida Costa, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1987, Primeira parte, tit. XIII, fl. 35v.

[2287] Cf. Sebastian de Cobarruvias Orozco, "Hvrtar e "Hvrto", pp. 484-486; Fr. Joaquim de Santa Rosa Viterbo, "Furtivelmente", p. 342; "Rouba", in *op. cit.*, t. II, p. 195.

sendo de pensar que em muitos casos devesse ser para venda e obtenção de lucro monetário.

2.1.2. Descaminho

Por sua vez, o descaminho (ou desencaminho) é um termo bem documentado e distinguível nas fontes, consistindo no desvio de mercadorias legais sem serem taxadas[2288]. Para o sucesso das suas acções, os infractores tenderiam igualmente a desembarcar as suas próprias mercadorias antes da chegada a Lisboa, a não ser que as mesmas também viessem ocultas nos compartimentos dos navios ou dissimuladas entre outras fazendas. Condição inicial e fundamental para o sucesso desta acção era que as mercadorias não viessem declaradas nos livros dos escrivães das naus. Uma denúncia ou a detecção de mercadorias não declaradas durante as inspecções às naus poria a nu qualquer tentativa de fuga ao fisco, ficando o prevaricador sujeito a perder as suas mercadorias e a outras penas, consoante a gravidade do caso. Contudo, chegou a haver uma certa tolerância para os casos de descaminho que, sendo posteriormente declarados pelos infractores, ficavam escusos de penalidades e da perda das mercadorias desviadas, tendo-se apenas que pagar os devidos tributos fiscais[2289].

De qualquer modo, a interpretação do termo descaminho tem algumas contrastantes entre os lexicógrafos dos séculos XVII-XIX. O espanhol Sebastián de Cobarruvias Orozco (1539-1613), em 1611, definiu "descaminar" como "sacar fuera de camino", às vezes significando "denunciar del que passa mercaderias, o cosas vedadas, sin registrarlas"[2290]. Portanto, de acordo com este autor, o termo anda associado à denuncia e à passagem de mercadorias fora de registo, mas também de coisas vedadas, ou seja, proibidas, acabando Cobarruvias Orozco por fundir as actividades de descaminho e contrabando num só termo. Para além disso, o autor

[2288] "por ser informado que algumas cousas que devem direitos se desencaminhão entre o fato meudo pela grande confusão que se causa de se encher o pateo com muito fato que se desembarca junto"; "Toda a pessoa que quizer denunciar de algua fazenda que se desencaminhou"; "Qualquer pessoa a que for provado que desencaminhou algua pedraria, sem pagar os direitos della, allem das mais penas encorrera em pena do tresdobro do valor da dita pedraria" (cf. *Regimento da Casa da Índia [...]*, pp. 94 e 108-109). «Sou Informado dos Grandes Inconuenientes E danos que se seguem a minha fazenda de as naos da India tomarem o Porto da Cidade de Sam Paulo da Loanda do Rejno de Angola por rezam de por aly se descaminharem os direitos que se deuem a fazenda real» (apud Alberto Iria, *Da navegação [...]*, p. 65).

[2289] *Regimento das Cazas das Índias e Mina. Manuscrito inédito*. Pub. por Damião Peres, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1947, p. 34.

[2290] Cf. Sebastián de Cobarruvias Orozco, "Descaminar", in *op. cit.*, fl. 307.

acrescenta que dar uma coisa por descaminhada "es condenarla por perdida"[2291], situação a que voltaremos mais adiante.

Rafael Bluteau (1638-1734), aludindo a "desencaminhado" ou "descaminhado" e ainda a "desencaminhar", deu-lhes o significado de "fora de caminho" e "desviar do caminho", respectivamente[2292]. Por sua vez, reformando o trabalho de Rafael Bluteau, António de Morais Silva refere "descaminhado" ou "desencaminhado" como "algo extraviado por contrabando"; "descaminhador" como a "pessoa que descaminha, extravia, e furta os direitos às aduanas, portagens, e leva sem manifestar, ou lealdar, o que se deve dar ao manifesto"; "descaminho" como "má conduta moral" ou "má applicação, ou nenhuma applicação das rendas publicas, distrahidas, e desviadas do fim para que estavão deputadas"[2293].

Por fim, "descaminhar", de acordo com Rosa Viterbo (1744-1822), significava "incorrer na pena de perdimento de alguma cousa, por não pagar os direitos da lei, ou regimento"[2294].

Não obstante as diferentes visões aduzidas, a leitura das fontes normativas associadas à carreira da Índia – e não só –, para a época em estudo, mostra que o contexto específico do termo descaminho vai no sentido de fuga aos direitos fiscais, não englobando o problema das mercadorias proibidas ou defesas.

2.1.3. Contrabando

Por último, o termo contrabando é o único dos três referidos que não encontrámos atestado nas fontes desta carreira, embora apareça noutros contextos comerciais da época e com um significado diferente das duas primeiras actividades descritas: furto e descaminho. Essa diferença é outro dos factores que nos leva a separar as três actividades em três termos distintos.

Assim, as expressões documentais coevas mais próximas do significado daquele termo podemos glosar como: "importação de mercadorias proibidas ou defesas", "vinda de mercadorias defesas", distinguindo-se assim de descaminho[2295].

[2291] Idem, *ibidem*, fl. 307.
[2292] Cf. Raphael Bluteau, "Desencaminhado" e "Desencaminhar", in *op. cit.*, pp. 129-130.
[2293] Cf. "Descaminhado", "Descaminhador", "Descaminho", "Desencaminhado" e "Desencaminhar", in *Diccionario da Lingua Portugueza […]*, t. I, pp. 395 e 406.
[2294] Cf. Fr. Joaquim de Santa Rosa Viterbo, "Descaminhar", in *op. cit.*, t. I, p. 260. Contrariamente aos outros autores, e à semelhança de Sebastian de Cobarruvias Orozco, Rosa Viterbo não indica nenhuma entrada para contrabando.
[2295] Sobre a distinção entre as duas actividades, atente-se no seguinte trecho: "E porque no desembarcar, e descarregar das naos, e no tempo do despacho do fato meudo, e no mais discurso

Rafael Bluteau, em 1712, referia que o termo contrabando significava "fazenda de contrabando. A que se vende contra a ordem do Príncipe"[2296]. Portanto, o autor dava-lhe o sentido de ser algo que se vendia sem ser permitido, sendo que em paralelo com a legislação da carreira da Índia podemos inseri-lo na ideia da vinda e venda de mercadorias defesas ou ilegais, não havendo qualquer ligação inicial com a fuga a direitos fiscais.

É claro que a introdução de mercadorias defesas ou ilegais deveria visar, talvez na maior parte dos casos, o seu comércio fraudulento e, por isso mesmo, não se pagavam quaisquer direitos fiscais. Todavia, isso é apenas uma consequência de um acto inicial que na sua raiz consistia em trazer mercadorias proibidas por lei e que nada tinha a ver com o sentido literal de se tentar fugir aos impostos. Existiam, no entanto, pequenas excepções que faziam com que algumas mercadorias ilegais ou defesas, ou seja, contrabandeadas, fossem toleradas mediante um pagamento fiscal. O rei chegou mesmo a garantir que algumas mercadorias dessa natureza, uma vez detectadas, não seriam dadas como perdidas a favor da sua fazenda, havendo apenas que transportá-las até à Casa da Índia para se cobrarem os devidos impostos[2297]. Isso aconteceu, por exemplo, já no século XVII com o gengibre vindo das Índias de Castela ou de outras partes não sujeitas à Coroa, exceptuando de lugares inimigos[2298]. Portanto, estamos perante um caso de contrabando tolerado e em que se cobravam direitos fiscais. Por outro lado, é óbvio que quando o regime comercial da carreira da Índia sofria alterações e certas mercadorias passavam de proibidas e defesas a livres, havia que reivindicar taxativamente na legislação o pagamento dos respectivos direitos fiscais e a passagem obrigatória pela Casa da Índia[2299]. Neste último caso, e se alguém

---

do anno, se fazem alguas tomadias assi de cousas que são defezas trazeremse da India, como de outras que se desemcaminhão sem irem à Casa da India, e se furtão os direitos que dellas se devem despachandose, de que resulta grande prejuízo a minha Fazenda a que convem prover de remédio para atalhar este dano; ordeno, e mando que tanto que algu guarda, ou oficial da Casa da India, ou algum ministro, ou official de justiça, ou fazenda, ou qualquer outra pessoa particular de qualquer qualidade e condição que seja achar, ou tomar alguma especiaria, drogas, ou outra fazenda por ser defeza, ou ir descaminhada, e furtada aos direitos dividos, as levem logo à dita Casa da India" (cf. *Regimento da Casa da Índia […]*, p. 107).

[2296] Cf. Raphael Bluteau, "Contrabando", in *op. cit.*, p. 504.

[2297] Cf. *Regimento da Casa da Índia […]*, p. 116.

[2298] Cf. *ibidem*, p. 116.

[2299] "Ainda que por Regimentos antigos era prohibido, e defezo o trato das especiarias, drogas, e outras fazendas, sob graves penas a toda a pessoa natural ou estrangeira, que comprava, ou per qualquer via e modo, tirava especiarias e drogas daquele Estado da Índia, […] ouverão por bem os Reis meus antecessores, e por fazer merce aos vassalos destes Reynos, de lhe largar o trato das ditas especiarias, e mais mercadorias que ha naquellas partes da India, para que podessem livre e licitamente tratar nellas e trazellas a este Reyno, pagando na Casa da India os dereitos dividos

tentasse fugir ao fisco, já não se estaria a falar de contrabando, mas sim de descaminho.

Com os acrescentos de António de Morais Silva à obra de Rafael Bluteau, o termo contrabando passou a designar "fazenda, e trato de fazenda furtada aos direitos, ou tirada por alto, sendo defeza a sua introducção"[2300]. À semelhança de Cobarruias Orozco, aqui temos novamente, mas de forma mais clara, a inclusão de duas actividades distintas num só termo: o trato de mercadorias com fuga ao pagamento de direitos fiscais e a introdução de mercadorias defesas, logo ilegais. Neste seguimento, é também António de Morais Silva que, contrariamente a Rafael Bluteau e a Rosa Viterbo, liga as palavras "descaminhado" ou "desencaminhado" a "algo extraviado por contrabando"[2301].

A relação entre o contrabando, prática relativa à "importação de mercadorias proibidas ou defesas", e o termo "descaminhado" ou "desencaminhado" existe na história da carreira da Índia, mas noutro sentido. Haviam situações em que quando mercadorias proibidas e defesas fossem encontradas, e se fosse provado que as quantidades detectadas estariam destinadas à "mercancia", estas poderiam acabar por se tomar por "descaminhadas" para a fazenda do rei[2302]. Ou seja, poderiam ser desviadas/confiscadas e dadas como perdidas a favor da fazenda régia, não acarretando a palavra "descaminhadas" a ideia de fuga a direitos fiscais. Vimos em Cobarruias Orozco que a palavra "descaminar" também tem este sentido. Talvez também seja deste tipo de situações que resulta a confusão e a consequente inclusão de actividades distintas no termo contrabando.

Sistematizando, a questão central não reside tanto na legitimidade de se usar o termo contrabando, até porque nesta época já era usado noutros contextos comerciais[2303], mas sim no problema de generalizá-lo às outras actividades ilegais

---

ficando ainda a mesma prohibição e defeza a respeito de certas especiarias e mercadorias" (*ibidem*, pp. 113-114).

[2300] "Contrabando", in *Diccionario da Lingua Portugueza […]*, t. I, p. 321.

[2301] Descaminhado", "Descaminhador", "Descaminho", "Desencaminhado" e "Desencaminhar", in *op. cit.*, t. I, pp. 395 e 406.

[2302] "E achandosse entre o fato meudo alguas especiarias, drogas roupas, e fazendas defezas em tal quantidade e maneira que se veja que se trazem per mercancia, tomarsehão por desencaminhadas para minha Fazenda" (*Regimento da Casa da Índia […]*, p. 95).

[2303] Diversa documentação publicada por Eduardo Freire de Oliveira mostra que a prática do contrabando tolerado ganhava forma no Reino em larga escala, pelo menos entre 1601 e 1633, havendo inclusive ministros responsáveis por este assunto. Esse contrabando, pagando direitos, estava associado à entrada de pão, trigo e de outros produtos necessários vindos em navios estrangeiros inimigos ou aliados. Porém, a prática ou a interdição desse contrabando, com apoiantes e opositores, acarretava diversos problemas, incluindo fiscais, agravando a fazenda pública e chegando mesmo a afectar as mercadorias que vinham do ultramar e que acabavam por não ter saída em Portugal (cf. Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a História do Município de Lisboa*,

referidas no âmbito comercial da carreira da Índia e que se distinguiam da introdução de mercadorias proibidas ou defesas no Reino. Doravante, e somente quando estivermos a citar os autores que não fazem a distinção entre os três vocábulos, que usem o termo contrabando incorrectamente ou em casos que não se adequam totalmente a determinada situação que se está a tentar descrever, usaremos o termo contrabando entre aspas.

Por fim, refira-se apenas que esta problemática deverá ser repensada igualmente para outros contextos historiográficos que se servem apenas do termo contrabando quando tratam de questões paralelas às que vimos nas páginas anteriores.

2.2. Furto, descaminho e contrabando de especiarias

2.2.1. Ilegalidades no trajecto entre os Açores e Lisboa

Antes da chegada e descarga das especiarias na capital portuguesa, os navios que vinham do Índico tinham um longo trajecto a percorrer, sendo que a escala e passagem por outros portos para abastecimento e abrigo na costa africana (oriental e ocidental, sobretudo Moçambique e Angola, respectivamente) ou no Brasil, também poderia ser motivo para dar azo às actividades ilícitas atrás mencionadas[2304]. Aliás, o problema poderia começar desde logo durante o carregamento dos navios na Índia. A gestão do Estado da Índia ficou marcada, em diversos planos, por graves actos de corrupção dos oficiais régios e dos seus subordinados[2305], decorrendo furtos, ocultando-se mercadorias em certos compartimentos dos navios (ou arcas e cofres) e introduzindo-se fazendas proibidas a bordo, havendo um constante ambiente de desconfiança por parte da Coroa[2306].

---

t. III, Lisboa, Typographya Universal, 1888, pp. 106, 154 (n. 1), 301, 344, 348, 375, 408, 417 (n. 2), 452, 457, 458, 475, 478-479, 521, 525, 528 (n. 2), 531, 540, 557, 567-569, 583 e *passim*).

[2304] Sobre o assunto, cf. *Regimento da Casa da Índia […]*, pp. 116-117; Alberto Iria, *op. cit.*, p. 65; José Roberto do Amaral Lapa, *A Bahia e a carreira da Índia*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1968, pp. [1] e 229-230; Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, p. 69; Frédéric Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico [...]*, vol. II, pp. 103-104; Vitorino Magalhães Godinho, "Os portugueses e a «carreira da Índia» […]", p. 357. Havia uma relação comercial intensa entre o Estado da Índia e a costa oriental africana, situação que levava à evasão fiscal e ao consequente prejuízo dos direitos reais. Disso dá conta, por exemplo, uma carta de 10 de Março de 1617 dirigida por Filipe II ao vice-rei da Índia (cf. Alberto Iria, *op. cit.*, p. 40).

[2305] A. R. Disney, *op. cit.*, pp. 42, 74-77 e *passim*.

[2306] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 3, n.º 86. Um documento sem data, mas que Alberto Iria situa entre 1591 e 1597, refere o descaminho que levava a pimenta que vinha a bordo das naus da Índia e as penas a que, por essa altura, os infractores estavam sujeitos. Nesse documento, passado por Matias de Albuquerque, vice-rei da Índia, embora com possível autorização do rei, é indicado, entre vários tópicos, que nenhuma embarcação, fosse de qual parte fosse, carregasse pimenta a não ser para as

No entanto, com o desenvolvimento das colónias atlânticas e a sua transformação em focos de procura, onde os preços eram mais altos, é normal que mercadores e passageiros tivessem cada vez maior interesse em largarem aí parte do seu frete ou bagagem, levando à inquietação de Lisboa[2307].

Tal como seria de esperar, nas ordens que deu a Pedro Álvares Cabral, em 1500, e a D. Francisco de Almeida, em 1505, D. Manuel I já demonstrava grande preocupação relativamente às ilegalidades que acima foram descritas, pelo que ordenou uma série de procedimentos para que isso fosse evitado durante o retorno das naus da Índia, inclusive já no Tejo[2308]. Esse esforço denúncia claramente a existência de práticas ilícitas que abarcavam os circuitos comerciais marítimos, envolvendo naturalmente capitães, mercadores, pilotos, outros elementos das tripulações e até passageiros. A experiência com o comércio da Mina, que naturalmente terá dado problemas ao monarca, levava a que os procedimentos que se tinham para com os navios vindos desta parte fossem semelhantes para com os que agora retornavam ricamente carregados da Ásia.

Como se pode calcular, muitas das informações que chegaram até nós de actividades ilegais são algo fragmentárias, sendo que, com grande frequência, é difícil discernir quais os contextos exactos das situações. Por carta de 20 de Outubro de 1511, ordenava-se ao feitor e oficiais da Casa da Índia que fosse entregue a Gaspar Leitão metade das especiarias e coisas da Índia que se acharam na ilha Terceira e que pertenciam exclusivamente à nau *Bernarda*, recentemente vinda da Ásia. Isto aconteceria, no entanto, somente após deduzidas as despesas que se haviam levado a cabo com o apresto de uma caravela lisboeta para a recuperação das ditas mercadorias. Apesar do impasse inicial, devido ao facto de

---

feitorias onde esta se pesava antes de ser embarcada para o Reino, sob pena de ser perdido o navio envolvido. Para aqueles que incorressem no carregamento ilícito de pimenta sabendo das penas a que estavam sujeitos, estariam habilitados à perda de todos os bens e à pena de morte (AHU, *CU*, *Índia*, papéis avulsos, 1591, *apud* Alberto Iria, *op. cit.*, pp. 13-14). Numa provisão de 15 de Março de 1597, é ordenado o registo das mercadorias no caderno sob pena de serem perdidas para a fazenda régia sem remissão alguma. Ordenava-se que a dita provisão fosse publicada em Goa, Cochim e nos outros locais de carregamento (*Systema, ou Collecção dos Regimentos Reais, contém os Regimentos pertencentes á Administração da Fazenda Real […]*. Por José Roberto Monteiro de Campos Coelho e Sousa, t. VI, Lisboa, Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1791, pp. 23-24). Um alvará de 10 de Março de 1611 determinava que todas as fazendas que viessem nas naus da Índia para Portugal deveriam ser registadas logo na altura, no caderno das naus, caso contrário seriam perdidas irremissivelmente. Este documento viria a ser citado num alvará de 10 de Março de 1618 (*Collecção Chronologica [...]*, p. 302). Chegados a 1635, continuavam as queixas de que várias mercadorias e encomendas de particulares vinham da Índia sem serem registadas nos cadernos, como aconteceu no caso da nau *Nossa Senhora da Oliveira* (AHU, *CU*, *Reino*, cx. 8, n.º 34).

[2307] Frédéric Mauro, *op. cit.*, vol. II, p. 102; Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos […]*, vol. III, p. 69.

[2308] Vide infra, vol. II, cap. III.

não se saber exactamente qual a quantidade que havia trazido a dita nau e qual é que havia dado entrada na Casa da Índia, coube a Gaspar Leitão, já por carta de 8 de Junho de 1512, receber 2 arrobas e 29,5 arráteis de maças; 5 quintais, 2 arrobas e 23 arráteis de cravo; 1 quintal e 7,5 arráteis de gengibre. Tudo isto correspondente à metade da carga que havia sido achada na ilha Terceira e à que se havia estimado ter entrado na Casa da Índia. Para além disso, Gaspar Leitão recebeu 4 varas de pano de Cambaia, 1 toalha listrada, 19 varas de "cacha", 2 varas, ¼ de pano de algodão, 5 varas e 1/3 de baetilha[2309].

Não se sabe o contexto em que se acharam as especiarias da Índia na ilha Terceira, nem se estas pertenciam ao rei ou a algum dos seus subordinados, pelo que não é possível determinar se estamos perante um caso de apreensão após furto e venda de mercadorias por parte de algum capitão ou de outra pessoa vinda da Índia, apreensão por desvio e venda de mercadorias legais sem passarem pela Casa da Índia (descaminho) ou de confiscação de mercadorias ilegais ali despachadas (contrabando). Por esta altura, conforme veremos nas *Ordenações da Índia*, vigorava um regime comercial exclusivo da Coroa com mercadorias defesas a outras gentes, embora com algumas excepções e outros comerciantes envolvidos[2310].

Um aspecto muito importante a salientar tem a ver, precisamente, com a maior ou menor incidência das actividades ilegais consoante os diferentes tipos de regime comercial. Tudo dependia do cumprimento da legislação e do funcionamento da máquina administrativa que englobava inúmeras pessoas desde o carregamento das mercadorias na Índia, ao seu transporte para o Reino, até ao descarregamento em Lisboa e ao consequente arrecadamento na Casa da Índia. Mas, como veremos adiante, essa máquina administrativa estava repleta de problemas e as actividades ilícitas tinham lugar em toda a vasta área de passagem/escala (proibida ou não) dos navios vindos da Ásia.

É de crer que no reinado de D. Manuel I já houvesse uma estrutura bem definida de desvio e contrabando de mercadorias nos locais de escala e portos de passagem, nomeadamente entre os Açores e as imediações de Lisboa, até com a conivência dos habitantes e das autoridades locais. Esta é uma situação que se

[2309] *Archivo dos Açores*, vol. V, pp. 110-111.
[2310] Vide infra, vol. II, cap. III.

consegue comprovar – de certo modo – desde o século XV, para o caso da faixa costeira entre Cascais e Lisboa[2311].

O caso do arquipélago dos Açores, a par de Lisboa, é central para a compreensão das ilegalidades que temos vindo a referir. No entanto, formado por 9 ilhas, quais delas seriam as mais problemáticas? Muito embora relativamente à carreira das Índias Ocidentais a informação sobre descaminho e contrabando nos Açores abunde, tendo já sido alvo da atenção de vários investigadores[2312], para o caso específico da carreira da Índia o assunto é menos conhecido. Em todo o caso, desde cedo que terá sido uma prática habitual, conforme documenta um regimento de 20 de Abril de 1520:

> "João Procel, por quanto nós somos certificado que da vinda que o ano pasado vieram as naos da India aas ilhas de Sam Miguel e Terceira, fomos muyto deservido em se tirarem das ditas naos muytas especiarias e drogarias e asi outras mercadorias e asy por outras vezes dantes desta que as ditas ilhas vieram ter as naos da India, querendo acerqua disso prover […]"[2313].

Aparentemente, os problemas atingiam maior dimensão em São Miguel e na Terceira, situação que é bem compreensível devido ao facto de as naus da Índia passarem mais vezes por estas ilhas[2314]. Porém, conforme refere João Marinho dos Santos, não era apenas nesses locais que as naus ancoravam, havendo portos secundários noutras ilhas do arquipélago açoriano que poderão ter tido alguma importância: Flores e do Corvo. Aliás, estes eram locais propícios à prática de comércio fraudulento, por serem as ilhas mais a Ocidente daquele arquipélago e por serem menos vigiadas. Embora a fiscalização também procurasse actuar nestes locais, os resultados eram menos satisfatórios[2315].

[2311] Segundo as disposições contidas no foral da alfândega de Lisboa de 20 de Junho de 1463. Pub. por F. Salles Lencastre, *Estudo sobre as portagens e as alfandegas em Portugal (seculos XII a XVI)*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, pp. 95-96 e *passim*; Marco Oliveira Borges, *O porto de Cascais [...]*, pp. 117-125.

[2312] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos [...]*, vol. II, pp. 91-104 [1.ª ed., 1965]; Maria Olímpia da Rocha Gil, *O Arquipélago dos Açores no século XVII. Aspectos sócio-económicos (1575-1675)*, Castelo Branco, [s.n.], 1979, pp. 339-347; Eufemio Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América [...]*, pp. 127-128; Artur Teodoro de Matos, "Os Açores e a carreira da Índia [...]", pp. 95-110; João Marinho dos Santos, *Os Açores [...]*, vol. II, pp. 400-403 e 406-410; Maria da Graça Mateus Ventura, "As arribadas como estratégia de fuga: Algarve, Açores, Antilhas", in Francisco Andújar Castillo e Pilar Ponce Leiva (coords.), *Debates sobre la corrupción en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*, Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2018, pp. 551-568.

[2313] *Archivo dos Açores*, vol. III, p. 29.

[2314] Vide infra, vol. II, cap. I.

[2315] João Marinho dos Santos, *op. cit.*, vol. II, p. 408.

Um factor importante que deve ser referido e que pesaria fortemente no impacto das actividades ilegais estava na capacidade de carga dos navios. Quanto maior fosse a tonelagem maior seria a quantidade de mercadorias transportadas, a possibilidade de parte delas não virem declaradas e de serem ocultadas em compartimentos secretos. Durante o primeiro terço do século XVI, a maior parte das naus da carreira da Índia tinham 400 tonéis[2316]. Relativamente às quantidades de mercadorias que traziam da Ásia, Afonso de Albuquerque referiu, em Outubro de 1512, que uma nau nova carregava entre 7.500 até 8.000 quintais, enquanto que uma nau velha levava menos 1.500 quintais, ou seja, entre 6.000 a 6.500 quintais[2317]. Segundo os cálculos de Vitorino Magalhães Godinho, isto orçava entre as 486 e 518 toneladas, no caso das naus novas, e 389 a 421, no das naus velhas[2318]. No total das cinco naus que entraram no Tejo em Junho de 1518, descarregaram-se 40.585 quintais de especiarias e drogas, o que dá, em média, 8.117 quintais por nau. Uma das naus chegadas a Lisboa em 1526 trazia 6.924 quintais, enquanto que em 1530 a carga de três naus chegadas à capital pesava 18.164 quintais, pelo que cada uma traria em média 6.054[2319].

Assim, para este período, as naus da Índia transportavam, em média, entre 6.000 a 8.000 quintais de especiarias e drogas declaradas, se bem que houvessem casos em que podiam trazer mais. No entanto, para conhecer com exactidão a capacidade de carga destas naus haveria que acrescentar à carga grossa – única conhecida – as quintaladas, câmaras, gasalhados e liberdades, isto é, tudo quanto a tripulação, os soldados, oficiais, funcionários e todas as categorias de passageiros levavam de objectos de uso pessoal, mercadorias autorizadas ou clandestinas[2320]. Importa não esquecer que os capitães, mestres, pilotos, escrivães e os artilheiros dispunham de uma câmara grande nos navios, ou pequena (camarote), conforme a categoria, enquanto que os marinheiros tinham direito a parte de uma câmara comum. Aí podiam arrumar, além dos objectos de uso pessoal, mercadorias até certos limites[2321]. Neste enquadramento, Magalhães Godinho calcula que a quantidade total que uma nau transportava andava entre os 7.000 e 10.000 quintais, sendo apenas declarados 6.000 ou 8.000 de especiarias[2322].

[2316] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos […]*, vol. III, p. 53.
[2317] *Cartas de Affonso [...]*, p. 83.
[2318] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit*., vol. III, p. 52.
[2319] Idem, *ibidem*, p. 52.
[2320] Idem, *ibidem*, p. 52.
[2321] Idem, *ibidem*, p. 59.
[2322] Idem, *ibidem*, p. 53.

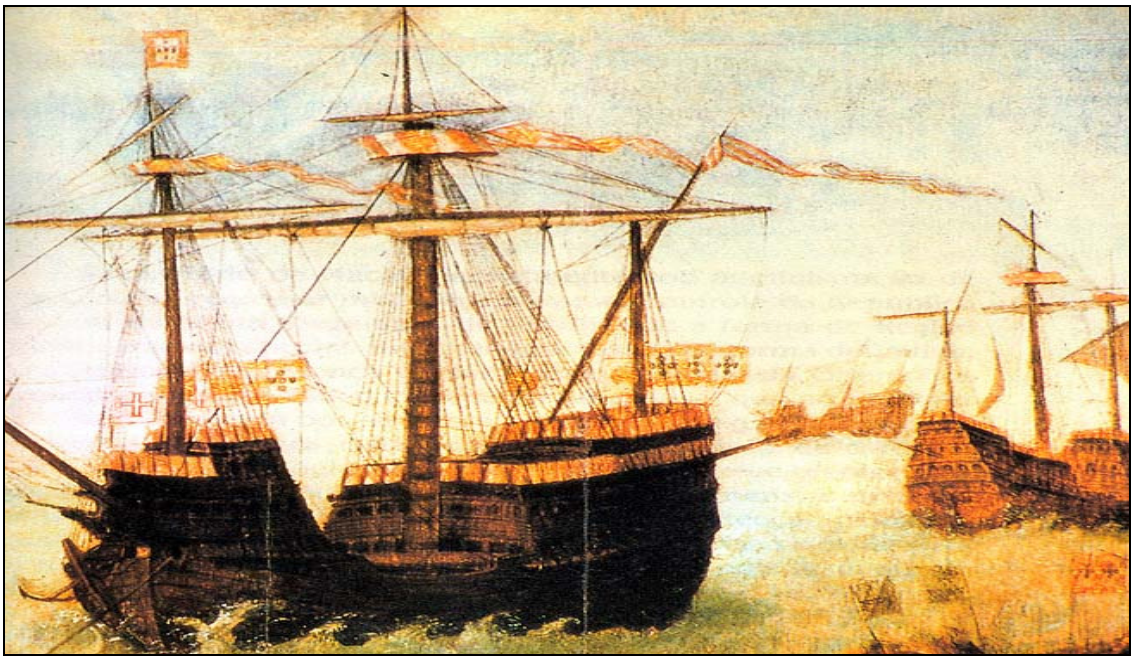

Fig. 83 – Nau redonda de grande porte, c. 1520.
Fonte: autor desconhecido (MNAA).

De modo a evitar a legislação e as buscas cerradas que eram feitas a bordo, é natural que os infractores fossem recorrendo a estratégias cada vez mais originais, ocultando as mercadorias em certos compartimentos e recipientes. Esta era uma actividade em que participavam capitães, pilotos, marinheiros e mestres de navios, além de mercadores e simples passageiros[2323]. Para o caso das Índias Ocidentais, os metais preciosos eram colocados em compartimentos ocultos que tornavam difícil a sua detecção, isto "porque una nao tiene mil partes secretas para esconder"[2324], havendo por vezes que destruir certas partes dos navios para os encontrar. Para além dos esconderijos que os navios proporcionavam aos mestres para ocultarem os tesouros, havia uma grande união entre os homens do mar, pelo que entre os marinheiros se encobriam os delitos com grande facilidade, havendo pouco temor ao castigo[2325].

Voltando aos casos de ilegalidades nos Açores, importa ver um ocorrido em 1543, aquando do naufrágio da nau *Grifo*. Por essa altura, o corregedor local mandou fazer um auto para apurar em que circunstâncias a nau se tinha perdido, ordenando a colocação de guardas e vigias na costa, bem como de um batel, para impedir que saíssem mercadorias sem que fossem cobrados direitos e garantir que tudo se poria em arrecadação[2326]. Inicialmente, ficou referido que os bens saídos da

[2323] Eufemio Lorenzo Sanz, *op. cit.*, t. II, p. 125; João Marinho dos Santos, *op. cit.*, vol. II, p. 407.
[2324] Eufemio Lorenzo Sanz, *op. cit.*, t. II, p. 125.
[2325] Idem, *ibidem*, t. II, pp. 125-126.
[2326] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 73, n.º 126.

nau não tinham grande valor, sendo que, por ter ido ao fundo a pique, dificilmente se iria conseguir algum tipo de recuperação. Contudo, mais adiante, o corregedor refere que no dia do naufrágio ordenou, por pregões, que todos os batéis que tinham vindo a terra com o fato que se salvou deveriam dirigir-se a uma praia local. Na presença de um juiz, de um contador e de escrivães, deveria ser posto em arrecadação o que se achou e fazer um inventário para que fossem cobrados os direitos régios na Casa da Índia[2327]. Acrescenta que o piloto da nau *Graça* salvou a gente da *Grifo* e que neste navio fora levado um cofre grande. O corregedor fez por saber igualmente se alguma pessoa levara alguma coisa da nau afundada, até porque todos os capitães e pessoas de mar da armada das ilhas acudiram e vinham em companhia da dita nau. Ficou provado que um capitão de uma caravela desta armada incorreu em ilegalidades:

> "Se proua que hum capitam de hum naujo da armada de vossa Alteza chamado valadares ouue hũa bueta as mãos E que a abrio no bateL em que se proua lhe Serem vistas pedras E annaes de pedras E por Ser Capitam de hũa carauella E não fiqarem(?) Com bastiam Coelho logo tente de Capitam-mor Senão elle E o capitam do galeam Sam vicemte que estauom pera ir via do Coruo a esperar a nao da Jndia que noso Senhor trara a saluamemto o não prendi Como a deuasa for aCabada a emujarey a vossa Alteza"[2328].

Este tipo de situações era apenas a ponta do iceberg de um problema muito mais alargado e que começava no Estado da Índia. Por esta altura, vivia-se uma grave crise naquelas partes, opondo as políticas comerciais régias a facções formadas por investidores e mercadores, situação que propiciava actos ilegais e a corrupção dos oficiais em serviço na Ásia. De facto, era frequente o furto de mercadorias, assim como a prática de actividades económicas não autorizadas, engrandecidas até devido à proliferação de povoados portugueses não oficiais para lá das fronteiras do Estado da Índia. Com base na documentação da época, sobretudo alusiva ao golfo de Bengala, desponta o cenário de um universo paralelo de homens que seguiam tácticas, comportamentos e hábitos independentes das instruções que eram dadas pela Coroa, destacando-se o contrabando[2329].

Num curioso testemunho do feitor de Cochim, Gaspar Luís da Veiga, escrito a 5 de Setembro de 1546, eram reveladas algumas suspeitas e diligências para se tentar evitar os repetidos furtos de especiarias:

[2327] Idem, *ibidem*.
[2328] Idem, *ibidem*.
[2329] Giuseppe Marcocci, "Entre guerras justas [...]", p. 283.

> "[...] por me nam vyrem ao Peso destes quinhentos bares senam trezemtos me pareceo verdade ser vendyda [a pimenta]. E desimuladamente mandei vygyar o ryo algumas noytes e secretamente dyse ao ouvidor que mandase vygyar da parte do mar e avera quatro dias que mandey hum meu sobrinho com os omes da feytoria da parte devayxy e eu da parte da cydade sem dyso dar nehuma conta a nehuma outra pesoa por ter sospeita e ha noyte ser escura. E semdo a meia noyte se tomou hum tone e hum parao caregados de pymenta e os portugeses que hyam nele fogyram sem fyquar nenhum meirinho somente hum moço. E tanto que foy tomada esta presa logo mandey chamar os sprivaes da feytoria e deixando todos na guarda da pymenta eu fuy chamar logo a sua casa o ouvidor e meirynhos e scprivaes e os trouxe a praya e se desembarquou ha pymenta que eram oytenta e duas saquas que logo mandei meter na feytoria e pesaram vynte cynquo bares e as oras que se acabou de recolher e fazer deligencia seriam tres oras depoys da meia noyte. E logo pela manha o capitam quysera mandar em busqua de hum navyo que estava na bara dyzendo que o paro hera seu o qual navyo se fez logo a vela de noyte e nam parecya pela manha. Destas delygencyas e devasa que dyso se tyrou ho capitam e ouvidor que tyram as testemunhas scpreveram a Vosa Senhoria o que dyso sabem [...]"[2330].

Neste caso, que não é nada surpreendente, temos um feitor empenhado em combater as ilegalidades, mas nem sempre assim acontecia. Era o fechar de olhos, a escassa vigia ou a participação dos oficiais régios neste tipo de actividades que elevava em muito o problema.

2.2.2. Ilegalidades na costa algarvia

Para além dos Açores, de Cascais, de outros locais costeiros nas proximidades de Lisboa e de Sesimbra, diversos sítios podiam receber a visita dos navios vindos da Índia e servir de apoio às actividades ilegais, como era o caso da costa algarvia, se bem que esta tenha ficado mais associada ao movimento da carreira das Índias Ocidentais. Na verdade, esta área, mas sobretudo "o Algarve ocidental, com Lagos e Portimão à cabeça, foi palco de combates, de naufrágios fingidos, de arribadas maliciosas, de contrabando desmesurado"[2331].

Contudo, o que sabemos sobre os navios da carreira da Índia na costa algarvia? Atentemos num exemplo específico referido por Gaspar Correia. Em 1525, no citado caso de D. Duarte de Meneses, vimos que o fidalgo fez de tudo para que, antes de chegar a Lisboa, a nau em que vinha parasse noutro local.

[2330] *Colecção de São Lourenço*, t. II, pp. 308-309.
[2331] Maria da Graça Mateus Ventura, *op. cit.*, p. 551.

Assim, depois da Aguada do Saldanha e da passagem pela ilha de Santa Helena, a nau em que vinha D. Duarte foi demandar a costa do Algarve, surgindo em Faro, terra senhoriada por sua prima, D. Branca, que prestou informações sobre o que se passava no Reino[2332]. Partindo dali, D. Duarte fez força para que o piloto o levasse a Sesimbra, terra da sua comenda, ordenando que se desembarcasse a sua fazenda com grande pressa. Contudo, a nau veio a naufragar, perdendo-se todas as mercadorias trazidas a bordo. D. Duarte, acusado de mau governo no que respeita à administração e ao comércio particular na Índia, acabaria preso por vários anos, tendo sido inclusive obrigado a pagar algumas indemnizações[2333].

Deste caso há que destacar a passagem de uma nau da carreira da Índia pelo Algarve, não se sabendo se ocorreu ali algum acto ilegal, e o descaminho ou contrabando de mercadorias em Sesimbra. A procura pela costa algarvia, na rota obrigatória da carreira das Índias Ocidentais e não da carreira da Índia, cujos navios normalmente seguiam até aos Açores e só daí rumavam à costa portuguesa, poderá ter sido mais rotineira do que se pensa, havendo outras situações que importa referir. De facto, existem vários indícios que nos levam a suspeitar de desvios forçados até àquela região, dando assim azo ao descaminho e ao contrabando de mercadorias vindas da Ásia.

Um outro exemplo a ter em conta envolve a chegada a Faro de uma nau capitaneada por D. Pedro de Castelo Branco. Por carta de 5 de Maio de 1543, Diogo Barbosa, juiz de fora daquela cidade, escreveu a D. João III referindo que, na noite de 30 de Abril desse ano, D. Pedro de Castelo Branco havia chegado à barra local numa nau da Índia. Tendo chamado o referido juiz, este surgiu na companhia de dois tabeliães e de um meirinho. Por essa altura, já havia desembarcado um tal de Barnabé Drago, cavaleiro de Alcoutim, com o seu criado, alegando que estava muito doente. D. Pedro declarou estar igualmente adoentado, referindo ao dito juiz que, a 23 de Abril, havia sido assaltado por uma nau de corsários franceses a 25 léguas do cabo de São Vicente[2334].

Cumprindo as suas funções, o juiz de fora de Faro e os seus oficiais estiveram dentro da nau capitaneada por D. Pedro de Castelo Branco durante duas noites. Por não haver tempo ideal para navegar rumo a Lisboa e por não ter companhia para fazer a viagem, alegando-se ainda o facto de ser perigoso partir naquela altura pois estava sem artilharia, com pouca gente e doente, a nau acabou

[2332] Gaspar Correia, *op. cit.*, vol. II, p. 856.
[2333] João Paulo Oliveira e Costa, "D. Duarte de Meneses [...]", pp. 387 e 397.
[2334] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 73, doc. 81.

por ficar na barra de Faro. O fidalgo português e alguns dos seus criados desembarcaram, não sem antes serem revistados, sendo que o juiz local argumentou, na carta que escreveu ao rei, que não havia estorvado o desembarque daquelas pessoas visto que "nam leuauam mercadaria algũa nem dinheiro E porque a nao vinha despoJada da sobredicta manejra"[2335]. O oficial régio terminou a carta dizendo que a devassa ainda não estava terminada e que logo enviaria os pormenores detalhados ao monarca assim que estivesse concluída.

Seis dias volvidos, Diogo Barbosa escreveu nova carta a D. João III, continuando a alegar que a nau "nunca mais teue companhija nem manejra pera se Jr pera lixboa", embora os marinheiros estivessem inquietos e quisessem desembarcar. Neste sentido, e com a maior brevidade, pedia instruções quanto ao que deveria ser feito em relação a este assunto e até mesmo ao salitre régio que vinha na nau. Mas o mais interessante é que Diogo Barbosa acrescentou que havia sido descaminhado cravo da nau portuguesa[2336]. Apesar do roubo perpetrado por corsários e de durante as buscas não terem sido encontradas especiarias, o juiz havia posto pessoas em terra a controlar a possível saída de mercadorias, tendo sido detectadas certas quantidades de cravo (2 sacos e 1 taleigo que pesavam 2 quintais e meia arroba, bem como 6 arráteis) na casa de uma mulher pobre, sendo que a dita não estava presente. O juiz mandou prontamente apreender o cravo e colocá-lo na alfândega até o rei decidir o que haveria de se fazer. Consequentemente, ordenou a rebusca da nau e interrogou a tripulação, mas não obteve qualquer resposta quanto ao desvio daquele cravo. Porém, Diogo Barbosa acabaria por descobrir quem pôs o cravo na dita casa, mas o indivíduo culpado haveria de fugir. Não dando o assunto por terminado, o oficial referiu ao rei que voltaria a escrever.

Já havíamos referido que, com grande probabilidade, a deslocação de D. Pedro de Castelo Branco para a costa algarvia tivesse sido premeditada, estando relacionada com a necessidade de desembarcar mercadorias antes de se chegar a Lisboa, o que veio mesmo a acontecer. Fica por saber, porém, a variedade e a real quantidade das mercadorias que a nau portuguesa atacada transportava, pois já vimos que foi omitida, pelo menos, a presença de cravo a bordo. Para além disso, fr. Luís de Sousa refere que o navio de D. Pedro vinha carregado de pimenta[2337]. Aliás, a razão para ter partido da Índia uma armada fora de época teve a ver com a

[2335] Idem, *ibidem*.
[2336] Idem, *ibidem*.
[2337] Fr. Luís de Sousa, *Anais de D. João III*, vol. II, liv. II, cap. I, pp. 205-206.

abundância de pimenta, sendo que o governador da Índia, amigo pessoal de D. Pedro[2338], encarregou-o de capitanear os navios rumo a Portugal[2339]. Neste sentido, é muito provável que os franceses tenham levado mais bens e fazendas do que aquelas que foram reveladas por D. Pedro de Castelo Branco. É possível, inclusive, que antes da chegada da nau a Faro tenham ocorrido descargas ilegais noutros pontos da costa algarvia. A presença de algarvios a bordo, conforme vimos para o caso de Barnabé Drago, que acabou por desembarcar da nau antes da chegada do juiz local, poderá ter sido outro dos factores para que a nau tenha sido desviada para aquela costa, sendo esta uma situação que poderia facilitar os contactos e a movimentação naquela área.

Refira-se ainda que com o desembarque de pessoas acresciam os contornos ilegais desta passagem pelo Algarve: a legislação vigente ordenava que ninguém saísse dos navios nos locais de escala, exceptuando uma pessoa de cada navio para obter mantimentos e alimentos, sendo que obrigava ainda as autoridades dos locais em que se encontravam os navios a deterem os infractores[2340]. Somente depois da descarga das especiarias e da vistoria final que deveria ser feita pelo guarda-mor das naus da Índia e seus ajudantes, ou seja, em Lisboa, é que os tripulantes podiam desembarcar.

Neste caso de provável intenção de navegar rumo ao Algarve para desviar bens e fazendas, acresce referir que D. Pedro de Castelo Branco vinha da Ásia famoso não só pelos serviços militares prestados à Coroa, mas também pela corrupção e violência exercida naquela região, sendo que em 1538 havia sido deposto da capitania da fortaleza de Ormuz pelo governador da Índia, Nuno da Cunha[2341].

Outro capitão de uma nau da Índia que passou pela costa algarvia no retorno da Ásia foi Martim Afonso de Sousa, que a 6 de Julho de 1558 foi ter à baía de Lagos. Vindo na nau *São Gião*, o capitão alegou que a sua presença naquele local prendia-se com o tempo contrário, que não havia permitido seguir viagem para Lisboa, acrescendo ainda o receio do encontro com corsários franceses, sendo necessário assegurar a fazenda régia[2342]. Além disso, Martim Afonso de Sousa referiu que a nau vinha em mau estado, que as pessoas estavam doentes e que os

[2338] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. V, pt. II, liv. VIII, cap. II, p. 179.
[2339] Francisco de Andrada, *op. cit.*, p. 376.
[2340] Vide infra, vol. II, cap. III.
[2341] Cf. Andreia Martins de Carvalho, "D. Pedro de Castelo Branco […]", pp. 319-338.
[2342] ANTT, *CC*, pt. I, mç. 112, n.º 45.

pilotos o haviam constrangido a decidir tomar aquele local. Mal soube da notícia, o corregedor de Lagos mandou que se fizesse a guarda à nau e que a mesma amarrasse.

Não sabemos se desta vez ocorreram actos ilícitos na costa algarvia, dúvida que ficava igualmente para o percurso costeiro antes de se chegar a Lagos, mas Martim Afonso de Sousa, que havia sido governador da Índia entre 1542-1545, tinha um vasto currículo que incluía roubos e outras ilegalidades, tendo ficado associado a várias polémicas[2343].

Em suma, se é sabido que uma certa parte do valor da quebra do peso da pimenta verificada à chegada a Lisboa era devida a compras de má qualidade, a carregamentos adulterados ou ao facto dessa mercadoria chegar a ser embarcada verde e molhada, acabando a carga por perder peso durante a viagem para o Reino[2344], a passagem dos navios pelos Açores e pela costa portuguesa, com a consequente prática de ilegalidades, também ajudava a aumentar esse problema. E quando se fala de pimenta também se pensa em outras especiarias, como vimos, envolvidas em fraudes.

Eram sobretudo os capitães de navios e os fidalgos que lideravam as actividades ilegais, de onde retiravam grandes proventos. Na citada carta de Silvestre de Bachão, de c. 1524, o autor denunciava – ainda que sem indicar nomes – a atitude desonesta de fidalgos que roubavam o rei e que enriqueciam rapidamente. Bachão referiu que na armada em que tinha viajado para a Índia tinham chegado àquela parte alguns fidalgos "que nam traziam que comer", mas que então, passados dois anos, eram homens de 20.000 e 30.000 cruzados[2345]. O dinheiro acumulado não era do trato legal, mas sim do roubo da fazenda régia, pelo que os fidalgos que acumulavam tais somas em dois anos não tinham ido à Índia para servir o rei. Defendendo as quintaladas que marinheiros deveriam ter direito a transportar nas naus da Índia, Silvestre de Bachão referiu que não eram elas que iriam provocar problemas ao negócio do monarca, pois quem mais roubava eram os capitães, tanto na viagem de ida como no regresso a Portugal[2346].

[2343] Cf., *e.g.*, *As gavetas [...]*, t. III, pp. 217-218.
[2344] Vide infra, vol. I, cap. III.
[2345] *As gavetas [...]*, t. V, pp. 49-50.
[2346] *Ibidem*, t. V, p. 50.

2.2.3. O elevar das ilegalidades durante o reinado de D. Sebastião

Dentro do âmbito daquilo que temos vindo a analisar, o ano de 1570 é bastante importante, pois nesta altura surgiu uma conjuntura muito específica que levou a significativas mudanças no que respeita ao modo como o poder régio encarava o comércio com a Ásia, rompendo com mais de meio século de monopólio comercial quase efectivo da Coroa. A 1 de Março deste ano, com a promulgação do *Regimento do trato da pimenta, drogas e mercadorias da Índia*[2347], alterou-se o regime comercial de exploração da carreira da Índia, passando o negócio para as mãos dos privados. Para a justificação dessa mudança, D. Sebastião alegou que as pessoas que andavam no comércio da pimenta e demais especiarias asiáticas usavam "modos e meyos illicitos", causando muito "deserviço" e prejuízo. É que essas pessoas continuavam a adquirir especiarias mesmo sendo expressamente proibido por lei – acarretando esse procedimento ilícito a pena de morte e outras penas pesadas –, situação que constituía um grande entrave à conservação e ao desenvolvimento do Estado da Índia[2348].

Um dos aspectos a reter neste regimento é que não só o contrabando estaria a atingir níveis nunca antes vistos como as fazendas estavam a deixar de chegar a Portugal, sendo levadas para outras partes. Consequentemente, isso terá abarcado igualmente as mercadorias legais, o que levava a que não se cobrassem quaisquer direitos fiscais para a Coroa portuguesa. Para fazer face a esta situação, o monarca mandou entregar o trato da pimenta e demais especiarias a seus vassalos, a toda e qualquer pessoa, fosse qual fosse a sua qualidade, de modo a que trouxessem as mercadorias para o Reino. Insistia-se que deveriam ser pagos os devidos direitos fiscais à fazenda régia e evitados os meios ilícitos que vigoravam[2349]. Porém, aqueles que comprassem pimenta fora de Cananor, Chalé, Cochim e Coulão, que levassem a pimenta para outros lugares ou comprassem para revender, ficariam sujeitos à pena de morte e à perda dos seus bens, sendo que metade recairia para a fazenda e a outra para os acusantes. Este comércio, por outro lado, estava vedado aos vice-reis e aos governadores da Índia, aos vedores da fazenda, capitães, feitores e outros oficiais das fortalezas das cidades atrás indicadas[2350].

[2347] Pub. in *Leys, e Provisoes, que elRey dom Sebastiã nosso senhor fez depois que começou a gouernar*, Lisboa, Impressas em Lisboa por Francisco Correa, 1570, fls. 199-223.
[2348] *Ibidem*, fls. 199-200.
[2349] *Ibidem*, fls. 199-201.
[2350] *Ibidem*, fls. 201-203.

Parece não oferecer dúvida de que esta medida de mudança no comércio com a Ásia, e que não levou a retornar totalmente o trato das especiarias aos primórdios da carreira da Índia, visto que alguns dos fundamentos do antigo regime comercial mantiveram-se, esteve relacionada com a falha nas sucessivas tentativas da Coroa pôr fim, ou pelo menos combater de forma mais eficaz, o "contrabando" de produtos exclusivos ao negócio do rei. Para além disso, era difícil ao rei manter um carácter marcadamente exclusivo de tamanha empresa com cada vez menos recursos próprios[2351].

Para a época de promulgação deste regimento temos identificada uma situação ilícita envolvendo navios vindos da Ásia, tendo ocorrido algures entre 1569 e 1570. Num destes anos, Francisco do Rego Sá, morador na ilha de São Miguel, sabendo que uma nau da Índia havia chegado à Terceira e que não estava nas ilhas a armada de protecção que costumava levar as naus para Lisboa, ofereceu-se voluntariamente para, com uma caravela sua, dotada de mantimentos, artilharia e com 80 soldados, fazer a escolta da nau até à capital[2352]. Já na barra de Lisboa, surgiu a notícia de que 2 naus da Índia vinham de arribada, pelo que o capitão-mor da nau da Índia recém-chegada à capital e Francisco do Rego ficaram incumbidos de ir no seu encalço. As naus foram encontradas a 15 léguas de Lisboa e escoltadas para a cidade. Quanto às actividades ilícitas, não se conhecem pormenores exactos, apenas que, durante o trabalho de vigia das naus, Francisco do Rego "tomou muito cravo e canela, que se delas tirou escondido, que todo foi entregue a Simão Cabral, em que deu à fazenda muito proveito"[2353].

Até quando teria prevalecido o regime de liberdade comercial vigente no *Regimento do trato da pimenta […]* e até que ponto teria sido realmente exercido? Logo por alvará de 8 de Março de 1574, foi restringido o negócio da pimenta, a liberdade de comércio e o sistema de arrendamentos ou de contratos a mercadores particulares vigentes naquele regimento. Considerando que o preço da pimenta aumentara muito na Índia e que no Reino rendia pouco, "por ser trazida por muitos e estar em muitas mãos"[2354], D. Sebastião decidiu que esta especiaria voltaria a ser

[2351] Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, p. 62; Bruno Gonçalves Neves, *op. cit.*, pp. 84-85.
[2352] Gaspar Frutuoso, *Saudades da Terra*, liv. IV, vol. I, Ponta Delgada, Instituto Cultural de Ponta Delgada, 1977, pp. 256-257.
[2353] Idem, *ibidem*, liv. IV, vol. I, p. 257.
[2354] *Regimento da Casa da Índia […]*, p. 114.

reservada e defesa como antes era. Voltava-se ao antigo processo de comprar por conta da fazenda real, vendendo-a na Casa da Índia[2355].

Vitorino Magalhães Godinho, relatando a situação de 1578 e sem ter em conta o alvará de 1574 citado no *Regimento da Casa da Índia. Manuscrito do século XVII […]*, refere que, nas naus rumo à Ásia, o coral, o azougue, o cinábrio, o cobre, os vidros e os espelhos venezianos iam por conta do rei, sendo que os particulares não podiam remeter estas mercadorias sem licença regia formal[2356]. Por outro lado, um relatório de 1607 sobre o trato da pimenta informava que o regime de monopólio da Coroa fora prolongado até 1579, ignorando a lei de 1570. Se, efectivamente, houve uma mudança de regime comercial, e essa é confirmada pelo alvará de 8 de Março de 1574, a mesma não durou muito tempo. É que perto do final do reinado de D. Sebastião foi introduzido o sistema de contratos de trazida de pimenta e outras especiarias da Ásia para o Reino[2357]. Assim, entre 1576 e 1597, o monopólio da pimenta foi concedido a diversos grupos económicos de diferente composição, envolvendo alemães, italianos e portugueses, vigorando contratos que funcionavam habitualmente por períodos de cinco anos[2358].

De qualquer forma, fosse qual fosse o tipo de regime comercial em torno da pimenta, a verdade é que existiam outros produtos em circulação – alguns deles fora da esfera do monopólio – e as actividades ilegais iam tendo lugar, podendo envolver até mesmo os navios da armada das ilhas. O regimento do capitão-mor da armada das ilhas de 1572 ordenava que, enquanto as naus da Índia estivessem na paragem do Corvo com a armada de protecção ou já a caminho para Lisboa, o capitão-mor deveria ter "tal guarda e vigia que se não possa tirar della nem baldear em outros nauios fazenda algua da que troixerem nem se fação outras alguas cousas contra meu serviço […]". Deveria ainda requerer aos capitães, mestres e pilotos dos navios da sua armada que tivessem "diso o mesmo cuydado"[2359]. Portanto, também fazia parte das funções do capitão-mor tentar evitar o furto, descaminho e contrabando, se bem que a proximidade com os navios vindos da Ásia acabasse por ser mais um problema e os próprios navios da armada de defesa pudessem servir como meio de transporte para as ilegalidades praticadas.

[2355] Francisco Paulo Mendes da Luz, *O Conselho da Índia*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1952, p. 240, n. 4.
[2356] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, p. 63.
[2357] Idem, *ibidem*, pp. 63-64.
[2358] A. R. Disney, *op. cit.*, p. 92; Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, pp. 63-68.
[2359] BGUC, cód. 3.074, fls. 79-87; pub. por Artur Teodoro de Matos, *A armada das ilhas […]*, p. 21.

Nos anos seguintes, actos ilícitos continuaram a ocorrer nos Açores. Em 1577, nas rochas do Monte Brasil, do lado do mar, foi detectado um barril e um fardo com anil e vários sacos com canela, cravo e lacre. Um ano volvido, num fardo de arroz proveniente de uma nau da Índia que pairava em frente a Angra, foi achada uma arroba e seis arráteis de pimenta que vinham dissimulados[2360].

2.2.4. Ilegalidades durante a Monarquia Hispânica

Mais grave era quando este tipo de acontecimentos tinha lugar junto a Lisboa, inclusive na Casa da Índia, centro regulador do comércio ultramarino português. Durante a Monarquia Hispânica ocorreram várias modificações importantes relacionadas com o funcionamento deste estabelecimento, quer devido à corrupção dos seus oficiais, à nova mudança de instalações, bem como à situação de arrendamentos a que esteve sujeito[2361].

Fig. 84 – Vista para o Paço da Ribeira e Casa da Índia.
Fonte: Georg Braun e Frans Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*, vol. I, 1572 (ICGC).

[2360] Idem, "A provedoria das armadas da ilha Terceira e a carreira da Índia no século XVI", in Luís de Albuquerque e Inácio Guerreiro (eds.), *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa. Actas*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1985, pp. 71-72; João Marinho dos Santos, *op. cit.*, vol. II, p. 408.
[2361] Sobre as mudanças de lugar da Casa da Índia entre o reinado de D. João III e a Monarquia Hispânica, cf. Francisco Paulo Mendes da Luz, *op. cit.,* pp. 47-48; *Regimento da Casa da Índia […]*, pp. 16-19.

Em 1586, estabeleceu-se o arrendamento da Casa da Índia para um período de sete anos, situação que levou a clamores entre os comerciantes menos poderosos e à indignação de Diogo de Couto[2362]. Os números envolvidos são bastante eloquentes. Se anteriormente os direitos cobrados na Casa da Índia andariam à volta dos 80 milhões de reis anuais, a sociedade arrendatária passou a pagar 137 milhões. Neste número estavam incluídos os fretes, se bem que estes não pudessem exceder ¼ do total, logo, a parte dos direitos atingia a centena de milhões[2363]. A este número havia ainda que adicionar o ganho dos contratadores, sendo que, segundo Vitorino Magalhães Godinho, o "contrabando" ultrapassaria largamente os 25%[2364].

Fig. 85 – Pormenor da área portuária de Lisboa em finais do século XVI.
Fonte: Theodor de Bry, *Americae Tertia Pars […]*, Frankfurt, 1593 (LC).

Esta mudança não fez com que os actos ilícitos cessassem. A 30 de Agosto de 1597, Filipe II encarregou o inquisidor-mor e presidente do Desembargo do Paço, o bispo D. Pedro de Castilho, de inquirir todos os oficiais da Casa da Índia. Iniciando em 1598, o interrogatório haveria de terminar apenas em 1602, sendo que uma das irregularidades detectadas tinha a ver com o facto dos funcionários da dita Casa deixarem passar os carregamentos de canela sem que os escrivães

[2362] Diogo de Couto, *op. cit.*, dec. X, pt. II, liv. VIII, cap. VI, pp. 295-296.
[2363] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, p. 69.
[2364] Idem, *ibidem*, p. 69.

exigissem os direitos fiscais devidos à fazenda real[2365]. Para além disso, e segundo o depoimento do escrivão António Roiz (1602), «ordinariamente se queixão todos os anos os mercadores em especial nesta Casa Nova da Índia que lhes faltam muitas fazendas que nella metem»[2366]. Terá sido por situações deste género que, logo a 18 de Agosto de 1601, desrespeitando o juramento de que nunca se iriam nomear estrangeiros para postos da administração pública em Portugal, o rei ordenou que a fiscalização e descarga das naus da Índia fosse feita por espanhóis[2367]. Mais tarde, por carta de 16 de Outubro de 1633, ordenava-se que os estrangeiros não pudessem ter ofícios no Reino português, conforme a lei de D. Manuel I, a qual havia sido confirmada pelos monarcas seus sucessores[2368].

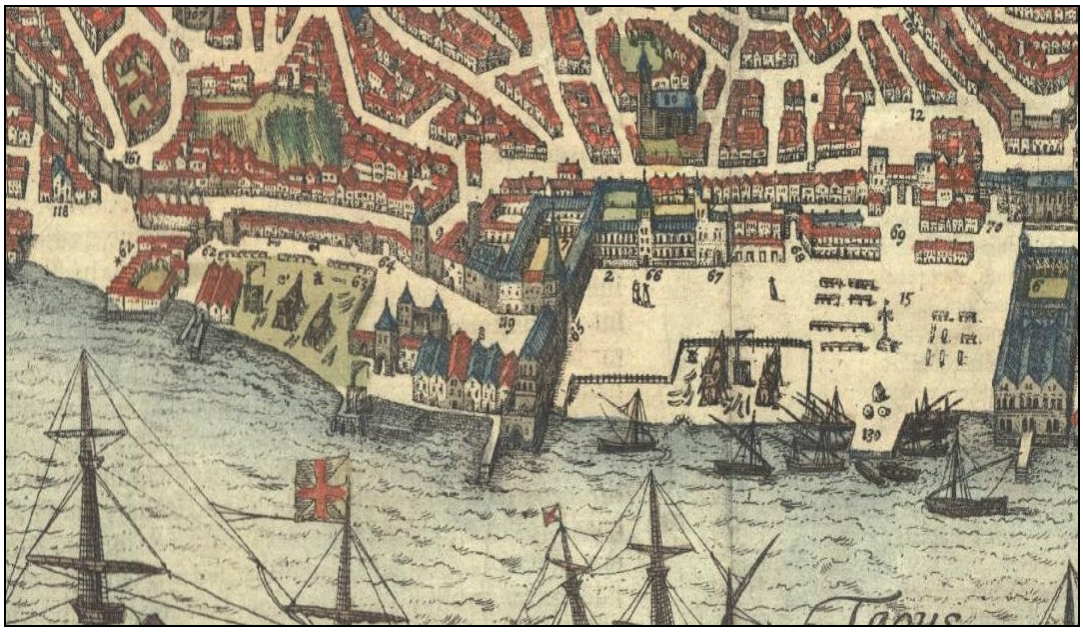

Fig. 86 – Paço da Ribeira com a nova Casa da Índia e seus armazéns.
Fonte: Georg Braun e Frans Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*, 1598 (ICGC).

Um caso algo caricato, e que mostra bem como a administração da Casa da Índia precisava de reformulações, tem a ver com o provedor – nessa altura já não se designava feitor – que nela servia em 1602. Por essa altura, com 75 anos de idade, Nicolau Pedro Cochino, apontado como um homem bastante honesto, pontual, de irregularidades quase nulas e que servia no cargo desde o reinado de D. Sebastião, tendo ainda passado pela Índia (onde exerceu o oficio de provedor da Fazenda de Cochim), já não desempenhava devidamente as suas funções,

[2365] Francisco Paulo Mendes da Luz, *op. cit.*, p. 48.
[2366] Apud *Regimento da Casa da Índia […]*, p. 18.
[2367] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, p. 69.
[2368] Visconde de Santarém, *Quadro elementar […]*, t. I, p. 33.

chegando mesmo a ser referido que não acudia aos negócios e que se deixava dormir[2369].

Chegados a 1605, e devido aos abusos que se haviam introduzindo na Casa da Índia com o decorrer do tempo, D. Estêvão de Faro recebeu instruções para reformar a dita Casa e Armazéns, sendo esse trabalho "mui necessario"[2370]. Para a dita reforma ir avante era ordenado que os escrivães suspensos dos seus ofícios ou que estivessem presos fossem chamados. Argumentava-se que estes podiam "ter mais noticia das cousas e negoceos da dita Casa que os que ao presento servem nella. E me avisareis, do zelo que mostrarem em meu serviço para conforme a isso lhes fazer merçe e castigalos se não acodirem bem a elle"[2371].

Neste período de ocupação espanhola surgem também novidades e mudanças quanto ao trato comercial com a Ásia, sendo que em 1597, por exemplo, o Estado voltou novamente a deter o monopólio do comércio. As desgraças abatiam-se sobre a carreira da Índia e o trato restringia-se consideravelmente, agora sob concorrência de ingleses e neerlandeses, que traziam para a Europa grossas cargas de pimenta e outras especiarias. Isso levou a que os particulares não ousassem arriscar na formação de companhias comerciais para explorar o estanco da trazida[2372].

Para o caso dos portos da costa portuguesa, já tivemos oportunidade de focar Cascais e Sesimbra, se bem que a área costeira de Setúbal – como veremos adiante – também tenha estado envolvida em actividades ilegais. No que respeita ao primeiro porto, sabe-se que perdurava enquanto local de actividades ilegais, chegando as pessoas locais a colaborar nas operações e a ajudar os traficantes[2373]. Neste sentido, diferentes produtos acabavam por ser consumidos a nível local, assim como serviam para decoração e as tarefas do dia a dia. Durante trabalhos arqueológicos realizados na fortaleza de Nossa Senhora da Luz, e entre diversos materiais, foram exumados fragmentos de pratos e taças de faiança da dinastia Ming (1360-1644), abrangendo um espectro cronológico balizado entre a segunda

[2369] «[…] era já muito velho e por sua idade não pode acudir aos negócios da Casa e aos requerimentos das partes e está sempre dormindo posto que muito continuo na Casa» (ANTT, *Chancelaria de D. Filipe I*, liv. 6, fl. 37; *apud* Francisco Paulo Mendes da Luz, *op. cit.*, pp. 49-50).
[2370] A instrução é de 24 de Setembro (AGS, *S. Ples*. 1492, fls. 37-41; pub. Francisco Paulo Mendes da Luz, *op. cit.*, pp. 403-410).
[2371] AGS, *S. Ples*. 1492, fls. 37-41; pub. Francisco Paulo Mendes da Luz, *op. cit.*, pp. 403-410.
[2372] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, p. 68.
[2373] R. J. Barendse, *The Arabian Seas. The Indian Ocean world of seventeenth century*, [s.l.], East Gate Book, 2002, p. 319.

metade do século XVI e a primeira do seguinte[2374]. É bem possível que estes objectos tenham dado entrada em Cascais através de actos ilícitos.

Temos vindo a referir que uma das formas de fugir ao controlo régio para poder desviar mercadorias consistia nos assentos de menor valor que se faziam durante a carga dos navios na Índia, sendo que chegaram até nos alguns casos concretos. Em 1601, por exemplo, o marinheiro Pedro Fernandes, vindo a bordo da nau *São Francisco*, «trouxe no seu agazalhado seis fardos de canella os quais Registou na India e por "erro" do escriuão Jorge de lemos não asentou mais que dous»[2375]. A mercadoria foi apreendida, mas Pedro Fernandes pediu ao rei que lhe entregassem os ditos fardos, isto mediante o pagamento dos respectivos direitos. Alberto Iria crê que o rei tenha acedido a tal pedido[2376].

A 30 de Março de 1604, no Conselho da Fazenda, consultou-se uma petição de Brás Telles de Meneses, que, no ano seguinte, iria para a Índia como capitão-mor da armada anual. Com efeito, o futuro capitão-mor pedia ao rei a licença para trazer a bordo das naus da sua armada 400 quintais de pau-preto, mediante o pagamento dos respectivos direitos na Casa da Índia, à semelhança do que se fizera a outros capitães-mores. Contudo, tal como no caso de D. Francisco Telo e depois de votação no Conselho, apenas foi permitido o transporte de 200 quintais daquela mercadoria[2377].

Por carta de 16 de Julho de 1605, o bispo D. Pedro de Castilho deu conta a Filipe III que José Gomes, bombardeiro da nau *São João*, trouxe da Índia um quintal de canela sem proceder ao seu registo[2378]. É bem provável que o caso só tenha sido descoberto porque, entretanto, o bombardeiro havia morrido durante a viagem, não tendo tido oportunidade de tentar fugir à fiscalização da Casa da Índia.

Estes são alguns dos casos específicos que chegaram documentados até aos nossos dias, sendo que a documentação normativa deixa antever de que se estava perante um universo muito mais alargado[2379]. Porém, face à sua facilidade de transporte e possibilidade de ocultação, as pedras preciosas seriam aquelas que mais facilmente poderiam fugir ao registo, até porque, à chegada ao Reino, mais rapidamente poderiam ser desviadas sem que fossem detectadas, evitando-se o

[2374] J. A. Severino Rodrigues *et al*., "As cerâmicas da Idade Moderna da fortaleza de Nossa Senhora da Luz, Cascais", in *Velhos e Novos Mundos. Estudos de Arqueologia Moderna*, vol. II, Lisboa, Centro de História de Além Mar, 2012, p. 870.
[2375] Apud Alberto Iria, *op. cit*., p. 15.
[2376] Idem, *ibidem*, p. 15.
[2377] AHU, *CU*, *Índia*, papéis avulsos, 1604, *apud* Alberto Iria, *op. cit*., p. 18.
[2378] BA, cód. 51-VIII-19, fl. 184, n.º 336.
[2379] Vide infra, vol. II, cap. III.

pagamento de direitos. Tomando como exemplo 1613, neste ano referia-se que as mercadorias estavam a dar entrada de forma confusa e apressada nas naus de torna-viagem, não se fazendo o correcto registo de tudo o que era embarcado, chegando a ser indicado que muita pedraria ia fora de registo[2380].

Apesar de as especiarias aparecerem sempre no centro das atenções e das preocupações da Coroa, muitas outras mercadorias ou bens de particulares adquiridos na Ásia poderiam vir fora de registo, causando problemas à chegada a Lisboa. Continuando no caso das pedras preciosas, para 1622 sabe-se que dois bisalhos de diamantes que vieram na nau *Nossa Senhora do Paraíso* não estavam registados, não tendo sido pagos direitos à chegada à capital. Contudo, para "descarregar suas consienças"[2381] e seguindo exemplos de anos anteriores, as pessoas envolvidas decidiram querem pagar esses direitos.

Por fim, em 1625, D. Maria da Cunha, vindo com a sua família na nau *Nossa Senhora da Quietação*, trazia uns biombos que não estavam registados, pelo que foram confiscados pelos oficiais da Casa da Índia. No entanto, D. Maria da Cunha havia alegado que esses biombos eram usados e que faziam parte do serviço de sua casa, tendo pedido ao rei que lhe fossem devolvidos, situação que ainda não estava resolvida em Janeiro de 1626[2382]. Seja como for, neste caso específico vemos como a malha de controlo contra as ilegalidades funcionou entre os funcionários da Casa da Índia, ficando por saber se os procedimentos foram os mesmos relativamente a prováveis mercadorias e bens de outras pessoas que tenham vindo fora de registo ou que levantavam dúvidas.

2.3. Descaminho e contrabando de escravos

2.3.1. Origem e destino dos escravos

Desde cedo que surgem informações sobre escravos que vinham na rota de retorno da carreira da Índia, mas, apesar das várias indicações historiográficas, o assunto é pouco conhecido e, pelo menos para os séculos XVI-XVII, ainda não recebeu a devida atenção. De facto, apesar dos diversos dados contidos em alguns estudos, a verdade é que estes aparecem, de uma forma geral, quase sempre soltos e dispersos, sem haver investigações específicas e aprofundadas sobre o

[2380] AHU, *CU*, *Índia*, cx. 2, n.º 91.
[2381] Idem, *ibidem*, cx. 14, n.º 73.
[2382] Idem, *ibidem*, cx. 14, n.º 6.

tema[2383]. Por outro lado, alguns escravos também eram levados para a Ásia, algo que deverá ter acontecido desde os primeiros tempos desta ligação marítima[2384].

A origem dos escravos que vinham embarcados era bastante variada. Poderiam ser adquiridos na costa oriental africana, sobretudo em Moçambique, na ilha de São Lourenço[2385] – reservatório onde os comerciantes das cidades muçulmanas da África oriental e das cidades indianas já iam buscar escravos antes da chegada portuguesa ao Índico[2386] –, mas também em diversos pontos da Índia, no Sueste Asiático ou provir da China, do Japão, etc. Relativamente aos escravos mouros da Índia, eram considerados os mais inteligentes de todos os escravizados, sendo grandes servidores, apesar de lhes atribuírem má inclinação e de os referirem como finíssimos ladrões[2387]. Por sua vez, os japões e chineses eram descritos como exercendo todas as artes com bom entendimento, sendo de grande inteligência. A procura de chineses chegou a ser especialmente intensa, pelo menos no início do século XVII, porque eram fiéis e industriosos, muito diligentes no

[2383] Cf., *e.g.*, Fortunato de Almeida, *História de Portugal*, t. V, Coimbra, Fortunato de Almeida, 1927, pp. 129-130 e 141; A. R. Disney, *op. cit.*, pp. 31-32; Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos [...]*, vol. IV, Lisboa, Editorial Presença, 1987, pp. 168-169, 198 e 204; A. J. R. Russel-Wood, "Men under stress [...]", pp. 23, 29 e 34; Vitorino Magalhães Godinho, "Os portugueses e a «carreira da Índia» [...]", p. 366; C. R. Boxer, *O Império [...]*pp. 214-215; Jeanette Pinto, "The decline of slavery in portuguese India with special reference to the North", in *Mare Liberum*, n.º 9, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1995, p. 236; A. J. R. Russel-Wood, "A dinâmica da presença brasileira no Índico e no Oriente. Séculos XVI-XIX", in *Topoi*, vol. 2, n.º 3, 2001, p. 24; Rui Landeiro Godinho, *A carreira da Índia [...]*, pp. 53, 68-69, 93, 95-97, 128 e 216-217; Jorge Fonseca, *Escravos e senhores na Lisboa quinhentista*, Lisboa, Edições Colibri, 2010, pp. 66-69 e 238; Caroline Ménard, ""Un esclavo que se llama Antonio": venta de dos esclavos asiáticos en Galicia a inicios del siglo XVII", in *Cuadernos de Estudios Gallegos*, n.º 125, 2012, pp. 233-244; Patricia Souza de Faria, "De Goa a Lisboa: memórias de populações escravizadas do império asiático português (séculos XVI e XVII)", in *Revista Ultramares*, vol. 5, n.º 9, 2016, pp. 91-120. No entanto, recentemente, saiu uma obra que dedica algum espaço aos escravos que vinham na carreira da Índia, parecendo ser o estudo mais completo que está disponível: Arlindo Manuel Caldeira, *Escravos em Portugal. Das origens ao século XIX*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2017, pp. 47-65, 89-90 e 132-133. Isto não esquecendo, claro, que existe um ou outro trabalho que aborda a vinda de escravos, mas para cronologias já mais tardias. Cf., *e.g.*, Filipa Ribeiro da Silva, "O tráfico de escravos para o Portugal setecentista: uma visão a partir do "despacho dos negros da Índia, de Cacheo e de Angola" na casa da Índia de Lisboa", in *Revista de História*, n.º 29, 2013, pp. 47-73; Philomena Sequeira Antony, *Relações intracoloniais, Goa-Bahia, 1675-1825*, Brasília, FUNAG, 2013, pp. 218-220.

[2384] Numa carta não datada, enviada por Silvestre de Bachoom a D. Manuel I, aconselhava-se que escravos da Guiné fossem instruídos, na ribeira de Lisboa, nos ofícios de calafate, tanoeiro e ferreiro, de modo a servirem na Índia. Silvestre de Bachoom queixava-se que as pessoas que desempenhavam esses ofícios na Ásia não eram competentes, sendo que dentro de 10 anos, seguindo aquelas recomendações, o monarca poderia ter uma taracena em condições (cf. *As gavetas [...]*, t. IV, pp. 45-46).

[2385] *Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções (1625-1627)*, vol. I, p. 82.

[2386] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos […]*, vol. IV, p. 173.

[2387] Idem, *ibidem*, vol. IV, p. 199.

trabalho e excelentes cozinheiros[2388]. Quanto aos japões, também bastante apreciados, a sua compra e venda chegou a ser proibida pela Coroa[2389].

Apesar destas diversas proveniências, parece ser em Moçambique que tinham lugar os maiores carregamentos, sendo frequentes, como vimos, referências a navios que, mesmo vindo em torna-viagem, ali carregavam entre 200 a 400 escravos. Ainda que este local de escala chegasse a ser desaconselhado, principalmente pelo perigo de entrada no porto local, mas também devido à falta de abastecimentos e às doenças tropicais endémicas nessa região, as ilegalidades acabavam por ser um aliciante, estando ligadas ao contrabando de escravos, ouro e marfim[2390]. Neste sentido, é muito provável que a necessidade de se fazer escala em Moçambique, entre diversos factores, sobretudo as condições naturais adversas e o mau estado dos navios, também tenha estado relacionada com a ambição de se carregar escravos em grandes quantidades, uma das situações ilegais atrás descritas e que poderá ter contribuído para que existam poucos registos escritos de paragens naquele sítio[2391].

Para o caso atlântico, os navios da Índia iam carregar normalmente a Angola. Sabe-se que Luanda, a partir do último quartel do século XVI, tornou-se o grande porto de exportação de escravos para as partes atlânticas. Segundo Arlindo Manuel Caldeira, esses escravos destinavam-se mormente ao Brasil e à América Central, sendo irrelevante o destino europeu, exceptuando pequenas remessas de escravizados que eram enviadas por particulares ou por eles trazidas quando regressavam ao Reino[2392]. No entanto, a verdade é que ainda está por apurar o impacto comercial da passagem das naus da Índia por Angola e o consequente transporte de escravos para Portugal ou até para outros locais. Uma das razões para se proibir a escala em Angola – lugar com ligações regulares com o Brasil[2393], havendo três rotas marítimas principais que articulavam os dois pontos atlânticos

[2388] Idem, *ibidem*, vol. IV, p. 199.
[2389] Sobre os escravos adquiridos no Japão, cf. Arlindo Manuel Caldeira, *op. cit.*, pp. 47-49.
[2390] T. Bentley Duncan, "Navigation between Portugal and Asia […]", pp. 5-6; Rui Landeiro Godinho, *op. cit.,* pp. 152-153.
[2391] Para um apuramento das escalas em Moçambique, cf. idem, *ibidem,* pp. 151-153.
[2392] Arlindo Manuel Caldeira, *op. cit.*, p. 84.
[2393] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. III, p. 69.

durante o século XVII[2394] – residia precisamente no facto de as naus aportarem ali para adquirir escravos[2395].

A passagem pelo arquipélago de Cabo Verde, sobretudo pela ilha de Santiago, também levou a casos de compra de escravos. Assim foi em 1504, durante a vinda de Afonso de Albuquerque da Índia e depois de quase dois meses de calmarias na área da Guiné, onde adoeceram e morreram muitas pessoas da armada[2396]. Na ilha de Santiago os sobreviventes descansaram durante alguns dias, adquiriram água, alimentos e escravos para auxiliarem nas manobras náuticas da fase final do trajecto até Lisboa[2397].

Considerados pelo italiano Giulio Landi, c. 1523, como aqueles que aprendiam as tarefas com maior facilidade, até a tocar luth, e estando aptos a manejar armas[2398], os escravos que chegavam a Santiago eram provenientes, sobretudo, da costa da Guiné. Do comércio de mercadoria humana realizado entre as duas partes, uma certa quantidade era embarcada para Sevilha em navios castelhanos, mas a maioria seguia directamente para Portugal e, um pouco mais tarde, para as Índias de Castela[2399]. Entre 1513 e 1515, foi registada a chegada de 3.160 escravos a Santiago, sendo que 520 seguiram para Castela, c. 2.000 para Portugal, enquanto que os restantes ficaram na ilha[2400]. Porém, relativamente à carreira da Índia, não temos dados para compreender as quantidades de escravos que, em Santiago, chegaram a ser embarcados.

De uma forma geral, e à semelhança do que acontecia nos casos de descaminho e contrabando de especiarias asiáticas, não era apenas aos Açores e a Portugal que os escravos vinham parar, mas também ao Brasil. Russel-Wood refere que, ainda no século XVI, as naus portuguesas vindas da Índia paravam nos portos brasileiros, sendo ali desembarcados escravos oriundos da África oriental[2401]. Para

---

[2394] Para o Recife (com aproximadamente 35 dias de viagem a partir de Luanda), para a Baía (40 dias) e para o Rio de Janeiro (50 dias) (cf. Luiz Felipe de Alencastro, "A rede económica do mundo atlântico português", in Francisco Bethencourt e Diogo Ramada Curto (dir.), *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*, Lisboa, Edições 70, 2010, p. 125).

[2395] Vitorino Magalhães Godinho, "Os Portugueses e a «carreira da Índia» […]", p. 357.

[2396] *Collecção de noticias [...]*, t. II, n.º I e II, pp. 227-228; Marco Spallanzani, *Giovanni da Empoli [...]*, pp. 150-151; Alexandra Pelúcia, *Afonso de Albuquerque [...]*, pp. 131-132.

[2397] *Collecção de noticias […]*, t. II, p. 228; Marco Spallanzani, *op. cit.*, p. 150; Alexandra Pelúcia, *op. cit.*, pp. 131-132.

[2398] Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos [...]*, vol. IV, p. 199.

[2399] Maria Manuel Ferraz Torrão, "Formas de participação dos portugueses no comércio de escravos com as Índias de Castela: abastecimento e transporte", sep. de *A dimensão atlântica da África. II Reunião Internacional de História de África. 30-31 de Outubro a 1 de Novembro de 1996*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 2002, pp. 3-30; Arlindo Manuel Caldeira, *op. cit.*, p. 76.

[2400] Idem, *ibidem*, p. 76.

[2401] A. J. R. Russel-Wood, *op. cit.*, p. 24.

Castela também eram levados escravos vindos da Ásia, por intermédio de portugueses, estando atestada esse situação desde o início do século XVI, mais concretamente para Sevilha, Valência e Cádis[2402]. Na Galiza eram igualmente vendidos escravos. Em 1507, um jovem escravo chamado António, que tinha vindo de Calecute, vivia na Galiza, tendo o seu valor sido estimado em 20 lbs.[2403].

2.3.2. Ilegalidades durante a Monarquia Portuguesa

Os escravos, nos primeiros tempos da carreira da Índia, já seriam uma presença habitual a bordo dos navios que circulavam entre Portugal e a Ásia e que de lá retornavam, se bem que ganhando maior destaque no regresso, daí as preocupações da Coroa. Por isso mesmo, em 1505, D. Manuel I ordenou que, na vinda para o Reino, os navios carregados de especiarias não trouxessem escravos de quaisquer partes. Quem desrespeitasse tal ordem, trazendo ou enviando, perderia os escravos e o soldo a favor da Coroa. Porém, caso houvesse falta de mareantes, seriam embarcados quantos escravos fossem precisos – homens adultos ou moços – para ajudarem nos trabalhos a bordo, se bem que fosse referido que teriam de ter idade suficiente para desempenharem as tarefas necessárias[2404].

Em outras situações, o rei também poderia dar uma autorização especifica para a vinda de escravos. Numa carta de 11 de Outubro de 1510, Afonso de Albuquerque ordenava ao almoxarife dos mantimentos de Cochim que, enquanto ali estivessem as 24 escravas da rainha que seriam enviadas para Portugal, deveria providenciar géneros alimentares a Gonçalo Afonso Mealheiro, homem que estava encarregado das ditas e que forneceria a sua alimentação[2405]. Decerto que estas escravas seriam para embarcar no final do ano, ou já no início do seguinte, com o consentimento do monarca, isto quando a armada da Índia retornasse ao Reino, sendo que à chegada seriam entregues a alguém do círculo próximo de D. Maria.

Contudo, por um documento de 9 de Fevereiro de 1514, emitido em Moçambique, fica evidente que a vinda de escravos do Índico não era realizada apenas no tipo de caso atrás exposto, por autorização régia em casos específicos ou até mesmo com pedido expresso das tripulações, através de "liberdades" ou mediante o acompanhamento dos donos no regresso ao Reino, devendo pender, já

[2402] Caroline Ménard, *op. cit.*, p. 237.
[2403] Idem, *ibidem*, pp. 237-238.
[2404] *Cartas de Affonso […]*, t. II, p. 310.
[2405] *Ibidem*, t. II, p. 85.

nessa altura, igualmente para o negócio particular[2406]. Neste ano, Pero da Fonseca, alcaide e feitor de Moçambique, queixava-se, entre diversos aspectos, de ter sido deposto por Simão de Miranda, capitão de Sofala e Moçambique, e que este havia tomado escravos a mouros sem os pagar, pretendendo que viessem nas naus de torna-viagem[2407]. São referidos apenas 3 escravos de Simão de Miranda, mas o próprio Pero da Fonseca também os tinha. Tendo em conta outras partes do Índico onde os portugueses estavam estabelecidos e as próprias pessoas que vinham na carreira da Índia, poderemos estar perante um tipo de situação mais alargada e que, por esta altura, já deveria visar fins comerciais particulares bem definidos. O aprofundar das investigações poderá vir a permitir validar a hipótese

Igualmente em 1514, ao visitar Lisboa, o nobre flamengo Jan Taccoen, senhor de Zillebeke, assistiu à chegada de um navio carregado de especiarias, tendo destacado que o porão vinha com c. 300 escravos negros mouros de ambos os sexos:

> "Vi chegar um navio carregado de especiarias e que, em baixo, no porão, vinha cheio de Negros mouros, homens, mulheres, com os filhos, jovens rapazes e raparigas, de todos os tipos, em número de trezentos. Trouxeram-nos completamente nus, sem nada a cobri-los, porque não têm nenhuma crença ou vergonha. Vendem-nos a quem os quiser possuir, para serem escravos, servindo homens e mulheres toda a vida e revendendo-os sempre que o desejarem […]"[2408].

Embora o autor não tenha indicado a proveniência do navio, foi avançada a hipótese de que poderá ter havido falta de rigor nesta descrição ou que o navio tenha vindo provavelmente da costa da Guiné[2409]. No entanto, outra possibilidade parece-nos bastante sugestiva. O nobre chegou a Lisboa no dia 11 de Abril, ficando ali até dia 20 do mesmo mês. Ora, logo no dia seguinte à sua chegada, vindo fora da época normal de viagem, aportou na capital a *Santa Maria da Conceição*, navio que havia retornado da Índia[2410], pelo que poderá ter sido esse o caso indicado. Neste mesmo ano chegaram pelo menos mais seis navios da Índia a Lisboa, se

[2406] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. IV, p. 169.
[2407] *Documentos sobre os portugueses em Moçambique [...]*, vol. 3, pp. 526-532.
[2408] *Lisboa em 1514. O relato de Jan Taccoen van Zillebeke*. Coord. de Jorge Fonseca, Lisboa, Centro de História da Cultura da Universidade Nova de Lisboa, 2014, p. 124.
[2409] Jorge Fonseca, "Lisboa de D. Manuel I no relato de Jan Taccoen", in *Lisboa em 1514 […]*, p. 101; Arlindo Manuel Caldeira, *op. cit.*, p. 105.
[2410] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 145; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *As armadas da Índia […]*, p. 94.

bem que para dois deles não se saiba em que mês e o dia[2411]. É possível que, face à hipótese atrás colocada, também tenham chegado escravos nesses navios.

Por esta altura, como veremos mais adiante, a Coroa permitia a vinda de escravos, embora de forma bastante limitada, quer em número, quer relativamente às pessoas que podiam trazê-los para o Reino. Todavia, pelo menos a partir de meados do século, conforme notou Jorge Fonseca[2412], que começaram a ser trazidos às centenas nos navios vindos da Ásia, superando, em número, a população portuguesa de algumas naus, chegando a ser indicados c. 300 indivíduos. Assim, em 1552, o galeão *São João*, que era capitaneado por Manuel de Sousa Sepúlveda e vinha sobrecarregado, trazia c. 300 escravos, sendo que por dificuldades náuticas acabou por encostar a terra e desfazer-se nos rochedos da costa da África do Sul[2413]. Num outro caso, ocorrido dois anos depois, a nau *São Bento*, que era capitaneada por Fernão de Álvares Cabral, veio a ter o mesmo destino perto do rio do Infante. Entre os sobreviventes contaram-se 98 portugueses e 224 escravos, pelo que o número de escravos inicialmente embarcados era maior[2414].

Estes dois exemplos – não esquecendo a possibilidade colocada para o caso de 1514 –, associados a outros que indicaremos mais adiante, trazem alguma luz a vários aspectos pouco conhecidos. Por um lado, permitem pôr de parte a ideia de que apenas no século XVII, associado a uma insuficiência de mercadorias de luxo para abastecerem as armadas, é que o volume da vinda de escravos nos navios da Índia teve tendência para aumentar[2415]. Na verdade, estamos perante navios de carga mista, sendo que, ao mesmo tempo que vinham toneladas de especiarias e de outras fazendas a bordo, parece cada vez mais claro que centenas de escravos também eram embarcados. Mas mais: é de enfatizar essa grande quantidade trazida por cada navio e não resultante do somatório de vários navios, deixando antever que seria uma prática corrente nas outras naus da Índia que retornavam ao Reino.

Reportando-se a 1527, aquando do seu retorno ao Reino numa nau da Índia, o pe. Francisco Álvares deixa perceber que, pelo menos em 2 naus provenientes da

[2411] Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 145; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, p. 94.
[2412] Jorge Fonseca, *Escravos e senhores [...]*, p. 68.
[2413] "Relação da mui notável perda do galeão grande S. João […]", in *História Trágico-Marítima*, vol. I, pp. 15-28.
[2414] Manoel de Mesquita Perestrelo, "Relação sumária da viagem que fez Fernão d'Álvares Cabral […]", in *História Trágico-Marítima*, vol. I, pp. 49-71.
[2415] Arlindo Manuel Caldeira, *op. cit.*, p. 89.

Ásia, vinham embarcados escravos[2416]. À chegada aos Açores, a nau em que vinha deparou-se com uma almadia com 9 homens quase mortos, 5 brancos e 4 escravos, tendo largado prontamente ao mar uma outra embarcação desse género onde alguns marinheiros e grumetes vieram a fazer o salvamento. Constatou-se, posteriormente, que os sinistrados eram homens que tinham vindo numa das naus da armada da Índia desse ano e que se tinha adiantado em relação à nau em que vinha Francisco Álvares. A explicação para o sucedido prendeu-se com o facto de que aqueles homens haviam sido destacados para comprar galinhas numa das ilhas açorianas em que eram baratas, visando abastecer os outros navios da armada, que estavam com dificuldades em alcançar a Terceira, local habitual dos provimentos. Porém, a almadia acabou por se virar e os homens ficaram naquele estado durante algum tempo, não tendo recebido apoio das outras naus da Índia[2417].

Embora as informações sobre este caso sejam bastante lacónicas, o simples facto de que algumas pessoas saíram de uma das naus já era uma violação das disposições contidas nas *Ordenações da Índia*, sendo ainda de referir que, por lei de 1512, ficara estipulada a proibição de se desembarcarem fora do porto de Lisboa quaisquer escravos em trânsito para o Reino[2418]. É possível que a versão referida neste caso de 1527 seja verdadeira e os homens tenham saído do navio com a intenção de adquirir as tais galinhas, mas também se poderia estar perante uma tentativa de descaminho ou contrabando de mercadorias.

2.3.3. Ilegalidades durante a Monarquia Hispânica

Parecem ser escassos os casos de fontes que chegaram até aos nossos dias com a indicação específica do número de escravos que vinham embarcados, sendo que em algumas situações só se conhece um valor aproximado por intermédio de testemunhos estrangeiros, ainda que as indicações sejam duvidosas. De acordo com uma fonte inglesa, em 1587, apenas na nau *São Filipe*, que foi apresada por Francis Drake nos Açores, haviam sido embarcados pelo menos 400 escravos negros em Moçambique, local onde a nau havia invernado[2419]. Cinco anos volvidos, a nau *Madre de Deus*, igualmente tomada por ingleses nas ilhas, também traria a

[2416] Francisco Álvares, *Verdadeira informação [...]*, pp. 276-279.
[2417] Idem, *ibidem*, pp. 276-279.
[2418] Arlindo Manuel Caldeira, *op. cit.*, p. 133.
[2419] William Monson, *The naval tracts*, vol. I, p. 150.

bordo c. 400 negros. Após o apresamento do navio, os escravos foram largados nas ilhas do Corvo e Flores[2420]. Desconhece-se o local onde estes escravos deram entrada, mas, com base em outros exemplos, é muito provável que tenha sido em Moçambique ou Angola. Em ambos os casos, porém, é de desconfiar sobre o elevado número de escravos que é indicado.

Para acabar o périplo das naus atacadas por ingleses, a *Chagas*, vindo como capitânia, ardeu a 23 de Junho de 1594 ao largo do Faial[2421]. Construída na Índia, de onde partiu em 1593, era capitaneada por Francisco de Melo Canaveado, sendo considerada uma das maiores do seu tempo. Vinha carregada com muita riqueza e pedraria, com bastante gente e excesso de carga[2422]. Apanhou grandes tormentas no cabo da Boa Esperança, acabando por invernar em Moçambique. De volta ao Atlântico, a *Chagas* partiu de Moçambique ainda mais sobrecarregada, visto que recebeu toda a fazenda que foi possível da nau *Nazaré*, metendo água pelo cisbordo[2423]. Além disso, também levava a pedraria de outras duas naus e 400 pessoas, entre as quais se contavam 270 escravos e 130 portugueses, se bem que também chegue a ser indicado que, só de pessoas católicas, o navio levava perto de 500[2424]. Pero Roiz Soares indica, ainda que com bastante exagero, que eram mais de 1.000 pessoas a bordo[2425]. Apesar das ordens em contrário, a nau *Chagas* fez escala em Angola, onde tomou água, mantimentos e muitos escravos, mas, seguindo a sua viagem, acabou por ficar retida na área de "grandes e doentias calmarias" da Guiné, o que fez com que toda a gente fosse afectada pelo escorbuto, morrendo quase metade[2426].

Outro caso a ter em conta, mas algo pormenorizado quanto à proveniência dos escravos e à sua distribuição por proprietários, ocorreu em 1603. Neste ano, as naus *São Roque* e *Nossa Senhora da Conceição*, largando de Cochim, traziam 256 escravos declarados: cafres, bengaleses, canarins, bichos, corumbins, jaus e chinas[2427]. O pessoal da tripulação, desde o capitão aos marinheiros, do capelão ao sangrador, quase todo trazia escravos. O mesmo acontecia com diversos

[2420] Idem, *ibidem*, p. 291.
[2421] *Relações da carreira [...]*, pp. 49-50 e 141; *Memorias das armadas [...]*, p. 260; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, pp. 180 e 196.
[2422] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, Lisboa, Na Regia Oficina Typografica, 1788, pp. 134 e 140-141; Melchior Estácio do Amaral, "Tratado das batalhas [...]", p. 157; Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 180.
[2423] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, pp. 140-141; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 159.
[2424] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, p. 141; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, pp. 159 e 169.
[2425] Pero Roiz Soares, *op. cit.*, cap. 92, pp. 303-304.
[2426] Diogo de Couto, *op. cit.*, déc. XI, p. 143; Melchior Estácio do Amaral, *op. cit.*, p. 161.
[2427] Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 247.

passageiros, nobres, clérigos ou populares. Nestes exemplos, Artur Teodoro de Matos refere que a média de escravos trazidos por pessoa era baixa: c. 2%[2428]. No entanto, existiam outros casos em que o número era bem mais elevado. Assim, António Martim da Costa trazia 26 escravos, Constantino de Menelau Godinho, capitão da *São Roque*, detinha 15, João Freire, piloto da *Nossa Senhora da Conceição*, vinha com 9, enquanto que o capelão trazia 7 escravos, dos quais 5 morreram na viagem[2429].

Estes são alguns dos escravos que vieram registados, mas muitos outros vinham para o Reino sem que fossem declarados, engrossando os problemas relacionados com o descaminho e o contrabando. Por carta de 23 de Fevereiro de 1608, remetendo para uma provisão de 7 de Março de 1602, a Coroa referia que estava informada sobre a liberdade que os anteriores reis haviam concedido de se carregar, na Índia, caixas e escravos isentos de direitos fiscais cobrados em Lisboa, mas os abusos tinham excedido largamente o tolerável. O alargar de liberdades por parte dos governadores e vice-reis aos oficiais fez com que, por sua vez, estes passassem a vendê-las aos comerciantes, levando a grandes prejuízos quanto à cobrança dos direitos régios[2430].

Nos anos seguintes continuaram a ser trazidos escravos às centenas. Em 1610, por exemplo, somente na nau *Nossa Senhora da Penha de França*, que trazia o ex-governador do Estado da Índia, André Furtado de Mendonça, vinham embarcados c. 300 escravos negros[2431]. Neste mesmo ano, partiram pelo menos mais 4 navios da Ásia, sendo que destes apenas 3 chegaram a Lisboa. No que respeita à nau *Nossa Senhora Jesus*, sabe-se que rumou a Bahia, onde descarregou, acabando as mercadorias por serem enviadas para o Reino em 4 navios de menor porte[2432]. Crendo que nos 4 navios vindos da Ásia também terão sido embarcados escravos em grande quantidade, uma vez que era frequente que em cada nau viessem entre 200 e 300 escravos, o número total referente à armada da Índia de torna-viagem poderá ter atingido perto do milhar ou ultrapassado. Porém, face às extremas condições de vida a bordo, sentidas ainda mais pelos

[2428] Idem, *ibidem*, pp. 247 e 256. Chegados a 1623, o rei autorizou que Bento Gonçalves, sota-piloto da nau *Conceição*, que iria partir para a Índia na armada capitaneada por D. António Telo de Meneses, trouxesse de lá uma caixa de mercadorias que não fossem defesas e dois escravos sem que se pagassem fretes e direitos (ANTT, *Chancelaria de D. Filipe III*, liv. XI, fl. 72v; pub. por C. R. Boxer, "On a portuguese carrack's [...]", p. 191).
[2429] Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, pp. 247 e 256.
[2430] *Documentos remetidos da Índia […]*, t. I, p. 198.
[2431] Jean Mocquet, *op. cit.*, p. 145.
[2432] Cf. Luís de Figueiredo Falcão, *op. cit.*, p. 188; Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, *op. cit.*, pp. 153-154.

escravos, bem como pelo facto de que se pretendia que as naus viessem de rota-batida para Lisboa, piorando a situação, grande parte deles deverá ter sucumbido durante a viagem.

Embora os casos concretos de descaminho/contrabando de escravos sejam escassos para o trajecto entre os Açores e a costa portuguesa, pelo menos até ao momento, a documentação normativa deixa perceber que o problema era bastante sério e que as leis facilmente eram desrespeitadas pelas várias pessoas que vinham a bordo dos navios oriundos da Ásia. Para se compreender os locais de comércio e o destino dos escravos, é fundamental averiguar e fazer paralelos com as rotinas do descaminho e do contrabando de especiarias ou até mesmo dos metais preciosos vindos das Índias Ocidentais. Tal como os Açores, Aveiro, Cascais, Lisboa, Sesimbra, Setúbal e outros sítios eram usados para se desviar especiarias e caixas com ouro e prata, sendo estes habitualmente colocados em lojas, casas, armazéns, gaiolas, cobertas e outros esconderijos, algo que era feito com a conivência das gentes locais[2433]. À semelhança do que se pensa para o caso das especiarias, é possível que já no reinado de D. Manuel I existisse um esquema de contrabando e descaminho de escravos entre os Açores e a costa portuguesa.

No entanto, mais difícil de tentar saber são os números envolvidos. Arlindo Manuel Caldeira, no que respeita a escravos indianos, refere que a quantidade transaccionada – legal ou clandestinamente – nos Açores pelas tripulações dos navios vindos da Índia era baixa[2434]. Contudo, acrescenta que àquele arquipélago as naus da Índia também transportavam escravos negros vindos da costa oriental e ocidental africana. Ainda assim, o investigador indica que a maior parte dos escravos ali chegados vinha em navios portugueses oriundos da Guiné, de Cabo Verde e de São Tomé. Muito embora se chegasse a indicar na Casa da Mina a venda de alguns escravos nas ilhas, como aconteceu em 1525, 1526, 1532 e 1533, esta prática ia contra a lei de 1512[2435].

Para o referido caso das naus *Nossa Senhora da Conceição* e *São Roque*, sabe-se que alguns escravos asiáticos vindos naquele ano de 1603 foram vendidos em Vigo, local onde, devido ao mau tempo que se fazia sentir, os dois navios tiveram de se refugiar. O primeiro a ser referido, tendo sido vendido por João Gonçalves, marinheiro de uma das naus da Índia e vizinho de Lisboa, aparece num

[2433] Pierre Chaunu, *op. cit.*, t. VIII, pp. 217-220; Eufemio Lorenzo Sanz, *op. cit.*, t. II, p. 127; Artur Teodoro de Matos, "Os Açores e a carreira [...]", p. 102.
[2434] Arlindo Manuel Caldeira, *op. cit.*, pp. 132-133.
[2435] Idem, *ibidem*, p. 133.

documento de 29 de Setembro. Era um escravo negro, igualmente chamado António, que tendo c. 10 anos havia sido adquirido em Cochim e vendido por 250 reais de prata castelhanos a Antonio Núñez Vela, um alferes de campo galego[2436]. O outro, referido num documento de 2 de Outubro do mesmo ano, chamava-se Domingo, sendo de Bengala. Foi vendido a Juan Ochoa y Turrioz, vizinho da Corunha que morava na vila herculina, por Roque Fernandes Cantero, marinheiro de uma das naus da Índia, que, por sua vez, tinha adquirido o escravo a Manuela Lopes, vizinha da cidade de Cochim. Este negócio feito em Vigo foi no valor de 450 reais de prata castelhanos[2437].

Assim, o facto dessas duas naus da Índia se terem abrigado em Vigo proporcionou que dois marinheiros vendessem escravos, mas outros poderão ter seguido o mesmo caminho. Tínhamos visto que nessas naus muitas pessoas traziam escravos, sendo de acrescentar que, devido ao mau tempo, tiveram de descarregar as mercadorias naquele porto. Todos os locais de passagem geravam uma oportunidade, ficando demonstrado o papel de elementos da tripulação no tráfico de escravos, que se integrava numa rede mais vasta[2438]. Estamos perante um caso que mostra transacções directas num núcleo urbano portuário, sem haver lugar a intermediários, mas que revela que o interesse em tal mercadoria não se limitava às suas imediações[2439]. Embora possa parecer irrisório o número de escravos transaccionados, a verdade é que não sabemos se foram apenas aqueles dois. O facto de diversas naus da Índia, ao longo do tempo, terem arribado à Galiza, poderá ter levado a que muitos escravos por lá tenham sido vendidos.

Vejamos agora mais um caso suspeito e onde poderão ter ocorrido actividades ilícitas com mercadorias vindas da Ásia. Em 1610, Jean Mocquet desembarcou em Cascais quando vinha na nau *Nossa Senhora de Penha de França*[2440]. Teriam outras pessoas feito o mesmo? E quanto a actividades ilegais envolvendo mercadorias? Funcionando Cascais com anteporto oceânico de Lisboa e sendo um local activo de descaminho e contrabando de mercadorias[2441], inclusive da carreira da Índia, não admira que tenham ocorrido ilicitudes naquele porto e que outras pessoas tenham passado a terra. Note-se que na referida nau vinham

[2436] Caroline Ménard, *op. cit.*, p. 238.
[2437] Idem, *ibidem*, pp. 238-239.
[2438] Idem, *ibidem*, p. 239.
[2439] Idem, *ibidem*, p. 239.
[2440] Jean Mocquet, *op. cit.*, p. 148.
[2441] Cf. Marco Oliveira Borges, *O porto de Cascais [...]*, pp. 61, 93, 104-105, 122-125 e 209; idem, "Caracterização e funcionalidade [...]", pp. 292 e 295.

embarcados c. 300 escravos e que os mesmos não poderiam chegar a Lisboa, visto que seriam detectados pelos oficiais da Casa da Índia. Nalgum lugar teriam que ser largados antes que aportassem no rio Tejo.

O porto de Cascais estava bem posicionado para dar azo a este tipo de actividades, sendo que o foral de 1514 já identificava a presença de escravos na vila[2442]. Mas voltando a 1610, há que referir um caso concreto de descaminho de escravos envolvendo a nau da Índia *Nossa Senhora de Guadalupe*. Tendo arribado em Angola quando ia para a Índia, devido a ter perdido o leme e a estar muito destroçada[2443], a nau aproveitou para carregar muitos escravos, sendo que antes do retorno a Lisboa algumas das pessoas que os traziam foram largando-os em diferentes partes para que não fossem obrigados a levá-los à Casa da Índia, onde teriam de pagar os devidos direitos fiscais[2444]. Um documento indica que os locais das ocorrências foram Cascais, a praia das Maçãs e outras partes, mas sem especificar quais, ficando assim por saber exactamente quais os outros sítios que não são mencionados. Face a uma queixa surgida na altura, o monarca mandou tirar devassa para se apurar quem eram os culpados[2445].

A área fronteira à praia das Maçãs, que funcionou como ancoradouro ao longo de toda a Idade Moderna – algo que, na verdade, até se estendeu para lá deste período – e assistiu a alguns desembarques e a aproximações de navios, inclusive da carreira da Índia, poderá ter sido um foco importante de ilegalidades[2446]. Talvez a estrutura arqueológica mais recente detectada no Alto da Vigia, actualmente sendo indicada como tendo sido uma vigia construída no reinado de D. Manuel I, mas cuja utilização se prolongou nos séculos[2447], estivesse igualmente associada à vigilância que deveria ser feita sobre possíveis navios chegados junto à praia das Maçãs com o intuito de procederem a ilegalidades.

Em suma, a escala e a passagem por diferentes portos para abastecimento e abrigo acabava por ser motivo para dar azo a estas actividades ilícitas, mas alguns locais que não desempenhavam propriamente aquelas tarefas também podiam estar associados a descaminho e a contrabando. Por outro lado, as escalas forçadas, motivadas pela desculpa de mau tempo ou da presença de corsários,

[2442] *500 anos do foral manuelino de Cascais, 1514-2014*, Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2016, p. 104.
[2443] AHU, *CU*, *Angola*, cx. 1, n.º 6.
[2444] Idem, *ibidem*, cx. 1, n.º 11.
[2445] Idem, *ibidem*, cx. 1, n.º 11.
[2446] Maria Teresa Caetano, *op. cit.*, pp. 17-19; Marco Oliveira Borges, "Paisagem cultural marítima […]", pp. 261-264.
[2447] Vide infra, vol. II, cap. II.

eram igualmente fundamentais para que as mercadorias fossem descarregadas antes que os navios chegassem aos seus portos de destino. No entanto, nem sempre eram feitas as paragens pretendidas para se descaminhar/contrabandear especiarias, pedraria e escravos. Previsivelmente, era nas situações em que as naus da Índia chegavam ao Tejo com tempo rijo e sem poder descarregar algures – nomeadamente em Cascais – que eram detectados mais casos em que as mercadorias vinham fora de registo. Sem possibilidade de os navios poderem aportar na costa para descaminhar as fazendas não registadas, conforme revela um documento de 1635, os oficiais da Casa da Índia acabavam descobrir com maior frequência estas situações ilegais[2448]. É evidente que isso também aconteceria no caso dos escravos.

Embora ainda não esteja esclarecido qual o destino do grosso dos escravos que vinham nas naus da carreira da Índia, é muito provável que, atendendo a outros exemplos, boa parte deles acabasse a servir como remeiros nas galés e desempenhasse outras funções nos navios ibéricos, inclusive nos espaços ultramarinos[2449]. Além disso, é de crer que boa parte dos escravos negros vindos de Moçambique e Angola fizessem parte dos grupos que, posteriormente, eram enviados para a Ásia. Se já vimos que em 1608 a *Nossa Senhora da Salvação* largou do Tejo rumo à Índia com 300 escravos negros, essa seria uma realidade muito mais antiga. No final de Novembro de 1513, Afonso de Albuquerque referiu que numa armada liderada por Diogo Mendes, sedeada e destacada para uma missão no Índico, iam embarcados 200 homens, a maior parte deles negros vindos da ribeira de Lisboa[2450].

Por outro lado, na senda dos locais aonde os escravos poderiam ir parar, olhemos, por exemplo, para o que acontecia aos escravos vindos de Arguim (actual Mauritânia). Sabe-se que estes eram levados para Lisboa e Lagos, embora alguns também fossem vendidos na Madeira e nas Canárias, sendo que muitos escravos eram reexportados, através do Reino, para os mercados do Mediterrâneo, sobretudo para o Sul de Castela[2451]. Aliás, como vimos, alguns escravos vindos nos navios da carreira da Índia também foram levados para Valência, Cádis e Sevilha. O

[2448] AHU, *CU*, *Reino*, cx. 8, n.º 34.
[2449] Cf. *Cartas e alvarás dos Faros [...]*, p. 126; José Gentil da Silva, *op. cit.*, p. 56; Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos […]*, vol. IV, pp. 203-204.
[2450] *Cartas de Affonso [...]*, t. I, p. 123.
[2451] Arlindo Manuel Caldeira, *op. cit.*, p. 73.

que não se sabe é qual a frequência de tais destinos e as quantidades de mercadoria humana em questão.

Centrando-nos em quantificações, será possível fazer uma estimativa de quantos escravos vieram embarcados nas naus da Índia ao longo do período em estudo? Parece existir um consenso historiográfico de que o século XVI foi aquele em que mais escravos deram entrada em Portugal[2452]. Mas, de uma forma geral, quantos terão chegado ao Reino? Pergunta antiga, colocada por diversos investigadores, mas à qual, face à insuficiência das fontes disponíveis, não é possível responder de forma rigorosa[2453]. Ainda assim, Vitorino Magalhães Godinho supôs que no século XVI tenham entrado anualmente em Portugal entre 2.000 a 3.000 escravos, às vezes até mais, sendo que a média anual deveria situar-se próxima do primeiro número avançado ou um pouco acima. Para o total da centúria, o historiador interrogou-se se teriam sido uns 250.000 cativos[2454].

Olhando para o caso específico da mercadoria humana que vinha nas naus da Índia, e face ao actual estado do conhecimento, também não é possível estabelecer uma hipótese verosímil. No entanto, relativamente aos carregamentos em Moçambique, T. Bentley Duncan estimou que 60% dos navios vindos do Índico para Lisboa durante o século XVI tenham trazido escravos, transportando uma média de 1 por cada 10 toneladas, o que, segundo o autor, daria 18.000 escravos oriundos da África oriental a desembarcar na capital[2455]. Todavia, conforme mostrou Rui Landeiro Godinho, estes cálculos e os resultados são muito duvidosos. Na verdade, Duncan, neste e em outros aspectos, caí em generalizações e extrapolações para corroborar ideias, isto quando se sabe que os dados disponíveis são incompletos e, na maioria dos casos, não sequenciados[2456]. Aliás, Duncan chega a admitir que a quantidade da carga de escravos terá sofrido bastante com oscilações, não havendo dados suficientes para justificar o método de abordagem que usou[2457].

Seja como for, e tendo visto que cada nau da Índia, já em meados do século XVI, poderia trazer mais de 200 ou de 300 escravos, que em 1587 e 1592

[2452] Idem, *ibidem*, pp. 85 e 134.
[2453] Idem, *ibidem*, pp. 134-140.
[2454] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. IV, p. 168.
[2455] Para o mesmo século, e calculando 1 escravo embarcado por cada 8 toneladas, o autor indica que o número de escravos chegados à Índia através dos navios da carreira (70%) era mais elevado, estimando 33.000, isto porque as naus paravam em Moçambique e o comércio de escravos entre aquele local e Goa era mais intenso, sendo aquela escala considerada o principal porto de embarque de escravos da costa oriental africana (T. Bentley Duncan, *op. cit.*, pp. 19-20, n. 11).
[2456] Rui Landeiro Godinho, *op. cit.*, pp. 23 e 96.
[2457] T. Bentley Duncan, *op. cit.*, p. 20, n. 11.

chegaram a ser referidas naus com 400 escravos – ainda que este seja um número que levante dúvidas –, e se tivermos em conta a hipótese atrás colocada para 1514, acrescendo ainda que se comprova que alguns dos carregamentos indicados foram realizados em Moçambique, o número de escravos que chegaram a Lisboa nos navios da carreira da Índia com proveniência daquele destino poderá ter superado consideravelmente a estimativa de Duncan. Não se quer com isto dizer que em todos os anos daquele século vieram escravos de Moçambique, até porque se sabe que em alguns não chegaram navios a Lisboa, mas os vários navios das armadas da Índia em movimento ao longo da centúria poderão ter feito com que em certos anos a chegada fosse bastante alta. Além disso, como em Angola as naus também chegavam a carregar grandes quantidades de escravos, tal como muitos seriam embarcados na Índia ou até na ilha de São Lourenço e Cabo Verde, o número chegado ao Reino nos navios da carreira da Índia durante o período em foco poderá ter atingido proporções bastante altas.

Ainda assim, é preciso referir que grande parte dos escravos em trânsito não chegaria a Lisboa, pois muitos deles sucumbiam durante a viagem. De facto, atendendo às extremas condições de vida a bordo, à alimentação bastante débil e à constante falta de água doce – chegando a ser bebida água do mar –, aspectos sentidos sobretudo no retorno e ainda mais pelos escravos, para os quais os alimentos chegavam a ser cozinhados com água salgada, levando mais rapidamente a que ficassem doentes e morressem[2458], grande parte deles nem chegava a águas do Atlântico Norte. Estas condições decerto que se agravaram a partir de finais do século XVI, isto devido à actividade de corsários e à concorrência de ingleses e neerlandeses na rota do Cabo, passando a ser frequente que se ordenasse que os navios viessem de rota batida para Lisboa, sem haver lugar para escala de abastecimento de alimentos e água[2459]. Por outro lado, convém não esquecer que grande parte dos escravos seriam envolvidos em descaminho e contrabando, não chegando a Lisboa, outro dos factores que importa ter em conta nas observações.

Não obstante as dúvidas que possam surgir relativamente à quantidade de escravos vindos nas naus da Índia e à forma como eram transportados, é preciso não esquecer que boa parte deles era usada nos trabalhos a bordo. Vimos que as tripulações de cada nau da Índia chegavam a contar com 200 ou mais pessoas, se

[2458] ANTT, *Fragmentos*, *cartas para el-rei*, mç. 3, n.º 40; Jean Mocquet, *op. cit*., p. 148.
[2459] Para uma problematização sobre as ordens e instruções relativas à torna-viagem, cf. Rui Landeiro Godinho, *op. cit.,* pp. 119-131.

bem que fosse mais corrente serem compostas por 120 ou 150 indivíduos, mas que no regresso, por diversas ocasiões, vinham muito debilitadas e com pessoal inexperiente, chegando a ser referidas situações bastante graves onde eram menos de 10 os tripulantes disponíveis e sem possibilidade de governarem um navio em condições[2460].

Somente para se içar e amainar as velas dos navios eram necessários entre 80 a 100 homens, mas em situações de tormenta e com as velas molhadas era precisa mais ajuda, pelo que boa parte do trabalho dos escravos seria ajustada àquelas funções, sob a ordem e a atenção de marinheiros ou de outros oficiais com experiência. Também vimos que alguns navios chegavam a ter 70 grumetes, pelo que os escravos de torna-viagem decerto que desempenhariam algumas das tarefas inicialmente atribuídas àqueles jovens, muito referidos na documentação pela sua fragilidade e por terem morrido durante a viagem. Para o duro trabalho nas bombas, com o intuito de escoar a grande quantidade de água do mar que se ia acumulando no porão dos navios, eram necessárias várias pessoas – trabalhando alternadamente –, assim como para ajudar a mover as pesadas peças de artilharia que iam a bordo, fosse em situações de combate ou quando se aproximavam tempestades, tarefas que a documentação chega a atribuir igualmente aos escravos. Até mesmo para cozinhar os alimentos também foram usados escravos[2461], tal como podia acontecer em casos de peleja contra inimigos e, muito provavelmente, nos trabalhos de limpeza dos navios, tarefa normalmente atribuída aos grumetes. Neste sentido, não é surpreendente que em cada navio de torna-viagem, especialmente nos de maior tonelagem, pudessem ser colocados, à vontade, mais de 100 escravos a trabalhar nas diferentes actividades.

Um documento de 1610 indica que em cada nau de retorno não deveriam embarcar mais de 100 escravos para auxiliarem nos trabalhos a bordo[2462]. Seria este um número "padrão" necessário para os navios dessa altura aquando do embarque na Índia? É possível que sim, mas vimos que as necessidades poderiam ser um pouco maiores, situação que seria agravada com a morte de elementos das tripulações. Além disso, como veremos adiante, as ordens régias não eram respeitadas e o transporte de escravos em grande número continuou a ser uma prática habitual. Acresce que as passagens por Moçambique, Angola e Santiago estavam fortemente associadas à compra de escravos. Entre mercadores, capitães,

[2460] Vide supra, vol. I, cap. II.
[2461] *Documenta Indica*, vol. III, p. 441; D. Luiz Fernandes de Vasconcelos, *op. cit.*, p. 16.
[2462] *Documentos remetidos da Índia […]*, t. I, p. 387.

pilotos, mestres e até mesmo passageiros, muitos adquiriam e levavam os seus escravos particulares ilegalmente, sendo hábito que estes fizessem os trabalhos que os seus donos pretendiam. Os muitos outros que não vinham a desempenhar actividades viajavam somente como mercadoria humana.

Por fim, refira-se apenas que, de entre todos os escravos vindos para Portugal, seria importante tentar compreender qual a diferença numérica entre os que provinham de Arguim, de Santiago, de São Tomé e de outras partes comparativamente com aqueles que chegavam nas naus da Índia, mas a falta de documentação que indique números para este último caso, à chegada a Lisboa, constitui um entrave.

2.4. As ligações ilegais com a carreira das Índias Ocidentais

2.4.1. A carreira das Índias Ocidentais: um problema acrescido

Em inícios da Idade Moderna, Lisboa e Sevilha afirmaram-se como grandes centros dos empreendimentos ultramarinos ibéricos e destinos finais de retorno das duas grandes carreiras marítimas comerciais desse tempo: a carreira da Índia e a carreira das Índias Ocidentais. Pelo caminho ficou a possibilidade de a Corunha ser o terminal atlântico de uma nova rota das especiarias directa ao Pacífico, trazendo-se as mercadorias das Molucas através do mar gélido do Atlântico Norte, algo que nunca chegou a acontecer[2463].

Era em Lisboa e Sevilha que estavam edificadas a Casa da Índia e a Casa de Contratação das Índias[2464], respectivamente, órgãos dedicados à gestão comercial daqueles empreendimentos ultramarinos. Porém, como vimos, antes da chegada e descarga das especiarias em Lisboa, tal como dos metais preciosos em Sevilha, os navios que vinham da Índia e das Índias Ocidentais tinham um longo trajecto a percorrer, perto de 6 meses para o primeiro caso e menos de 2 para o segundo[2465], acabando as escalas e passagens por outros locais por ser um atractivo às actividades ilícitas já referidas. Essas actividades ganhavam maior impacto no trajecto entre os Açores e a costa portuguesa porque as naus da carreira das Índias Ocidentais também faziam este percurso e rumavam àquele

[2463] Sobre este assunto, cf. Francisco de Solano, *op. cit.*, pp. 581-600; Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos […]*, p. 197; Serge Gruzinski, *op. cit.*, pp. 297-298.
[2464] Sobre este órgão – criado em 1503 – e o seu funcionamento, cf. José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico [...]*, pp. 20-24 e 89-102.
[2465] Idem, *ibidem*, p. 245.

arquipélago, se bem que a Galiza fosse igualmente um destino apetecido para a ocorrência de fraudes, pelo menos desde 1508[2466]. Em todo o caso, quando é que as naus de Castela começaram a fazer escala nos Açores e nos portos portugueses? Para além dos Açores, que outros locais eram frequentados? Quais os motivos? Quais as implicações dessas passagens?

Se para o caso das armadas portuguesas os Açores eram uma escala habitual na torna-viagem rumo a Lisboa ainda antes do estabelecimento da carreira da Índia, para as armadas das Índias Ocidentais[2467] – que rumavam àquele arquipélago igualmente por razões associadas às condicionantes físicas da navegação à vela no atlântico[2468] – apenas temos informação da sua regularidade naquelas ilhas algures posteriormente a finais de Junho de 1519, altura em que Carlos V havia assumido o titulo de imperador do Sacro Império Romano-Germânico[2469]. Os documentos que revelam essa situação indicam que Castela pediu a Portugal para que 5 naus vindas das Antilhas fossem providas[2470]. É que até 1509, pelo menos, foi proibido que a carreira das Índias fizesse escala nos Açores e noutros portos estrangeiros, tentando fazer-se com que Sevilha fosse o único porto contactável com os seus entrepostos ultramarinos do ouro e da prata, se bem que o pretexto de falta de provimentos durante a torna-viagem acabasse por conduzir os navios àquele arquipélago português[2471]. Assim, só mais tardiamente é que vamos ter os navios de Castela "legalmente" nos Açores, sendo que, para um momento algures posterior a finais de Junho de 1519, e que se encaixa numa cronologia de passagens que se contabilizam até 1598, estão registadas 42 escalas na ilha Terceira e, por 18 vezes, o desembarque e guarda

[2466] Pierre Chaunu, *op. cit.*, t. VIII, pp. 207-211.
[2467] Sobre as escalas nos Açores, épocas de navegação e rotas de ida e volta desta carreira, cf., *e.g.*, Pierre Chaunu, *op. cit.*, t. VIII, pp. 452-461; Sergio M. Rodrígues Lorenzo, *La carrera de Indias (la ruta, los hombres, las mercancías)*, Esles de Cayón, 2012, pp. 13-32.
[2468] Frequentemente, as naus de Castela eram fustigadas por fortes ciclones no triângulo Havana-Flórida-Bermudas, tal como aconteceu em 1589, altura em que chegaram à Terceira apenas 14 dos 50 navios que haviam partido de Cuba (João Marinho dos Santos, *op. cit.*, vol. II, p. 403).
[2469] Peter Johann Mainka, "A luta européia entre as dinastias dos Habsburgos e dos Valois pela Borgonha e Itália (1477-1559)", in *História. Questões & Debates*, n.º 38, Curitiba, Universidade Federal do Paraná, 2003, p. 187. Sobre a problemática da passagem das armadas de Castela pelos Açores, assim como da armada portuguesa que se deslocava às ilhas para proteger as naus da Índia, vide infra, vol. II, caps. I e II.
[2470] *Archivo dos Açores*, vol. III, pp. 27-28; *ibidem*, vol. V, p. 126.
[2471] Por isso mesmo, em 1507, e a fim de evitar a escala nos Açores sob o pretexto de necessidade de abastecimento, ordenou-se aos oficiais das Índias que as naus fossem abastecidas com mantimentos para 80 dias (cf. José Antonio Caballero Juárez, *op. cit.*, p. 231).

dos cofres dos metais preciosos em terra[2472]. A ameaça corsária francesa e, posteriormente, neerlandesa e inglesa, terá sido o motivo, pelo menos aparente, para grande parte desses desembarques[2473], alegando-se ainda os temporais e as avarias a bordo.

O facto do perigo de encontro com corsários ser constante levava a que o ouro e prata fossem guardados em terra, situação que propiciava actos fraudulentos. A 27 de Maio de 1547, por exemplo, Pero Anes do Canto escreveu a D. João III dizendo que havia recebido uma carta de Castela com indicações para que os capitães das naus que viessem das Antilhas não passassem além dos Açores, "sallvo com muita frota, e nom indo com frota tam posante que se podessem defender, em tall caso, que ho ouro e prata que trouvesem leyxassem n'estas ilhas, porque tinha nova de armados franceses e escorceos"[2474]. Muito embora o provedor das armadas não tivesse recebido qualquer informação de D. João III sobre este assunto, acabou por dar ordens para que em todas as ilhas pudessem divulgar as ditas indicações aos capitães das naus de Castela caso as mesmas fossem avistadas. Semelhante pedido aconteceu no ano seguinte, altura em que, motivado pela notícia da vinda de corsários de Dieppe aos Açores, Carlos V enviou uma provisão a Pero Anes do Canto solicitando que o ouro vindo das Antilhas, quer da Coroa castelhana, quer das partes, fosse largado em terra e posto em segurança[2475].

O trajecto entre os Açores e Cádis era o mais perigoso para os navios vindos das Índias Ocidentais[2476]. Vindos sobrecarregados e mal armados das Américas, os navios castelhanos constituíam uma presa de pouco risco e alta rentabilidade para os navios corsários[2477]. Por isso mesmo, e porque navios franceses já haviam tomado naus castelhanas carregadas de metais preciosos[2478] e costumavam pairar frequentemente nos Açores, Carlos V tinha especial preocupação em fazer ver a Portugal a necessidade que as naus tinham de largar os metais preciosos nas ilhas daquele arquipélago até o perigo passar. Recorde-se que, por essa altura, Carlos V

[2472] Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 100. A indicação do ano de 1518, apontado pelo autor e restante historiografia como ponto de referência da passagem habitual dos navios das Índias Ocidentais pelos Açores, trata-se de uma imprecisão (vide infra, vol. II, caps. I e II).
[2473] Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 100.
[2474] *Archivo dos Açores*, vol. I, p. 129.
[2475] *Ibidem*, vol. I, p. 131.
[2476] Rodolfo Segovia Salas, "La armada de la guardia de la carrera de Indias de don Luis Fernández de Córdoba (1605)", in Adolfo Meisel Roca y Haroldo Calvo Stevenson (eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVII*, Cartagena, Banco de la República, 2007, p. 164.
[2477] José Antonio Caballero Juárez, *op. cit.*, p. 24.
[2478] Como aconteceu, por exemplo, em 1522 (cf. Francisco de Andrada, *op. cit.*, cap. XIIII, p. 31).

estava em guerra com a França, tanta em terra como no mar, situação que havia levado ao apresamento de navios de ambos os lados, até mesmo em momentos de tréguas e paz celebrada. Todavia, o facto de os metais serem largados nas ilhas não fazia com que o perigo fosse totalmente afastado, visto que os corsários também chegavam a lançar-se em terra[2479].

Conforme ficou patente, era a própria Coroa castelhana que pedia para que fosse prestado auxílio às naus vindas das Índias Ocidentais nos Açores (algo que poderia ocorrer no Verão ou no Inverno) e que e os metais fossem descarregados. Apesar de, por um lado, se proteger de forma mais segura o ouro e a prata da possível investida de corsários, por outro, essa passagem pelas ilhas e descarga levava a uma rotina em que os metais vindos fora de registo eram transaccionados ilegalmente. No entanto, apesar do ouro e da prata serem as principais mercadorias que circulavam nesta carreira, não se pode deixar de referir os carregamentos de pérolas, canafístula, couros, cochonilha, açúcar e escravos[2480], os quais também podiam entrar nas transacções ilegais que ganhavam forma neste trajecto.

A permanência dos navios castelhanos nos Açores poderia estender-se no tempo, consoante os casos, levando mesmo a que se invernasse. Este era um desafio acrescido para a estrutura açoriana de apoio à navegação, que, em diversos momentos, sentiu dificuldades em abastecer os próprios navios da carreira da Índia, pois isso significava mobilizar vários meios que, muitas vezes, se revelaram insuficientes ou indisponíveis[2481]. Somente após ultrapassado o perigo de contacto com corsários e o mau tempo é que os navios castelhanos seguiam pelos seus próprios meios ou, como aconteceu várias vezes, acabavam por esperar que uma armada castelhana viesse buscá-los[2482]. Por outro lado, houve casos em que as naus castelhanas viajaram para Lisboa juntamente com as da carreira da Índia ou foram trazidas pela armada portuguesa das ilhas, que, esperando pela chegada das naus da Ásia, tinha como objectivo fazê-las chegar em segurança à capital portuguesa[2483].

[2479] Vide supra, vol. I, cap. II; vide infra, vol. II, cap. II.
[2480] João Marinho dos Santos, *op. cit.*, vol. II, p. 401.
[2481] Vide infra, vol. II, cap. I.
[2482] Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, pp. 101 e 106-110; Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. II, pp. 62 e 94; José Antonio Caballero Juárez, *op. cit.*, pp. 30, 46-47, 51, 232 e *passim*; Sergio M. Rodrígues Lorenzo, *op. cit.*, p. 18 e 26.
[2483] *Archivo dos Açores*, vol. I, p. 130; *ibidem*, vol. V, p. 126; Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 101.

2.4.2. Cumplicidades com a carreira da Índia

Essa aproximação dos navios de ambas as carreiras ibéricas nos Açores também terá sido um factor importante para o comércio ilícito directo. Um bom exemplo está no caso de um Pantaleão Fernandes, morador em Lisboa e piloto de uma nau castelhana que, anteriormente a 25 de Março de 1538 (possivelmente no Verão de 1537), esteve envolvido numa situação a que importa dar atenção pormenorizada. O piloto tinha chegado às ilhas açorianas vindo do rio da Prata, acabando por obter especiarias das naus portuguesas que tinham chegado da Índia[2484]. Não sabemos qual o local exacto da ocorrência, se o acto ilegal que levou as especiarias para o navio do dito piloto teve a conivência das autoridades açorianas ou se escapou ao seu olhar. Para além disso, o documento não refere em que contexto ilegal ocorreu o acto, se foi furto, venda ou troca por outras mercadorias, apenas que o piloto escondeu uma certa quantidade de especiarias na câmara do seu navio e partiu para Lisboa, local onde foi descoberta a carga que transportava. Consequentemente, Pantaleão Fernandes foi preso e condenado a um degredo de 4 anos para a Índia, perdendo ainda metade de toda a sua fazenda. Acrescia que Pantaleão Fernandes estava a exercer o ofício de pilotagem fora do Reino, situação ilegal, acabando por ser perdoado quanto a este último assunto. Dizendo que era mulher pobre, que tinha filhos para manter e que o marido havia sido degredado para a Índia, Ana Pires, mulher do dito piloto, recorreu a D. João III pedindo que lhe fosse feita mercê da metade (43.970 reais) da referida fazenda tomada (valia 88.960 reais), situação a que o rei acedeu[2485].

Neste caso, é preciso destacar alguns dados interessantes. Para além da continuação de actividades ilegais nos Açores, é de salientar esta relação acrescida com os navios vindos das Índias de Castela, não se devendo esgotar somente neste exemplo. À semelhança do citado caso de 20 de Outubro de 1511, em que foram achadas especiarias na ilha Terceira, neste de Pantaleão Fernandes não se sabe se estas pertenciam ao rei ou a algum dos seus subordinados, acrescendo agora que nem sequer é referida a variedade (ou variedades) da carga, situação que não permite descortinar se estamos perante um caso de furto, desvio de mercadorias legais sem serem taxadas ou de mercadorias ilegais ali despachadas.

[2484] *Archivo dos Açores*, vol. V, pp. 151-152.
[2485] *Ibidem*, pp. 151-152.

Talvez Pantaleão Fernandes tenha conseguido adquirir especiarias (defesas ou não) vindas da Índia mediante uma troca com produtos que trazia da área do rio da Prata, provavelmente metais preciosos, acabando por tentar despachá-las em Lisboa, se bem que tenha sido apanhado. Outra hipótese pode estar no simples transporte de mercadorias que Pantaleão Fernandes poderia estar a proporcionar até à capital (frete), servindo apenas de intermediário mediante um pagamento valioso, não tendo essas especiarias sido adquiridas por si. Não se consegue perceber qual a situação exacta deste caso, sendo que outras possibilidades poderiam ser exploradas, mas o facto de a mulher ter apelado ao rei pedindo metade da fazenda que havia sido tomada ao marido dá a entender que a carga aprendida seria mesmo do piloto. Neste sentido, a primeira hipótese terá de prevalecer.

Por este caso específico de Pantaleão Fernandes vemos ainda que a legislação referente à carreira da Índia estava a ser cumprida, acabando o prevaricador por ser castigado pelos seus actos, embora também não se saiba qual o contexto em que a carga foi descoberta: mediante denúncia ou busca ocasional ao navio.

Embora não saibamos qual a real dimensão das transferências de mercadorias da Índia para os navios das Índias e vice-versa, é de crer que tal actividade tivesse certa frequência, até porque os navios de ambas as carreiras acabavam por se cruzar nos Açores e vir em conserva para o continente. Para além do exemplo de Pantaleão Fernandes, a 16 de Julho de 1558 o embaixador de Castela em Lisboa referiu que em companhia de uma nau da Índia de Portugal vinham alguns "peroleros" com ouro e prata, havendo ordem para prendê-los e embargar as mercadorias na sua posse. Muito provavelmente, esses "peroleros" teriam embarcado nos Açores[2486].

Reportando-se a Novembro de 1589, ano em que vários navios de corsários ingleses andaram pelos Açores e fizeram várias presas, Linschoten refere que duas grandes naus das Índias de Castela, pertencentes à armada da prata e que se haviam apartado dos outros navios durante uma tormenta, chegaram a Angra em grandes dificuldades. Quanto às mercadorias que traziam e ao processo de descarregamento naquele porto, Linschoten é bem expressivo relativamente à sua dimensão e riqueza:

[2486] João Marinho dos Santos, *op. cit.*, vol. II, p. 409.

> "Aí foram descarregadas com toda a pressa e presteza, e verificou-se que traziam mais de cinco milhões em prata, tudo em peças do tamanho de oito e dez libras, pelo que todo o cais e a praia ficaram cobertos de placas de prata e de caixas cheias de reais-de-oito, coisa milagrosa de ver, cada milhão valendo dez mil ducados, fora as pérolas, o ouro e outras pedras que não vêm registadas"[2487].

Nestas condições, é evidente que as actividades ilegais ficavam facilitadas, não esquecendo ainda as mercadorias que vinham fora de registo e que, sistematicamente, eram despachadas antes que se chegasse ao porto de destino final. Efectivamente, o constante desembarque das mercadorias para que ficassem seguras em terra era meio caminho andado para que o descaminho e o contrabando tivessem lugar.

O caso é ainda mais significativo na medida em que Linschoten indica que Álvaro de Flores de Quiniones, capitão-mor desses navios e da armada, tinha, em sua posse particular, mais de sessenta mil ducados em pérolas, as quais ali mesmo pôs em leilão. O objectivo era que fossem adquiridas contra pagamento em especiarias ou letras de câmbio[2488]. Assim se vê, uma vez mais, a facilidade com que podiam ocorrer actos ilícitos e envolver até mesmo mercadorias vindas da Ásia, fosse directamente através do contacto com pessoas dos navios oriundos da Índia ou de outras que haviam adquirido fazendas aquando da sua passagem pelos Açores. A agravante estava no facto de os ilícitos poderem envolver directamente o capitão-mor da armada castelhana. Por outro lado, este caso ajuda a perceber que a própria presença de corsários no mar dos Açores e na costa ibérica podia fazer com que, mais facilmente, ocorressem ilegalidades nas ilhas, podendo os interessados querer despachar as mercadorias que traziam consigo e que não pretendiam que viessem a ser tomadas pelos inimigos.

Em todo o caso, conforme observou Maria da Graça Mateus Ventura – investigadora que tem vindo a alertar para falsos naufrágios e arribadas maliciosas, sobretudo no contexto das Índias Ocidentais na costa algarvia –, "entre tempestades e corsários muita carga se descaminhava..."[2489]. De facto, "a tentação de alegar perigo iminente para arribar e vender aos moradores a preciosa carga e, assim, fugir ao fisco da Casa da Contratação, era irresistível"[2490].

[2487] Jan Huygen van Linschoten, *op. cit.*, p. 346.
[2488] Idem, *ibidem*, p. 346.
[2489] Maria da Graça Mateus Ventura "As arribadas como estratégia de fuga [...]", p. 556.
[2490] Idem, *ibidem*, p. 558.

2.4.3. Ilegalidades entre os Açores e a costa portuguesa

Não é de admirar que, face à grande dimensão e riqueza dos produtos que temos vindo a referir, o arquipélago açoriano tenha assumido grande importância e atraído mercadores de várias partes com o objectivo adquirir metais preciosos e outros itens vindos das Índias Ocidentais. De facto, o ouro e a prata que chegavam aos Açores directamente das colónias castelhanas eram muito procurados e vendidos naquela área, tanto mais que ali concorriam numerosos mercadores que chegavam a invernar em Angra. Contudo, a falta de moeda na ilha Terceira para se exercerem trocas criava algumas dificuldades, pelo que em 1555 foi sugerido ao rei a criação de uma casa da moeda[2491].

Essas passagens pelo arquipélago não estariam isentas do pagamento de direitos fiscais, sendo que, a 21 de Novembro de 1536, D. João III ordenava ao vedor da fazenda de Angra que cobrasse a dízima daquele metal[2492]. No entanto, é de crer que tenham prevalecido as situações ilegais, algo que também acontecia com o ouro e a prata que vinham para Portugal. Vejamos dois casos que ilustram essa situação.

Por uma sentença de 4 de Novembro de 1536, D. João III deu razão ao juiz da alfândega do Porto quanto ao pagamento da dízima que Fernão Lopes, cidadão daquela cidade, deveria fazer por ter na sua posse prata vinda da ilha Terceira. O réu alegava que não devia nada ao fisco, visto que a cidade tinha em sua posse um capítulo de cortes antigo em que os seus cidadãos ficavam isentos do pagamento da dízima. Porém, o capítulo de cortes alegado não era válido uma vez que, sendo temporário, remontava ao reinado de D. Afonso V, tendo o prazo expirado com a morte do rei[2493].

O problema do não pagamento da dízima sobre os metais preciosos atingiria uma geografia mais alargada. Voltando a 21 de Novembro de 1536, o rei ordenou, nesse dia, aos oficiais de Angra a obrigatoriedade do controlo do pagamento da dízima sobre o ouro e a prata ali transaccionados. Apesar de pelos forais das alfândegas do Reino o ouro e a prata trazidos em navios estarem sujeitos ao pagamento da dízima quando entrassem nos portos portugueses, a verdade é que

[2491] Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 103.
[2492] Francisco Ferreira Drummond, *Annaes da Ilha Terceira*, t. I, pp. 552-553.
[2493] Cf. Amândio Barros, *Porto. A construção de um espaço marítimo nos alvores dos tempos modernos*. Dissertação de Doutoramento em História Moderna, vol. I, Universidade do Porto, 2004, p. 799.

este imposto não estava a ser cobrado em Angra, sendo que parece ter sido alegado desconhecimento dos oficiais quanto à sua obrigatoriedade[2494]. Anos mais tarde, em 1561, o monarca castelhano solicitou que fossem isentas do pagamento da dízima as mercadorias vindas das Índias e que, por razões de segurança, eram armazenadas nas ilhas açorianas[2495].

Para além dos Açores, suspeita-se que a passagem das naus das Índias Ocidentais por Lisboa também tivesse alguma rotina estabelecida no âmbito das actividades ilegais em foco. A 9 de Novembro de 1549, por exemplo, ancoraram no Tejo vários navios trazendo consigo mais de 600.000 pesos. Havendo dúvidas quanto ao meio de transporte para Sevilha, ou seja, se os metais deveriam seguir por terra ou continuar a viagem por mar, pediram-se instruções à Casa de Contratação das Índias[2496]. Fosse qual fosse o meio de transporte, Vitorino Magalhães Godinho referiu ser muito provável que uma parte da preciosa carga tenha sido descarregada e desviada em Lisboa[2497]. Em Janeiro de 1552 surge nova informação de uma nau da Nova Espanha a lançar âncora na capital portuguesa. Desta vez, trazia mais de 200.000 ducados[2498].

O problema da necessidade – real ou não – do desembarque de metais preciosos na ilha Terceira, em Lisboa ou outras partes foi amplamente aproveitado por mercadores, passageiros e tripulações (que também incluía portugueses) para o comércio clandestino. Os Açores chegaram mesmo a ser referidos pela historiografia como que o "paraíso" das actividades ilegais, sobretudo para os navios do Reino vizinho, que desembarcavam os metais preciosos e vendiam-nos aos mercadores portugueses[2499]. No entanto, até quando se teria verificado essa situação? Com o desenrolar do século XVII, e pelo menos até 1620, altura em que o comércio hispano-americano atingiu os seus valores máximos, deverão ter-se continuado a verificar contactos regulares entre a América espanhola e os Açores através das naus da carreira das Índias. Com efeito, nesse mesmo ano o procurador da Fazenda nos Açores foi encarregado de indagar sobre as cargas que vinham nas naus espanholas sem terem sido registadas e de punir os infractores[2500]. Todavia, com a Restauração da soberania portuguesa a situação

[2494] Cf. Francisco Ferreira Drummond, *op. cit.*, t. I, pp. 552-553.
[2495] João Marinho dos Santos, *op. cit.*, vol. II, p. 401.
[2496] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. II, pp. 94-95.
[2497] Idem, *ibidem*, pp. 94-95.
[2498] Idem, *ibidem*, pp. 94-95.
[2499] Idem, *ibidem*, p. 62; idem, *ibidem*, vol. IV, p. 214.
[2500] Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 104.

complicou-se bastante, afectando de várias maneiras a carreira das Índias Ocidentais, sendo que os Açores e a costa portuguesa tornaram-se territórios hostis, deixando de ser lugares de escala e de abrigo das naus do Reino vizinho. Em 1641, 1642, 1643 e 1645, por diversos problemas, os navios da Nova Espanha não navegaram[2501].

Neste contexto de comércio fraudulento que temos vindo a abordar, é de referir que os metais preciosos, uma vez descarregados dos navios, eram habitualmente colocados em lojas, casas, armazéns, gaiolas, cobertas e outros esconderijos, tanto nos Açores como em Cascais, Sesimbra e Setúbal. A descarga e desvio de metais nestes últimos três portos, e se as naus castelhanas ainda tivessem como destino Lisboa, também visava evitar que na capital os oficiais da Coroa portuguesa descobrissem as cargas destinadas ao comércio clandestino[2502]. Em 1591, por exemplo, 3 navios vindos de Havana cometeram ilegalidades no porto de Cascais[2503].

Fica por saber, no entanto, se esses actos ilegais nos sítios indicados também chegavam a envolver navios vindos de outros reinos e até que ponto isso poderia ser frequente, podendo funcionar como base regular de contrabando e de descaminho para os navios estrangeiros. Note-se que existem informações que nos dão conta, por exemplo, que de Cascais, em 1639, saiu um navio inglês e um neerlandês para São Tomé levando passaportes falsos. Iam carregados com mercadorias de portugueses e ingleses, havendo como objectivo adquirir açúcar[2504]. Além disso, importa não esquecer que nos Açores alguns mercadores estrangeiros esperavam pelos metais preciosos vindos das Índias Ocidentais, pelo que nos portos da costa portuguesa também poderia acontecer algo semelhante, embora em menor escala.

Outros locais como Viana do Castelo, Porto, Buarcos e Peniche chegavam a receber caixas de ouro desembarcado clandestinamente ou por algum motivo forçoso[2505]. Relativamente ao Porto, sabe-se que era, sem dúvida, um dos locais onde afluía muito ouro vindo dos Açores, embora essa chegada também estivesse associada a mercadores particulares. Em 1537, por exemplo, o tesoureiro da Casa

[2501] Cf. José Antonio Caballero Juárez, *op. cit.*, p. 70.
[2502] Pierre Chaunu, *op. cit.*, t. VIII, pp. 217-220; Eufemio Lorenzo Sanz, *op. cit.*, t. II, p. 127; Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 102.
[2503] Pierre Chaunu, *op. cit.*, t. VIII, p. 220, n. 1.
[2504] AHU, *CU*, *São Tomé*, cx. 2, n.º 39.
[2505] AGS, *Estado*, 368-179; pub. por Maria Margarida Ribeiro Garcez da Silva, *op. cit.*, vol. II, pp. 110-111; Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. II, pp. 65 e 95.

da Moeda do Porto referia ao rei a necessidade premente de autorizar ali mesmo a cunhagem de cruzados porque ao Porto vinha ter muito ouro trazido pelos mercadores das comarcas de Entre o Douro e Minho. Esse metal era comprado nos Açores aos castelhanos vindos do Peru, sendo transportado pelos mercadores portugueses até à Casa da Moeda portuense para o lavrarem em cruzados. Porém, como a dita Casa não estava autorizada a emitir espécies áureas, o ouro acabava por ser levado e vendido a mercadores que o conduziam a Castela, onde se tirava maior lucro revendendo o metal em barras do que amoedado. Face a tal situação, o monarca português concedeu a autorização requerida pelo tesoureiro, se bem que excluindo dela os portugueses[2506].

Já para o Sul do território, os portos algarvios também recebiam os navios castelhanos que alegavam mau tempo para se abrigarem, se bem que seja de suspeitar que fosse algo mais do que isso[2507]. Aliás, sabe-se mesmo que, devido à proximidade geográfica quanto à Andaluzia e à sua situação estratégica, na rota das Índias, bem como ao facto de muitos algarvios terem andado ilegalmente no comércio e até mesmo nas expedições de conquista das Américas[2508], o Algarve foi um grande foco de descaminho e contrabando de mercadorias vindas das Índias ao longo dos séculos XVI e XVII[2509]. O Algarve é mesmo considerado a região portuguesa que mais se encontra ligada ao espaço da carreira das Índias[2510]. Portos como Tavira, Lagos e Portimão eram os grandes pólos das actividades ilegais, recebendo navios que se desviavam da sua rota ou que abandonavam a armada e que alegavam sempre algum motivo relacionado com problemas náuticos ou a presença de corsários na costa. Consequentemente, nestes e noutros portos algarvios o ouro era descarregado e vendido, eximindo-se assim do pagamento dos pesados direitos fiscais que deveriam ser efectuados na Casa de Contratação de Sevilha. As sucessivas denúncias documentadas mostram uma manifesta

[2506] Idem, *ibidem*, vol. II, p. 62. Sobre as ligações com o Porto, cf. igualmente Amândio Barros, *op. cit.*, vol. I, pp. 798-799.
[2507] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. II, p. 94.
[2508] Maria da Graça A. Mateus Ventura, "Portugueses nas Índias de Castela. Percursos e percepções", in *Viagens e viajantes no Atlântico Quinhentista. Primeiras Jornadas de História Ibero-Americana*, Lisboa, Edições Colibri, 1996, pp. 102-105; idem, "João Fernandes – périplo de um marinheiro entre Vila Nova de Portimão e Santiago de Guayaquil", in *A União Ibérica e o Mundo Atlântico. Segundas Jornadas de História Ibero-Americana*, Lisboa, Edições Colibri, 1997, pp. 128 e 136; Sergio M. Rodrigues Lorenzo, *op. cit.*, pp. 38-39.
[2509] Pierre Chaunu, *op. cit.*, t. VIII, pp. 220-222; Maria da Graça A. Mateus Ventura, "Os portos do Algarve na rota das Índias Ocidentais", in *Arqueologia Medieval*, n.º 9, Porto, Edições Afrontamento, 2005, pp. 181-186.
[2510] Idem, *ibidem*, p. 184.

cumplicidade das comunidades costeiras algarvias, situação a que o Estado português não era alheio[2511].

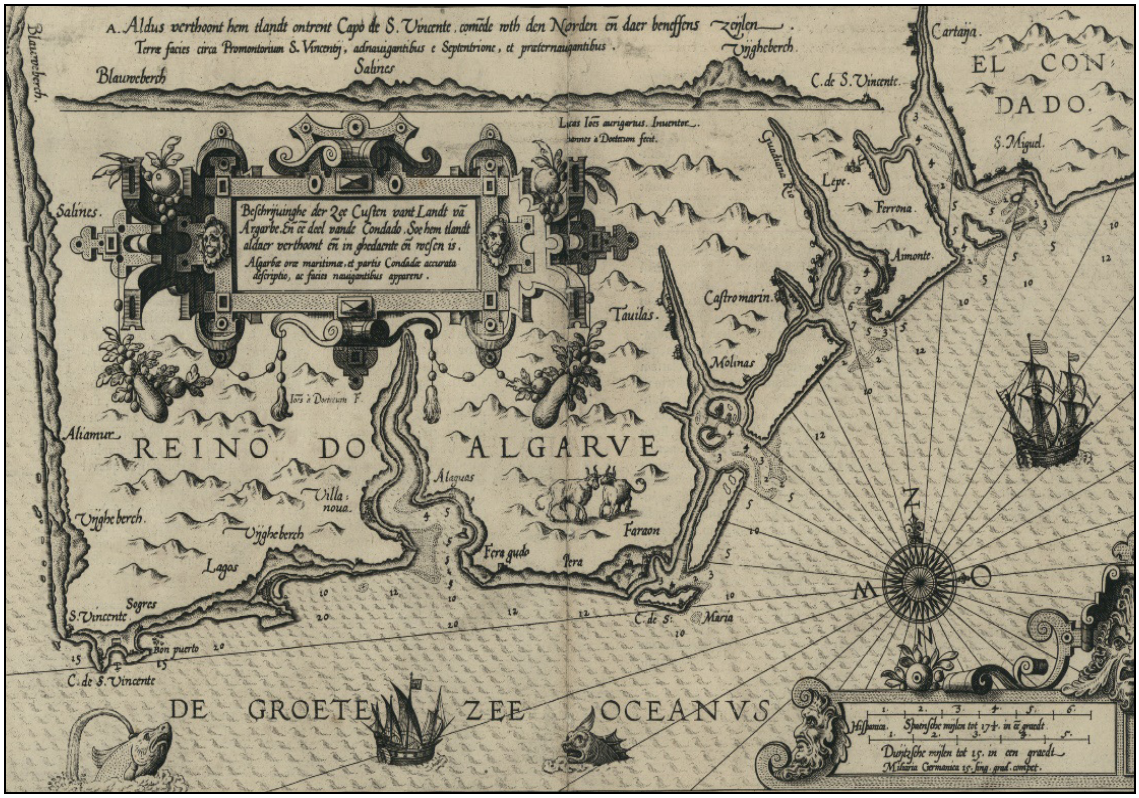

Fig. 87 – Aspecto da costa algarvia e parte da costa andaluza.
Fonte: Lucas Jansz Waghenaer, *Speculum nauticum [...]*, 1591 (BNP).

Já vimos que um factor importante e que pesava fortemente no impacto das actividades ilegais estava na capacidade de carga dos navios. Quanto maior fosse a tonelagem maior seria a quantidade de mercadorias transportadas e, consequentemente, a sua entrada no mundo ilícito. Acresce, porém, que no caso da carreira das Índias Ocidentais o número de navios em circulação era muito maior do que em relação à carreira da Índia, sendo que em Outubro de 1589, por exemplo, haviam partindo 50 navios de Cuba rumo aos Açores, se bem que apenas tenham chegado 14[2512]. Dois anos volvidos, Linschooten refere que estavam reunidas na paragem do Corvo 140 embarcações, "tanto da Espanha como das Índias"[2513]. Ora, este grande número de navios mostra bem que o peso das actividades ilegais poderia ascender a dimensões astronómicas.

Para Sevilha e para os portos andaluzes as consequências destas actividades ilegais exercidas, sobretudo entre os Açores e a costa portuguesa,

[2511] Idem, *ibidem*, pp. 184-185.
[2512] João Marinho dos Santos, *op. cit.*, vol. II, p. 401.
[2513] Apud idem, *ibidem*, vol. II, p. 401.

estavam na não chegada do metal amarelo desde 1530, acabando as emissões de ouro por se avolumar em Portugal por volta de 1540, altura em que o ouro da Mina estava em vazante[2514]. Neste sentido, se a Casa da Moeda de Lisboa a cada ano lavrava quantidades crescentes de ouro, mesmo quando o que vinha da Guiné e do Golfo decrescia, era porque o ouro vindo das Índias Ocidentais afluía "aos portos portugueses graças ao retransmissor açoreano"[2515].

Neste contexto fraudulento, envolvendo as duas carreiras marítimas ibéricas citadas, importa referir também que em 15 de Outubro de 1587, com a publicação do foral da alfândega da cidade de Lisboa, Filipe II já havia proibido todos os navios nacionais e estrangeiros com destino a Lisboa que descarregassem mercadorias e mantimentos em batéis nos seguintes locais fora do controlo alfandegário lisboeta: Sesimbra, Cascais, Oeiras, Paço de Arcos, Torre Velha (Caparica) e quaisquer outros locais entre a torre de São Julião e a torre de Belém[2516]. O problema nada tinha de novo, mas acrescia de significado pelo facto destes serem locais de passagem para os navios ricamente carregados das carreiras da Índia e Índias Ocidentais. Para além de fugir aos tributos régios que eram impostos, estaria a navegação estrangeira e nacional também a adquirir fraudulentamente nestes portos mercadorias vindas da Índia e Índias Ocidentais? Tendo em conta os dados que temos vindo a enunciar, esta é uma hipótese perfeitamente plausível para Cascais e Sesimbra.

Em todo o caso, poderão não ter sido os navios vindos das Américas que provocaram maior fuga de metais nos Açores e na costa portuguesa. Ainda que fossem os que transportavam maior quantidade de ouro e de prata, a fiscalização era apertada e o desvio tinha de se cingir ao metal que viesse fora de registo aquando da carga dos navios nos mercados ultramarinos, visto que os mestres dos navios eram responsáveis pelas mercadorias registadas[2517]. Seriam, sobretudo, os navios de particulares que comerciavam clandestinamente com as Índias aqueles que tentavam aliviar-se mais dos tesouros nos Açores ou em Portugal em vez de seguirem para Sevilha ou Cádis. Isto acontecia também com alguns navios que viajavam sozinhos, bem como com os navios de aviso que chegavam às águas portuguesas com fundos ocultos[2518].

[2514] Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, vol. II, p. 62.
[2515] Idem, *ibidem*, vol. II, pp. 62-63 e 94.
[2516] *Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes […]*, t. II, 1783, pp. 1-2.
[2517] Artur Teodoro de Matos, *op. cit.*, p. 102.
[2518] Eufemio Lorenzo Sanz, *op. cit.*, t. II, p. 127.