

## (SÉCULOS XV E XVI)

Fernando Gomes Pedrosa

Abril de 2018

SUMÁRIO. 1. INTRODUÇÃO. 2. INCENTIVOS À PESCA. 3. OS CORSÁRIOS. 4. A «CARAVELA DE BOMBARDA». 5. A PESCA NO SÉC. XVI. 6. AS MOTIVAÇÕES DOS HOMENS DO MAR. 7. A ESCASSEZ DE MARINHEIROS E BOMBARDEIROS. 8. A ARTILHARIA. 9. A TÁBUA DE BOLINA DOS HOLANDESES. 10. CONCLUSÃO.

### 1. INTRODUÇÃO

Os fatores decisivos da Expansão Marítima foram a pesca, o corso, a construção naval e a artilharia.

A pesca foi o berço das navegações, a escola de todos os homens do mar. Começaram por ser pescadores os tripulantes dos navios de guerra, dos navios mercantes e dos corsários. Os jovens iniciavam a faina marítima com apenas 8 a 10 anos de idade, e desde o início eram guerreiros, porque todos os navios mercantes andavam armados para se defenderem dos corsários e dos piratas. Os pescadores prestavam serviço militar nas galés desde os 12 anos de idade. Na «Ordenação das vintenas dos homens do mar, vintaneiros e apuração de galeotes», de 1405, o rei manda inscrevê-los nas vintenas, «para crescerem e nos servirem».<sup>1</sup>

Os corsários portugueses atuavam no Mediterrâneo talvez desde o séc. XIII e visitavam regularmente o Norte de África pelo menos desde 1308, quando um lenho comandado por Vicente Marti e Domingo Vicente, que andava a corso nas águas de Bona, foi capturado por aragoneses.<sup>2</sup> Bona é a atual Annaba, na Argélia. O corso foi um “instrumento básico da política externa portuguesa”, corso popular, devastador, dirigido pelo rei e os nobres, como os infantes D. Henrique e D. Pedro, e praticado um pouco por todos os marítimos.

---

<sup>1</sup> João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses*, Suplemento ao vol. I, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1944, p. 79 (doravante, DP).

<sup>2</sup> Filipe Themudo Barata, *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian / Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1998, pp. 317, 469.

A guerra no mar fazia-se com navios de remo, em especial a galé. Conceituados especialistas na arte de construir e conduzir galés eram os genoveses, e por isso o rei D. Dinis contratou em 1317 o genovês Manuel Pessanha para exercer o cargo de almirante; numa das cláusulas do contrato ele obrigava-se a ter sempre vinte homens de Génova «sabedores de mar», idóneos para alcaides e arrais das galés do rei. E a contratação de especialistas genoveses continuou nos séculos XV e XVI. Uma carta de 20.2.1513, dirigida ao rei, refere a contratação em Génova de «carpinteiros e comitos e sota comitos para fazer galés e para navegação delas, os quais servirão Vossa Alteza de seus ofícios em Portugal e na Índia e onde quer que os Vossa Alteza mandar»; entre eles dois mestres de fazer galés e também remolares.<sup>3</sup> Em 1557 o governador da Índia, D. Francisco Barreto, pede remolares e muitos remos, e também comitres estrangeiros para as galés porque estes que cá estão não prestam.<sup>4</sup>

Entretanto, os grandes navios de vela eram lentos, difíceis de manobrar e muito dependentes dos ventos favoráveis. É aqui que se inscreve o sucesso da caravela latina portuguesa durante a segunda metade do séc. XV: pequena, estreita e com reduzido calado que lhe permitia aventurar-se em fundos baixos e águas restritas, era capaz de navegar a favor ou contra o vento e de transportar peças de artilharia.

Na década de 1480 uma revolução técnica relegou para uma posição secundária as peças de ferro forjado e balas de pedra, substituindo-as pelas de bronze fundido e balas de ferro. O rei D. João II apercebeu-se em tempo útil da onda tecnológica que aí vinha para revolucionar a história da guerra: iniciou a fundição de bronze e contratou os mais conceituados fundidores e bombardeiros estrangeiros, alemães, flamengos e de outras nacionalidades. Nos fins do séc. XV e inícios do XVI os navios portugueses dispunham da artilharia mais desenvolvida da época e dos mais conceituados bombardeiros.

As principais limitações da artilharia na guerra terrestre eram a dificuldade de transporte e a pouca mobilidade, limitações essas que foram superadas na guerra naval, «o que explica a prematura, extensa e bem-sucedida adoção da artilharia a bordo dos navios».<sup>5</sup> A partir daqui os países europeus iriam expandir-se e construir os seus «impérios da pólvora». O primeiro foi o português, através de um avanço fulminante em várias regiões do globo. A tática mais usada era a de efetuar desembarques de surpresa, e instalar em terra tranqueiras (trincheiras) improvisadas ou castelos de madeira que se traziam do reino, protegidos por grandes sacos de areia, terra ou algodão. Em 1505, no Cabo de Gué (Agadir), João Lopes de Sequeira escolheu um local onde havia boa água, «fez ali assento e armou ali hum castelo

---

<sup>3</sup> Sousa Viterbo, *Artes e artistas em Portugal (...)*, Lisboa, Livraria Ferreira, 1892, pp. 133-134.

<sup>4</sup> *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1964, p. 233.

<sup>5</sup> Carlo M. Cipolla, *Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400-1700)*, Lisboa, Gradiva, 1989, p. 71.

de páo que levava já ordenado e feito; pos-lhe artelharia e fez logo ao deredor do castelo outro muito forte de pedra e cal».<sup>6</sup>

Em 1505 e 1506, poucos anos depois de Vasco da Gama ter chegado à Índia, o rei D. Manuel I forjou uma projeto imperial que está bem documentado no regimento que Afonso de Albuquerque deu aos embaixadores que enviou ao Xá da Pérsia em 1510, propondo-lhe uma aliança contra o sultão do Egito e os turcos, para a conquista de uma vasta área que incluía Meca, Alexandria, Jerusalém e Constantinopla.<sup>7</sup> Isto é, nada menos do que o domínio sobre os impérios mameluco e turco e a libertação do Santo Sepulcro.

Em meados do séc. XVI, navios e marinheiros portugueses distribuía-se por um imenso espaço marítimo que se estendia do Brasil até ao Japão. A guerra em terra e no mar exigia cada vez mais dinheiro, mais homens, mais peças e mais pólvora para as fortalezas e navios dispersos por uma área tão vasta. Já em 1521, quando D. João III subiu ao trono, o tesouro estava vazio e a dívida pública era enorme.<sup>8</sup> E já em 1529 o duque de Bragança propunha abandonar todas as fortalezas da Índia, exceto as de Goa e Cochim, e entregar ao rei de Espanha as do Norte de África, ficando apenas com Azamor e Safim.<sup>9</sup> D. João III viu-se obrigado a abandonar várias praças de África a partir de 1541: Santa Cruz do Cabo de Gué, Safim e Azamor em 1541, Arzila e Alcácer-Ceguer em 1550.

Isto implicou a reformulação da estratégia, que, em resumo, passou a ser a seguinte: 1) concentrar os meios apenas em algumas fortalezas e navios considerados mais importantes; 2) manter na maior parte das fortalezas os meios mínimos que lhes permitissem resistir durante algum tempo até receberem reforços; 3) deixar à sua sorte a pesca, a marinha mercante e quase toda a orla marítima. A costa portuguesa passou a ser assolada por corsários mouros, franceses, ingleses e holandeses.

## 2. INCENTIVOS À PESCA

Voltando à pesca, os reis tentaram incentivá-la e povoar a orla marítima, concedendo privilégios aos povoadores e aos pescadores, entre os quais a isenção de tributos aos jovens e também aos adultos que quisessem aprender, prevista em diversos forais do séc. XIII. Sirva de exemplo a Póvoa de Paredes, na foz do Lis, criada pelo rei D. Dinis, em 1286. Deu foral aos povoadores, que seriam pelo menos 30, com 6 caravelas ou mais, pagando ao rei a dízima do pescado». Os filhos, mancebos ou mouros que

---

<sup>6</sup> Pierre de Cenival, *Chronique de Santa-Cruz du Cap de Gué (Agadir)*, Paris, Paul Geuthner, 1934, p. 22.

<sup>7</sup> Raymundo António Bulhão Pato, *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas dos documentos que as elucidam*, vol. I, Lisboa, Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1884, pp. 387 e ss.

<sup>8</sup> Manuel Nunes Dias, *O capitalismo monárquico português (1415-1549)*, vol. I., Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1963, p. 603.

<sup>9</sup> *As Gavetas da Torre do Tombo*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, vol. IX, 1971, p. 539.

ensinarem a pescar, nada paguem nos primeiros 5 anos do que apanharem com linhas. Concede aos 30 povoadores a isenção de hoste e anúduva por mar e por terra, ou seja, de recrutamento para operações militares, e uma vasta área para semearem pão, linhaça, vinhas e fazerem hortas.<sup>10</sup> Esta povoação de Paredes teria sempre uma existência precária devido à constante ameaça vinda do mar, em especial a partir do início do séc. XVI, quando se acentuou a presença de corsários e piratas. A orla marítima só podia ser habitada em locais fortificados e que, em caso de rebate, fossem socorridas pelas povoações circunvizinhas. O rei D. Fernando isentou em 1368 os de Azeitão de irem velar a Sesimbra 3 meses por ano,<sup>11</sup> e determinou em 1370 que os de Buarcos pagassem para a reparação da cerca do muro de Montemor-o-Velho e que esta vila lhes desse acolhimento e às suas mulheres, filhos e haveres quando necessário.<sup>12</sup> Em 1392 a rainha D. Leonor confirmou uma carta de D. João I, pela qual os moradores de Óbidos, Lourinhã e Cadaval iriam defender o porto de Atouguia. Em 1425 foi estabelecido que a vila de Setúbal fosse socorrida pelos de Sesimbra, Palmela, Alcácer, Montemor-o-Novo, Évora e outros lugares.<sup>13</sup>

A partir de 1401 os reis estabeleceram coutos de homiziados, especialmente nos lugares fronteiros, para os que se quisessem acolher a salvo das perseguições da justiça. Alguns receberam pescadores: Caminha, Viana da Foz do Lima, Sesimbra, Vila Nova de Milfontes, Vila Nova de Portimão, Mexilhoeira, Silves, Quarteira, Tavira, Castro Marim e Arenilha.<sup>14</sup> Com estes e outros incentivos a pesca desenvolveu-se e irradiou para águas longínquas. Os do Porto já no séc. XIII iam à Galiza, instalando arraiais em terra para salgarem o pescado,<sup>15</sup> e continuaram nessa faina porque um documento de 1420 menciona os que vão pescar à Galiza e «a outras partes fora do nosso Senhorio».<sup>16</sup> A conquista de Ceuta em 1415 permitiu o livre acesso aos mares africanos, criando uma zona tradicional de pesca que se centrava no castelo de Arguim e era delimitada a sul pelo Cabo Branco; como já disse alguém, os pescadores terão sido os «achadores» de terras que outros mais tarde «descobriram».

Os reis pretenderam também evitar que os pescadores enveredassem pela navegação comercial, mais lucrativa. Uma carta de D. Afonso V (2.3.1451) obriga os de Aveiro que deixarem o seu mester e

---

<sup>10</sup> DP, supl. I, pp. 13-16.

<sup>11</sup> *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, vol. III, tomo I (1385-1410), Lisboa, Centro de Estudos Históricos, Universidade Nova de Lisboa, org. João José Alves Dias, 2005, p. 18.

<sup>12</sup> Maria Helena da Cruz Coelho, *O Baixo Mondego nos finais da Idade Média*, vol. II, Coimbra, Faculdade de Letras, 1983, p. 787.

<sup>13</sup> DP, supl. I, p. 475.

<sup>14</sup> Humberto Baquero Moreno, «Elementos para o estudo dos coutos de homiziados instituídos pela Coroa», in *Portugaliae Historica*, vol. II, Faculdade de Letras de Lisboa, 1974.

<sup>15</sup> Foral de Gaia (1255) e Elisa Ferreira Priegue, *Galicie en el comercio marítimo medieval*, Santiago de Compostela, Fundacion «Pedro Barrie de la Maza», 1988, p. 136.

<sup>16</sup> DP, supl. I, pp. 323, 324.

se fizerem mareantes a servir nas obras do muro da vila o dobro do tempo fixado anualmente. Alguns pescadores e pessoas que sempre «trautaram de pescar leixam o dicto mester E sse fazem mareantes Nom querendo mais hussar da dicta pescaria».<sup>17</sup>

### 3. OS CORSÁRIOS

A guerra no mar faz-se principalmente através de corsários. A distinção entre pirata e corsário é simples em teoria, mas difícil ou quase impossível em termos práticos. O pirata é o ladrão do mar: atua por conta própria sem invocar qualquer justificação nem estar dependente de qualquer autoridade. O corsário tem o seu estatuto legalizado por uma carta de corso ou de marca, e atua em nome e por conta do rei, mas as agressões por ele praticadas também configuram muitas vezes o conceito jurídico de pirataria. O corsário pode atacar em duas situações distintas: em guerra, contra todos os navios da nação inimiga; em paz, também contra todos os navios de determinada nação, invocando o direito de represália, que permite ao agredido ressarcir-se em qualquer navio da nacionalidade do agressor. Isto é, se um navio mercante português causar danos a um francês, o rei de França pode passar uma carta de marca contra os navios portugueses. E se, invocando essa carta de marca, algum francês atacar um português, o rei de Portugal pode responder com uma contramarca, que autoriza o lesado a ressarcir-se em qualquer navio francês. Estão assim legalizadas as hostilidades entre marinheiros de duas nações amigas, cada uma das quais persuadida de que o direito lhe assiste. “Todos os marinheiros e todos os mercadores, à revelia dos seus soberanos, praticam uma pirataria descarada que nenhuma medida governamental pode restringir. ingleses, normandos, espanhóis, bretões, pilham-se indistintamente».<sup>18</sup>

Muitas vezes o corsário atua por conta própria à revelia das instruções dadas pelo rei. Um pretexto para os roubos consiste no direito de visita, pelo qual pode fiscalizar qualquer navio amigo ou neutro para impedir que transporte mercadoria inimiga, o que dá origem a excessos desmedidos e às subsequentes represálias. E, como a guerra contra os mouros é permanente e “santa”, pode visitar qualquer navio mercante cristão que se aproxime do Norte de África. Outras vezes é o rei que, fazendo guerra sem a declarar, o manda piratear navios de nações amigas. Em suma, no mar vigora a “lei da selva”.

Desde o início, a sobrevivência económica do reino dependeu da capacidade de assegurar trocas comerciais por via marítima. A “guerra declarada” é um fenómeno raro, extraordinário. Mas a “guerrilha” está inscrita no quotidiano, através do corso, forma de violência institucionalizada que

---

<sup>17</sup> DP, I, p. 485.

<sup>18</sup> Henri Touchard, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Age*, Paris, Les Belles Lettres, 1967, p. 187.

permite aos estados exercerem pressão e atacarem os navios mercantes antagonistas, numa estratégia de longo prazo, de desgaste, atrição, mais eficaz do que a “guerra declarada”. Todos praticavam o corso. Os portugueses também, contra muçulmanos e cristãos de várias nacionalidades, na costa de Portugal, no Mediterrâneo, no Norte de África. Passava pela costa portuguesa quase toda a rede comercial dessa época. O volume das mercadorias transportadas por via marítima entre o Mediterrâneo e o Norte da Europa seria cerca de 40 vezes superior ao volume das que seguiam por terra. Toda a navegação tinha dois pontos de passagem obrigatória: o Cabo Finisterra e o Cabo de São Vicente. Ninguém dobrava o Cabo de São Vicente sem a anuência do rei de Portugal.

O rei, para incentivar o corso, pode emprestar navios e armas e acionar dois mecanismos: 1º) não exigir a fiança; 2º) doar o “quinto” das presas, aumentando assim o valor do saque. Fiança é o valor em numerário que os corsários devem depositar antes da largada para indemnizar os danos que causarem a navios amigos ou neutros. O “quinto” (real) dos despojos de guerra era uma instituição muçulmana que foi adotada pelos cristãos. Nos capítulos adicionais de 20.9.1427 ao tratado de paz luso-castelhano de 30.4.1423, ficou estabelecido que a fiança atingiria um valor significativo, 50 coroas de ouro por cada homem que participar na armada. Mas logo a seguir, em 7.5.1428, um alvará do infante D. Duarte comunica à câmara de Lisboa que Álvaro Fernandes Palenço e Álvaro de Cadaval vão agora de armada contra os mouros, e ordena-lhe que desembarace a fusta que eles aí têm e os deixe partir, pois os liberta da pena contida no tratado de paz com Castela.<sup>19</sup>

Nesta época áurea da expansão marítima, de intensa luta pelo domínio dos mares, os reis de Portugal não só incentivaram os seus corsários, mas também contrataram estrangeiros. Alguns dos principais corsários eram fidalgos da casa real, ligados diretamente ao rei, como o próprio almirante Manuel Pessanha. Foi contratado pelo rei D. Dinis em 1317, e poucos anos depois, no Mediterrâneo, praticou um ato de corso contra valencianos: apresou 120 jarros (tonéis) de vinho.<sup>20</sup> Também o almirante Pedro de Albuquerque e Vasco Anes de Corte Real, alcaide-mor de Tavira, armador-mor e fronteiro-mor do Algarve, fundador da família dos Corte Reais. Em janeiro ou fevereiro de 1469, havendo tréguas entre o reino de Portugal e o ducado da Bretanha, e tendo o rei de Portugal passado carta de segurança aos navios bretões, um fidalgo da casa real, Pero de Ataíde, designado «o corsário» nos textos coevos, largou para o mar sem depositar fiança e tomou um navio bretão. Uma sentença condenou-o ao pagamento de dois milhões de réis, mas os lesados nada receberam, «por mais requerimentos que houvessem feito a El-Rei de Portugal e a seus ministros», diz o duque da Bretanha

---

<sup>19</sup> DP, supl. I, p. 114.

<sup>20</sup> Josefina Mutgé i Vives, «Relaciones entre Alfons El Benigne de Catalunya-Aragó i Alfons IV de Portugal», *XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón, Actas*, tomo II, Gobierno de Aragón, 1997, p. 485.

numa reclamação. Na sua resposta "diplomática", D. Afonso V promete muito, nada concede, "cobre" o corsário e continua a nomeá-lo para importantes missões navais. Em 1476, Pero de Ataíde comandou uma armada portuguesa que se juntou a uma francesa, sob o comando de Coulon (Colombo). Atacaram quatro navios mercantes de Génova e um flamengo, ao largo do Cabo de S. Vicente, e estando quase todos aferrados, explodiu um barril de pólvora que provocou o afundamento dos navios e a morte de muita gente. Esta batalha ficou célebre por dois motivos: a explosão de um barril de pólvora com consequências trágicas e a primeira referência ao corsário Cristóvão Colombo.<sup>21</sup>

Em 1475-1479, a confrontação entre os reinos de Portugal e Castela que culminou na batalha terrestre de Toro, deu origem no mar a uma guerra aberta, na qual o príncipe D. João (futuro rei D. João II) empregou os seus corsários, contratou corsários estrangeiros e concedeu incentivos a todos (marinheiros, pescadores e outros) os que quisessem armar navios ou caravelas, e «além disso lhes faremos quaisquer favores que pudermos».<sup>22</sup> Não envolveu nenhuma armada real, só os corsários e os que quisessem armar em corso.

Um português, João Pires, foi comandante de navios no Mediterrâneo, ao serviço do duque de Borgonha, mas acabou por ser aprisionado em 1453 por catalães nos mares de Barcelona sob a acusação de ser pirata. Em 1455, o Papa perdoou-lhe os ilícitos praticados no mar e autorizou-o a trazer a bordo sacerdote que diga missa, ministre os sacramentos e tenha largos poderes de absolvição e indulgência.<sup>23</sup> Isto é, os corsários no Mediterrâneo são entendidos como cruzados.

O corsário Afonso Ramos, morador em Tavira, está documentado desde 1366 e recebeu várias doações do rei D. Fernando. Em 1381, largou de Lisboa para o Guadalquivir uma grande armada constituída por 21 galés e outros navios, que, devido a uma sucessão de erros cometidos pelo almirante português, o conde D. João Afonso Telo, irmão da rainha, sofreu na batalha de Saltes, junto a Sevilha, uma pesada derrota, com a captura de muitos homens e navios. Afonso Ramos não é aqui mencionado por nenhum cronista, português ou espanhol, mas participou na batalha. Em 1516, passados 135 anos, realizou-se em Sevilha um inquérito sobre o funcionamento das atarazanas (taracenas) no presente e no passado. Dois cómitres ouviram dizer aos seus antepassados que estiveram nas atarazanas 24 galés portuguesas, apresadas em Saltes, numa batalha em que a armada portuguesa era comandada pelo «capitão Afonso Ramos».<sup>24</sup> É a melhor homenagem que se podia

---

<sup>21</sup> *Os homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima. Pescadores, marinheiros e corsários*, Câmara Municipal de Cascais, 2000.

<sup>22</sup> DP III, p. 176.

<sup>23</sup> Eduardo Borges Nunes, «Guerra santa - santa pirataria: um caso português de 1455», in *Brotéria*, vol. 90, Lisboa, 1970, n.º 2.

<sup>24</sup> Juan Manuel Bello León y Alejandro Martín Perera, *Las atarazanas de Sevilla a finales de la Edad Media*, Sociedad Española de Estudios Medievales, Editum. Ediciones de la Universidad de Murcia, 2012, pp. 54-55.

prestar a este corsário: não ficou registado nas crónicas, mas o seu nome ainda passava de geração em geração; baseado em Tavira, sua terra natal, muita tropelia deve ter praticado contra os sevilhanos.

Além dos corsários propriamente ditos, qualquer navio mercante ou de pesca ia preparado para ações bélicas. Em 1487 os portugueses «Alfonso Yáñez, Antonio Yáñez y Diego Alfonso, patrones de carabela», iam para Valência vender pescado; ao largo do Cabo de Gata, no mar de Almería, avistaram um «caro» (navio mouro) que ia para Malta com 30 mouros, armas e vitualhas; investiram contra ele e tomaram-no; continuaram a viagem para Valência e aí venderam o pescado e 24 mouros (os outros 6 mouros devem ter morrido no combate). Isto é, iam vender pescado e acabaram por vender pescado e mouros.<sup>25</sup> O espanhol Pedro Navarro tornou-se um mito, uma lenda, relacionado com vários episódios da história portuguesa. Nomeado conde em 1505 e depois almirante, no início da carreira foi corsário, afundado e ferido em 1499 por um navio mercante português, que levava açúcar da Madeira para trazer trigo.<sup>26</sup>

#### 4. A «CARAVELA DE BOMBARDA»

Nos finais do séc. XV os construtores navais portugueses criaram a «caravela de bombardas». Na galé, a peça principal ia à proa, assente na coxia, passadiço que se estendia da popa à proa, a meio da galé, e recebia por isso o nome de «canhão da coxia». A galé manobrava muito bem, com os remos e o leme, e podia rapidamente aproar a um alvo, mantendo essa proa o tempo que fosse necessário. Ocorreu depois aos construtores navais a ideia de aplicarem a mesma fórmula à caravela latina e pequena, criando a chamada «caravela de bombardas», precursora do galeão. É muito conhecido o texto de Garcia de Resende sobre as experiências que o rei D. João II fez, antes de 1495, data da sua morte, armando pequenas caravelas com grandes bombardas: «(...) achou e ordenou em pequenas caravelas andarem muito grandes bombardas e tirarem tão rasteiras que iam tocando na água, e ele foi o primeiro que isto inventou (...) poucas caravelas destes grandes rios faziam amainar muitas naus grossas (...)».<sup>27</sup> É o tiro de ricochete: as bombardas disparavam «tão rasteiras que iam tocando na água». Acontece o mesmo se estivermos na praia e lançarmos uma pedra pequena, plana e estreita segundo uma trajetória paralela à água: ela salta uma ou mais vezes. Já os antigos gregos e

---

<sup>25</sup> Vicenta Cortes, *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Catolicos*, Valencia, 1964, p. 228.

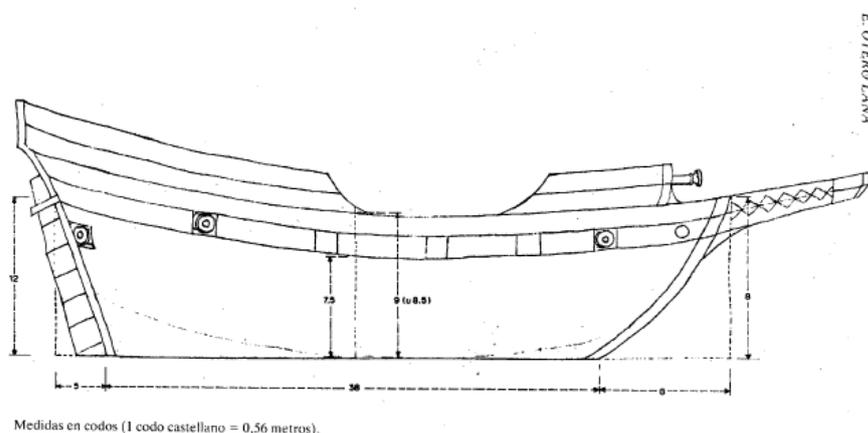
<sup>26</sup> *I Diarii di Marino Sanuto*, 56 tomos, Veneza (1879-1903), ed. Rinaldo Fulin e outros, R. Dep. Veneta di Storia Patria, tomo I, p. 771; tomo II, pp. 138, 165; tomo III, p. 555.

<sup>27</sup> *Vida e feitos d'El-Rei Dom João Segundo*, Cap. CLXXXI.

romanos tinham jogos que consistiam em lançar ao mar conchas ou pedras, ganhando quem lançasse mais longe e com maior número de ricochetes. Um jogo destes, chamado “Quantos pães come El-Rei”, é mencionado por Rafael Bluteau<sup>28</sup> em Setúbal.

Em 31.5.1497, Gonçalo Pires foi nomeado «mestre das caravelas de bombardarda, das três que se ora novamente fizeram na cidade do Porto», assim como são «os mestres das outras caravelas das ditas bombardadas».<sup>29</sup> Um documento de 1507 informa que os turcos têm «galés de bombardarda», e dão-lhes este nome porque sobre a coberta da proa têm uma bombardarda muito grossa.<sup>30</sup> Depreende-se que navio «de bombardarda» é o que tem uma bombardarda grossa à proa.

Não dispomos de qualquer desenho ou gravura da «caravela de bombardarda», mas a documentação conhecida mostra que era semelhante à fragata espanhola construída em Havana, à volta de 1600, ou seja, que esta deriva daquela.



Fragata espanhola construída em Havana, à volta de 1600.<sup>31</sup>

As caravelas com a artilharia principal à proa estão muito documentadas. As «Lembranças das cousas da Índia em 1525» preconizam que as caravelas estejam artilhadas com um camelo

<sup>28</sup> *Vocabulário Português e latino (...)*, suplemento, parte II, Lisboa Ocidental, na Patriarcal Oficina de Música, 1728, p. 165.

<sup>29</sup> Francisco Marques de Sousa Viterbo, *Trabalhos Náuticos dos Portugueses nos séculos XVI e XVII*, vol. I, Lisboa, Academia das Ciências, 1898, p. 250.

<sup>30</sup> *I Diarii di Marino Sanuto*, tomo VII, Veneza, 1882, p. 16.

<sup>31</sup> Enrique Otero Lana, «Un avance en la construcción naval: las fragatas construídas en La Habana hacia 1600», *Revista de História Naval* n.º 34, Madrid, 1991, pp. 88, 90, 91.

(canhão pedreiro) à proa, 2 meias esperas, 4 falcões e 10 berços.<sup>32</sup> Em 1535, a armada portuguesa que foi à tomada de Tunes seria constituída, segundo Bernardo Rodrigues, por 25 «caravelas mui bem armadas com tiros de coxia, como galés, e um galeão grande, que naquele tempo era o maior e melhor armado que navegava pelo mar».<sup>33</sup> A caravela com tiro de coxia constituiu uma importante inovação tecnológica, como reconhecem, entre outros, Jan Glete<sup>34</sup> e John Francis Guillmartin, Jr.<sup>35</sup>

Também estão documentados na Índia navios com duas coxias. De uma armada portuguesa que em 1531 foi atacar Diu, faziam parte alguns navios muito fortes, cada um deles com duas coxias, para dois basiliscos e outras duas peças chamadas selvagens; os basiliscos e as selvagens iam para fazer bateria e destroçar a muralha.<sup>36</sup> João de Barros<sup>37</sup> menciona neste ataque a Diu em 1531 uma galé bastarda portuguesa com um basilisco e dois leões. O leão é um canhão indicado com peso de 65 quintais (c. 3.820 kg.) em orçamentos da década de 1580. Uma carta de D. Diogo de Noronha, escrita em Ormuz, a 20.12.1553, sobre os enfrentamentos entre portugueses e turcos nas costas da Pérsia e da Arábia, informa que algumas galés turcas levam três leões à proa e cameletes aos bordos: «llevan tres pieças de artilleria gruesa por las proas a q llamamos leones y cameletes por los lados». Outra carta, de D. Pedro de Meneses, Goa, 16.11.1554, refere o apresamento de seis galés turcas, as quais traziam cada uma 5 peças, leões e selvagens, além de cameletes e outras menores.<sup>38</sup> Este é um artilhamento impressionante: o canhão de coxia costumava ser uma peça grossa, basilisco ou leão, mas aqui estão 3 ou 5.

A palavra caravela designa vários tipos de embarcações diferentes. A mais famosa é a latina que atingia grandes velocidades. Para a velocidade dum navio contribuem vários fatores, entre os quais a área da vela e o conseqüente comprimento da verga. Uma vista panorâmica de Lisboa, da Biblioteca da Universidade de Leiden, datada de meados do séc. XVI, mostra uma caravela latina de pesca que tem a verga enorme, maior do que o comprimento total da caravela. A uma verga enorme corresponde uma vela imensa, que se tornava perigosa com vento forte: «a manobra de carregar e de ferrar as velas latinas era perigosa, pois que os marinheiros sobem pelas vergas acima, escarranchados nelas, e vão colhendo a vela e segurando-a à verga pelos cabos próprios». Primeiro,

---

<sup>32</sup> Rodrigo José de Lima Felner, *Subsídios para a história da Índia Portuguesa*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1868, p. 28.

<sup>33</sup> *Anais de Arzila*, crónica inédita do século XVI, por Bernardo Rodrigues, publicada (...) sob a direção de David Lopes, vol. II, Academia das Ciências de Lisboa, 1919, p. 273.

<sup>34</sup> *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*, London, Routledge, 2000, p. 26.

<sup>35</sup> «The earliest shipboard gunpowder ordnance: an analysis of technical parameters and tactical capabilities», *XXIV Congresso Internacional de História Militar*, Lisboa, 1998, p. 318.

<sup>36</sup> Emílio Sola, *Turcos y portugueses en el Índico*, Archivo de La Frontera, 2009, p. 40.

<sup>37</sup> *Da Ásia, Década Quarta, Parte Primeira*, Lisboa, Na Régia Oficina Typografica, 1777, p. 452.

<sup>38</sup> Archivo General de Índias (doravante, AGI), Indiferente, 1530, N.3.

com as carregadeiras diminui-se a área da vela, e depois, à mão, enrolava-se o pano sobre si mesmo.<sup>39</sup> Mais tarde, no Mediterrâneo manifestou-se a tendência para diminuir o tamanho da verga ou substituir o velame latino pelo redondo,<sup>40</sup> o que não se verificou em Portugal: o tamanho das velas latinas, no séc. XIX, impressionava autores estrangeiros.<sup>41</sup>

Durante o séc. XVI a Casa de la Contratación de Sevilha fretava caravelas portuguesas para várias missões, em especial a de navios de aviso, com ordens, correio e principalmente informações sobre corsários ingleses, franceses ou mouros que apareciam no Cabo de S. Vicente ou nos Açores, e também para armadas contra esses corsários. De um modo geral eram latinas, pequenas, rasas, com remos, de pesca ou transporte de mercadorias, fretadas no Algarve ou em Sevilha quando lá iam vender pescado.<sup>42</sup> Em 13.2.1537, diz-se que no rio de Sevilha (Guadalquivir) entraram 12 caravelas portuguesas com pescado e outras mercadorias. Três delas são muito boas e podem vogar 12 ou 14 remos por banda. Uma é nova, com mais de 60 tonéis, de um vizinho de Tavira. As outras duas, uma de c. 60 tonéis, embora não tão novas, são boas e veleiras e uma delas já andou «de armada», isto é, já havia sido embargada para participar numa armada.<sup>43</sup> Todos os dias entram caravelas portuguesas no rio de Sevilha. Em 1563, prepararam-se em Sevilha duas caravelas para irem aos Açores apoiar a frota das Índias na sua viagem de regresso, cujos mestres eram Vicente Eanes e Afonso Vaz, ambos portugueses; Vicente Eanes tinha lá ido vender pargos e outras mercadorias.<sup>44</sup> Todas estas caravelas eram depois artilhadas, por vezes com um meio canhão.

## 5. A PESCA NO SÉC. XVI

O séc. XVI foi a época de ouro da pesca. O sável, que sobe os rios em março, abril e maio, passa aos afluentes e progride até grandes distâncias da foz para desovar nos bancos de areia, espalhava uma mancha de riqueza que atraía pescadores profissionais e amadores de todo o país. Em 1436, castelhanos e outros estrangeiros traziam «muito ouro e prata» para, em troca, levarem sáveis.<sup>45</sup> O

---

<sup>39</sup> João da Gama Pimentel Barata, «A caravela. Breve estudo geral», *Studia*, Lisboa, n.º 46, 1987, p. 173.

<sup>40</sup> Jean-Jérôme Baugean, *Recueil de petites marines (...)*, Paris, Ostervald, 1817, gravuras n.ºs 37 e 73.

<sup>41</sup> William Morgan Kinsey, *Portugal illustrated in a series of letters*, 2ª edição, London, 1829 (1ª ed. 1828), p. 10; Le Marquis de Folin, *Bateaux et navires. Progrès de la construction navale a tous les Ages et dans tous les Pays*, Paris, J. B. Baillièrre et Fils, 1892, p. 192.

<sup>42</sup> «Alguns documentos inéditos sobre caravelas e galeões portugueses do séc. XVI», Academia de Marinha, vol. 39, *Memórias 2009*, Lisboa, 2013.

<sup>43</sup> AGI, Patronato, 259, R. 12, fls. 2-2 v.

<sup>44</sup> Carmen Nena García, «Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera», *Revista de Indias*, 2004, n.º 231, pp. 469-471; cita AGI, Contaduria, 288.

<sup>45</sup> *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte*, vol. I, tomo 2, org. João José Alves Dias, Centro de Estudos Históricos. Universidade Nova de Lisboa, 1998, p. 116.

mesmo é dito em 1462: «esta terra era muito abastada não somente dos pescados, mas ainda de ouro e prata e muitas mercadorias que traziam dos reinos de Castela e doutras partes aqueles que por os ditos sáveis vinham».<sup>46</sup> Um alvará de 1515 chegou a proibir que os pescadores de Lisboa abandonassem a faina e fossem rio acima regatar sáveis.<sup>47</sup> A quantidade de sáveis foi depois diminuindo muito, mas ainda nos sécs. XIX e XX os varinos (de Ovar) iam depois do Natal à pesca do sável e da sardinha no Tejo, e o mesmo faziam os de outras povoações.

O séc. XVI foi também a época de ouro da pesca de atum (comum, rabil ou rabilho) com armações fixas chamadas almadravas. «Se quisermos avaliar com quanto pesam as almadravas nas receitas do Estado, bastará aqui apontar que em 1588 entram com mais do que o monopólio do pau brasil, com 50% mais do que os Mestrados das Ordens - e quase o dobro da renda do sal».<sup>48</sup> Em 1533 um magistrado diz ao rei que «mais de duas partes das rendas de Vossa Alteza deste reino do Algarve são das pescarias e trato do mar». Em 1526 a venda do atum deu à Fazenda Real 6.280.000 réis, e uma média anual de 20 milhões de réis entre 1582 e 1585.<sup>49</sup> Na costa sul do Algarve chegaram a estar implantadas 18 almadravas.

Em 1556 a rainha D. Catarina mandou emprestar a Diogo Álvares, mandador da sua armação da Pedra Negra, 132 quintais, uma arroba e 4 arráteis de ferro que pesaram 51 âncoras («cemto e trynta e dous quyntaes hua aroba e quatro arateis de ferro que pesarã cimcoenta e hua amcoras»)<sup>50</sup> Significa isto que a da Pedra Negra tinha 51 âncoras. A armação de direito que João Baptista da Silva Lopes<sup>51</sup> indica em 1841 tem 52 e a de revés 29. Um alvará da mesma rainha, de 10.3.1551, manda fazer na cidade de Faro 10 âncoras de ferro, «de peso de hum quintal cada hua para a minha armação da fozeta» (Fuzeta), e emprestá-las a André Domingues e a Francisco Martins, mandadores dela, «por a lançarem mais ao mar quinhentas braças de rede alem das tres mil braças que sam obrigados lançar por bem de seu arrendamento por a poderem (...) lugar do baixo dalmonda [Armona ?] as quaes quinhentas braças de rede são obrigados a lançar loguo no anno presente (...)

---

<sup>46</sup> *História Florestal, Aquícola e Cinegética, Coletânea de documentos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo – Chancelarias Reais*, dir. C. M. L. Baeta Neves, vol. II, Lisboa, Direção Geral do Ordenamento e Gestão Florestal, 1982, p. 126.

<sup>47</sup> *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa, Livros de Reis*, tomo VI, Lisboa, Câmara Municipal, 1957, p. 17.

<sup>48</sup> Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a economia mundial*, 2ª edição, vol. IV, Lisboa, Editorial Presença, 1983, p. 125.

<sup>49</sup> Joaquim Romero Magalhães, *Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI*, Lisboa, Edições Cosmos, 1970, pp. 164-165).

<sup>50</sup> Torre do Tombo, Corpo Cronológico, parte 1, maço 97, doc. 74.

<sup>51</sup> *Corografia ou Memória Económica, Estadística e Topográfica do Reino do Algarve*, Lisboa, Academia das Ciências, 1841, estampas 21 e 22.

) e pescar com todas as tres mil e quinhentas braças de rede legítima». <sup>52</sup> Estas 3.500 braças de rede da armação da Fuzeta correspondem a mais de 6.000 metros. Não eram maiores as da primeira metade do séc. XIX. As do séc. XX já podiam chegar a mais de 10.000 metros de redes, 70.000 metros de cabos de aço, milhares de boias, centenas de âncoras, etc. <sup>53</sup> A armação do Cabo de Santa Maria, em 1935, empregou 144 homens. <sup>54</sup> As do séc. XVI não teriam menos de 100.

O acedar é uma rede de cerco de grandes dimensões que constituiu uma revolução técnica na pesca de sardinha, documentado pela primeira vez nas Cortes de 1481-82, que pedem a proibição dos que pescam em Sesimbra e Atouguia (Peniche). Poucos anos depois, em 1484 ou 1485, chegou a Lagos, que em 1490 já tinha 22 desde há 5 ou 6 anos, a Setúbal, onde passou a ser a principal arte de pesca desde os inícios do séc. XVI, e à Galiza, onde foi chamado *cerco* nas Rias Baixas e *cedazo* na Corunha, e passou a ser a rede principal, que permitiu a abundância de capturas de sardinha. Uma tese de doutoramento apresentada em 2012 na Universidade de Santiago de Compostela <sup>55</sup> afirma que está documentado pela primeira vez em Sesimbra e Atouguia (Peniche), e demonstra que só chegou às Rias Baixas em 1484, e à Corunha, mais a norte, nas Rias Altas, à volta de 1488, e que resultou de uma transferência de tecnologia da pesca de atum (almadravas) para os cercos de sardinha. Deve ter sido introduzido por sicilianos no Algarve e em Sesimbra: segundo um manuscrito do séc. XVIII, talvez 1725, <sup>56</sup> uns sicilianos que pescavam no Algarve desde o ano de 1440 já usavam “asodares [acedares] para cercar os atuns”; cada almadrava, em 1725, devia ter três acedares.

O acedar fazia o cerco completo e conseguia impedir a fuga do peixe porque tinha redes de altura suficiente para que a tralha inferior assentasse no fundo do mar. Isto significa que só podia trabalhar relativamente perto da praia até uma profundidade correspondente à altura máxima das redes, que seria cerca de 33 metros segundo alguns autores galegos. A. A. Baldaque da Silva, <sup>57</sup> para uma rede semelhante que apareceu nos fins do séc. XIX, chamada galeão, afirma que pode chegar aos 40 metros, sendo, porém, de 18 a 28 a altura de água mais favorável à sua manobra. Esta limitação perdurou noutras redes posteriores, semelhantes, até que, em meados do séc. XIX, nos

---

<sup>52</sup> Torre do Tombo, Corpo Cronológico, parte 1, maço 86, doc. 27.

<sup>53</sup> António Miguel Galvão, *Um século de história da Companhia de Pescarias do Algarve*, Faro, Companhia de Pescarias do Algarve, 1948, p. 25.

<sup>54</sup> Guerreiro de Brito, *Pesca do atum*, Separata do nº 2 do *Boletim da Pesca*, Lisboa, 1943, p. 44.

<sup>55</sup> Juan Juega Puig, *El comercio marítimo de Galicia (1525-1640)*, Universidade de Santiago de Compostela, Tesis de Doctorado, 2012, pp. 181-185 (<http://hdl.handle.net/10347/4039>).

<sup>56</sup> *Notícia das almadravas do reino do Algarve*, Biblioteca Nacional de Lisboa, Fundo Geral, Res., cód. 224, fls. 27, 29 v.; copiada por Fr. Vicente Salgado na *Coleção de papéis raros, antigos e modernos*, Biblioteca da Academia de Ciências de Lisboa, manuscrito n.º 252, série vermelha, e transcrita por Joaquim M.B. Lino da Silva, *Armações de pesca*, tese de licenciatura em Geografia, Lisboa, 1966, vol. II, pp. 180-184.

<sup>57</sup> *Estado atual das pescas em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, pp. 235 e ss.

Estados Unidos, apareceu um sistema que fechava a rede sem ser necessário assentá-la no fundo do mar, permitindo assim a pesca a qualquer profundidade. A nova arte expandiu-se para todo o mundo, chegou a Espanha em 1882, a Portugal em 1884, e viria a chamar-se *cercos de jareta*, *traíña* ou *tarrafa* em Espanha e *cercos americanos* em Portugal. O acedar é, portanto, o antecessor mais antigo do *cercos americanos*, rede atual das traineiras.

Em 1552, João Brandão<sup>58</sup> regista 3.000 pescadores no porto de Lisboa: 200 em chinchas; 1.000 em 200 barcas que «pescam no alto com anzol» (cada barca com 6 ou 7 homens); 1.800 em 400 barcas de Setúbal, Sesimbra, Cascais, Atouguia e galegos que vêm aqui pescar (cada barca com 4 ou 5 homens). Em 1620, Nicolau de Oliveira<sup>59</sup> indica mais de 1.500 barcos de pesca e de transporte. A zona do Porto e foz do Douro não teria menos pescadores que Lisboa. Em 1605 a câmara do Porto diz num pleito judicial, talvez com algum exagero, que «vivem da pescaria» os lugares de S. João da Foz, Matosinhos, Leça, Massarelos, Gaia e Miragaia.<sup>60</sup> Noutras povoações também a maioria dos moradores era constituída por pescadores e marinheiros. Um privilégio concedido pelo infante D. Pedro, e confirmado por D. João II em 1493, proibiu que morassem em Aveiro pessoas poderosas a fim de os habitantes, na maioria pescadores e marinheiros, não serem prejudicados.<sup>61</sup>

Os pescadores constituíam o maior agrupamento profissional da cidade de Lisboa. Alguns eram muito ricos, como se vê no «Livro de lançamento e serviço que a cidade de Lisboa fez a El-Rei Nosso Senhor no ano de 1565». <sup>62</sup> Participavam com estrondo na festa do Corpo de Deus, que era a principal festa em todo o país. Em meados do séc. XVI, diz Cristóvão Rodrigues de Oliveira,<sup>63</sup> faziam-na sozinhas, uma semana depois do Corpo de Deus, e de tal modo que rivalizava com a festa da cidade: «Gasta a cidade na festa de Corpus Christi mil cruzados. Gastam os pescadores na sua festa do Santo Sacramento, a qual fazem o domingo seguinte depois de passado o dia de Corpus Christi, 500 cruzados».

Os portugueses foram dos primeiros na pescaria do bacalhau na Terra Nova. Numa carta de 14.10.1506, D. Manuel I ordenou que nos portos da Província de Entre Douro e Minho oficiais régios cobrassem «as dízimas do pescado que vem das pescarias da Terra Nova», não obstante as

---

<sup>58</sup> *Tratado da majestade, grandeza e abastança da cidade de Lisboa* (1552), Livros Horizonte, 1990, organização e notas de José da Felicidade Alves, pp. 71, 200 e ss.

<sup>59</sup> *Livro das Grandezas de Lisboa*, Lisboa, Na Impressão régia, 1804, p. 9.

<sup>60</sup> Francisco Ribeiro da Silva, *O Porto e o seu termo (1580-1640)*, vol. I, Porto, 1985, p. 186.

<sup>61</sup> A.G. Rocha Madhail, *Milenário de Aveiro, Coletânea de documentos históricos*, vol. I (959-1516), Câmara Municipal de Aveiro, 1959, p. 242.

<sup>62</sup> António Borges Coelho, *Quadros para uma viagem a Portugal no séc. XVI*, Lisboa, Caminho, 1986, p. 34.

<sup>63</sup> *Lisboa em 1551. Sumário*, Lisboa, Livros Horizonte, 1987, p. 80.

sentenças «dos juizes dos direitos reais em favor dos que têm as ditas dízimas», porque, sendo esse negócio importante, queria antes averiguá-lo.<sup>64</sup> As dízimas do pescado aqui mencionadas eram duas, a velha e a nova, que o rei costumava doar aos senhores das terras ou a outras pessoas. Reagiram os donatários das dízimas do pescado de Aveiro (Gonçalo Tavares de Sousa), Viana da Foz do Lima (marquês de Vila Real) e Lisboa (duque de Bragança), interpondo ações em tribunal. Gonçalo Tavares de Sousa, filho de Pedro de Tavares, a quem D. João II doara o senhorio de Mira com a sua jurisdição e «as dízimas do pescado da vila de Aveiro», obteve sentença favorável, em data desconhecida, talvez anterior a 1515, porque no foral de Aveiro, desse ano, o rei diz que ainda está a averiguar o assunto e que entretanto a dízima do bacalhau será cobrada na vila «como dízima nova»: «Bacalhaos: E posto que a dízima dos bacalhaus se arrecade agora na dita Vila como dízima nova devida pelo contrato dos pescadores, declaramos porém» que ainda se está a averiguar como deve ser». Estes processos judiciais em Viana, Aveiro e Lisboa continuaram ao longo de dezenas de anos.<sup>65</sup>

A importância do bacalhau transformou o pesqueiro da Terra Nova numa das zonas do mundo mais disputadas pelas grandes potências marítimas, que passaram a enviar navios de corso ou de guerra proteger os seus bacalhoeiros e afugentar os restantes. Segundo uma carta enviada de Paris, a 20.1.1533, para Veneza, portugueses apresaram e arruinaram 9 navios franceses, entre caravelas e naus, que andavam na Terra Nova encontrada pelo rei de Portugal: «li portogesi hanno preso e ruinato 9 navilli fra caravelle e nave francese che andavano in queste terre nove trovate per il re de Portugal».<sup>66</sup> É uma ação de corso que não consta em documentos portugueses conhecidos. Mas depois os reis de Portugal, empenhados na Expansão Marítima que absorvia todos os recursos disponíveis, nada mais fizeram para proteger os seus bacalhoeiros.

Em 1575 corsários franceses apresaram na Terra Nova 20 navios portugueses.<sup>67</sup> Deviam ser de Aveiro, de acordo com uma carta que o piloto-mor Vicente Correia escreveu ao rei D. Sebastião, não datada, mas escrita entre 1575, ano destes apresamentos, e 1578, ano da morte do rei: «(...) V.A. auia de mandar hu galeão posante com hua carauella a terranoua pera defensão dos homes Daueiro,

---

<sup>64</sup> «Trelado de hua Carta del Rey, nosso Senhor, açerqua da Dizima dos bacalhaos (...)», IAN/TT, Núcleo Antigo, nº 110, Livro dos Registos del Rei noso sñor, das cartas & alvaras, mandados & outras cartas que o dito Sñor manda a esta Alfandega [do Porto], fl. 46, in H. P. Biggar, *The precursors of Jacques Cartier 1497-1534: a collection of documents relating to the early history of the dominion of Canada*, Ottawa, Government Printing Bureau, 1911, pp. 96-97.

<sup>65</sup> Sobre este assunto, «Quanto à pesca, muitos forais manuelinos estão errados». *XI Simpósio de História Marítima* (2009), Academia de Marinha, 2013.

<sup>66</sup> *I Diarii di Marino Sanuto*, tomo LVII, 1902, p. 489.

<sup>67</sup> Francisco Dias, *Memórias quinhentistas dum procurador del-rei no Porto*, Documentos e memórias para a história do Porto, Porto, 1937, p. 24.

que lhe tem destruido toda a sua terra de muitos nauios que lhes tem tomado. E não digam a V.A. que auerá nisto muito gasto porque o galeão e carauella, que forem la, no azeite e pescado que trazem forrão o gasto que V.A. manda fazer com eles (...).<sup>68</sup> O conselho não foi seguido e os apresamentos continuaram.

Uma carta e provisão de 22.3.1580 comunicam que se haviam mandado armar todos os navios e naus estacionados no porto de Lisboa para tomarem parte na defesa do porto e das costas do reino e irem esperar às Ilhas as naus da Índia. Também o corregedor da comarca de Coimbra deveria «emprazar nas vilas de Aveiro, Buarcos e Tavadrede (...) todos os marinheiros e grumetes que nelas houver que tiverem idade e disposição para poderem servir (...) e dez naus, as de maior porte (...) e que melhor sofram artilharia». O corregedor tomou em Aveiro 10 bacalhoeiros com toda a tripulação que em breve largariam para a Terra Nova. Em 9 de abril compareceram na câmara de Aveiro alguns homens da «governança» e senhorios dos bacalhoeiros, pedindo a revogação da ordem, porque «não eram naus que servissem para artilharia» e «haveria grandes quebras nas rendas, que todos dependiam da navegação da Terra Nova».<sup>69</sup>

Em 1585 um navio arribado a Peniche informou que 11 bacalhoeiros de Aveiro, regressando com outros de Viana e Leça, haviam sido aprisionados por ingleses.<sup>70</sup> Teriam chegado a ir 100 bacalhoeiros portugueses por ano, lê-se no roteiro de Manuel Pimentel, escrito no final do séc. XVII, de Caminha, Viana, Porto, Aveiro, Buarcos, estes desde 1602, e Peniche. Os de Peniche ainda lá andariam em 1630, segundo Pedro Teixeira de Albornoz, mas os sucessivos ataques corsários impediram definitivamente a faina. Portugal assumiu então o papel absurdo de vendedor de sal e comprador de bacalhau e outros peixes salgados, secos e fumados aos países do norte da Europa. Este pesqueiro tradicional só foi retomado 250 anos mais tarde, nos finais do séc. XIX.

## 6. AS MOTIVAÇÕES DOS HOMENS DO MAR

A intensa religiosidade dos homens do mar manifestava-se em várias devoções e confrarias, havendo em cada povoação pelo menos uma que colocava o acento tónico na defesa dos interesses profissionais. Cada uma destas tinha o seu padroeiro, mas no séc. XVI todas eram designadas, genericamente, «do Corpo Santo». Trata-se de Frei Pedro Gonçalves, dominicano, que viveu no convento de Amarante; em data desconhecida acrescentou-se ao nome, o de Telmo, passando a ser

---

<sup>68</sup> Paiva e Pona, *Anais do Clube Militar Naval*, nº 21, 1891, pp. 691-695.

<sup>69</sup> Francisco Ferreira Neves, *Livros dos acordos da Câmara de Aveiro, de 1580*, Aveiro, 1971, pp. 21, 65, 67.

<sup>70</sup> Carta de Filipe Machado Novais, corregedor de Leiria, a Filipe II, Peniche, 27.10.1585; *Arquivo dos Açores*, vol. I, p. 239; Corpo Cronológico, parte 1, maço 112; doc. 5.

conhecido por S. Pedro Gonçalves Telmo, Santelmo ou Corpo Santo. O piloto mor Vicente Correia escreveu, entre 1575 e 1578, uma carta ao rei D. Sebastião, aconselhando-o a organizar armadas para a defesa da costa: «(...) Lembro que os marinheiros pera estas armadas ande ser negociados pellos homes uelhos e mais antigos mordomos do corpo santo dos lugares ao longo do mar, fazendo-lhes V.A. mercê, serão obrigados darem os dittos marinheiros conformes pera o seruiço de V.A. (...)».<sup>71</sup> Isto é, havia confrarias do Corpo Santo ao longo de toda a costa.

A religiosidade, a fé intensa, a determinação, foi um dos fatores importantes na Expansão Marítima. Por toda a Europa, os homens do mar quinhentistas entendiam que a soberania e a jurisdição dos reis não se exerciam no alto mar, longe de terra. Aí, o mestre (comandante do navio) só estava subordinado a Deus, entre ele e Deus não havia qualquer autoridade. Muitos contratos de fretamento espanhóis, franceses e ingleses são assinados pelo «maestre después de Dios», «maistre aprez Dieu» ou «master under god». Num contrato de 1531, em Málaga, assina o «maestre después de Dios de la nao Santa Maria».<sup>72</sup> Em Rouen, 1587 e 1588, «maistre aprez Dieu du navire nommé La Magdalaine» e «maistre aprez Dieu et capitaine au navire nommé Le Lévrier».<sup>73</sup> Em Londres, 1566, «master under god» do navio «George of Chichester».<sup>74</sup> Não conhecemos nenhum contrato português semelhante, mas haveria certamente.

Outro fator importante na Expansão Marítima foi a procura do lucro, de ascensão social, que podia ser vertiginosa. Nos finais do séc. XV, as regateiras de Lisboa não pagavam umas taxas, pelo que os vereadores queriam aplicar-lhes penas de açoites. O rei D. João II não concordou, «porque filhos de regateiras podem, por suas valentias, vir a ser na Índia capitães e fidalgos da minha casa, e não quero de antemão desonrá-los com lhes açoutar as mães».<sup>75</sup>

## 7. A ESCASSEZ DE MARINHEIROS E BOMBARDEIROS

Em meados do séc. XVI o imenso império marítimo português estendia-se do Brasil até ao Japão. Contra ele e contra o império espanhol as outras potências marítimas europeias desencadearam aquilo a que Charles Ralph Boxer chamou «a primeira guerra mundial». Quer isto dizer que passou a ser

---

<sup>71</sup> Paiva e Pona, *op. cit.*

<sup>72</sup> Alicia Marchant Rivera, «Apuntes de diplomática notarial II: el contrato de fletamiento en los protocolos notariales malagueños del siglo XVI», *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, n.º 25, 2005, Asociación Cultural de la Isla Arriarán, p. 118.

<sup>73</sup> *Les sources inédites de l'histoire du Maroc, Archives et Bibliothèques de France, par Henry de Castries*, Première Série, Dynastie Saadienne, tome II, Paris, 1909, pp. 133, 143.

<sup>74</sup> Virgínia Rau, «Um contrato inglês na Torre do Tombo (1566-1567)», in *Estudos sobre história económica e social do Antigo Regime*, Lisboa, Editorial Presença, 1984, p. 15.

<sup>75</sup> José Hermano Saraiva, *Ditos portugueses dignos de memória*, Póvoa de Varzim, Europa-América, s/d, p. 38

constante a necessidade de marinheiros para as armadas. Logo em 1505 estavam a ser recrutados para a Índia alguns completamente inexperientes. «Ratinhos da Beira» lhes chamaram Gaspar Correia em 1515 e Pedro de Bastroni Corço em 1518: «são todos almocreves e ratinhos».<sup>76</sup> Também Silvestre de Bachão, numa carta que enviou ao rei, em data incerta, talvez 1524: «(...) Senhor as naos que caa vyerom este anno de Purtugall nenhuum marinheyro nam veo nellas senam gemte que nunca vyo mar (...) na India teres obra de trezentos mareantes ho mais amtre doemtes e saos (...)».<sup>77</sup>

Muitos iam trabalhar na Galiza e na Andaluzia. Em 1537 o rei organizou uma armada de socorro à Índia e mandou alistar 2.000 marinheiros em todo o país. Diz João Rodrigues de Sá e Meneses numa carta: em Entre o Douro e Minho deve haver mais de 300 marinheiros; no Porto, S. João, Leça, Matosinhos e Azurara também mais de 300; em Vila do Conde, 100; o rei devia mandar alistar marinheiros portugueses na Andaluzia e na Galiza porque muitos deles quererão ir.<sup>78</sup> Muitos dos que iam para a Andaluzia embarcavam em Sevilha nos navios da Carreira das Índias, onde o soldo era mais elevado. Entre 1598 e 1610, na tripulação de 202 navios localizados por Anke P. Jacobs,<sup>79</sup> mais de um quarto dos que faziam a Carreira das Índias, figuram 1.090 marinheiros portugueses, ou seja, 11,5% do total dos tripulantes. O autor depreende que o número de portugueses seria superior a 4.000.

Para a formação das armadas, recorreu-se a recrutamentos forçados, através de apenamentos, quer de homens do mar, quer de navios e embarcações: ordens régias enviadas a todos os portos obrigavam-nos a comparecer sob graves penas.<sup>80</sup> E as penas podiam ser extensivas aos familiares dos faltosos. Um alvará de 1587 manda recrutar homens do mar de Vila do Conde e estabelece que «semdo ausentados ou ausemtandose alguns dos dictos marinheiros ou grumetes hei por bem que façaes premder suas molheres filhos pai ou mai ou quaes quer outras pesoas de suas casas e executeis nelles sem apellação nem agravo a pena declarada na provisão por que forão apenados que são sincoenta cruzados e dous annos de degredo pera gallés em que os hei por condenados sem remição».<sup>81</sup> Podiam ser mobilizados todos os navios mercantes portugueses e estrangeiros que estivessem nos portos e as respetivas tripulações. Em 1541, para socorrer Mazagão e Santa Cruz do

---

<sup>76</sup> *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, p. 388.

<sup>77</sup> *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. V, pp. 49-50.

<sup>78</sup> *Coleção de São Lourenço*, vol. I, ed. Elaine Sanceau e Maria de Lourdes Lalande, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1973, pp. 357-358.

<sup>79</sup> «Migraciones laborales entre España y América. La procedencia de los marineros en la Carrera de Índias (1598 -1610)», *Revista de Índias*, vol. LI, nº 193, pp.523 – 543.

<sup>80</sup> Liliana Cristina Magalhães Oliveira, *Políticas régias de logística naval (1481-1640)*, Dissertação de mestrado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015, p. 42.

<sup>81</sup> Amélia Polónia, «A construção do império começa na metrópole. Estratégias joaninas de consolidação de infraestruturas comerciais e navais. O caso de Vila do Conde», in *D. João III e o Império*, Atas do Congresso Internacional, Lisboa, Centro de História de Além-Mar, 2004, p. 271.

Cabo de Gué, o rei manda tomar a soldo na Andaluzia alguns soldados, «fazer gente» no Algarve e embargar todas as naus e navios, nacionais e estrangeiras, que estiverem nos portos de Lisboa, Setúbal, Sesimbra e Alcácer do Sal.<sup>82</sup> A situação não melhorou depois e degradou-se ainda mais durante a União Ibérica (1580-1640), quando a navegação portuguesa sofreu um ataque desenfreado dos corsários ingleses, holandeses e mouros. Bastará indicar alguns números como introdução ao tema: os ingleses terão apresado em três anos, entre 1589 e 1591, 69 navios utilizados no comércio do Brasil,<sup>83</sup> e os holandeses 547 no período compreendido entre 1623 e 1638.<sup>84</sup>

São bem elucidativos os regimentos de 1591 e 1626 «sobre os officiaes de Nauegação e da Ribeira e bombardeiros que se hão de matricular», nos quais o rei toma medidas no sentido «de prover em modo que os (...) mestres, pilotos, marinheiros e mais gente de navegação (...), bombardeiros, carpinteiros da ribeira e calafates não vão em tanta diminuição que com a falta que deles há parece que de todo se vão extinguindo».<sup>85</sup> Jan Huygen van Linschoten,<sup>86</sup> estante na Índia entre 1583 e 1589, diz que nas naus que lá chegam, «as mais das vezes é gente inexperiente que nunca antes viu mar». Acrescenta Pyrard de Laval,<sup>87</sup> que lá esteve entre 1601 e 1611: quando se quer enviar um contingente para a Índia fazem uma leva e aceitam toda a gente desde os 9 ou 10 anos de idade. D. António de Ataíde, com a sua armada ao largo de Cascais, enviou uma carta ao rei em 30.8.1620: para esta armada «mandou Vossa Majestade fazer pelo reino muitas diligências (...) os ministros de justiça do reino a que Vossa Majestade mandou fazer esta comissão, em lugar de marinheiros mandaram muitos homens que nunca se embarcaram, e vieram por dinheiro com que nos lugares se remiam os bons marinheiros».<sup>88</sup> Por vezes foram mobilizados todos, sem exceção: para guarnecer a armada com destino à Baía, em 1638, comissários régios foram aos portos do Ribatejo prender todos os que «navegavam em barcos».<sup>89</sup>

---

<sup>82</sup> J.D.M. Ford, *Letters of John III, King of Portugal (1521-1557)*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1931, p. 366.

<sup>83</sup> Charles Ralph Boxer, *O império marítimo português*, Lisboa, Edições 70, 1977, p. 128.

<sup>84</sup> Pierre Chaunu, *A América e as Américas*, Lisboa, Edições Cosmos, 1969, p. 139. Sobre este assunto, Leonor Freire Costa, *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, Lisboa, CNCDP, 2002, pp. 205-207.

<sup>85</sup> Leonor Freire Costa, «Os regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da ribeira e bombardeiros de 1591 e 1626», *Revista de História Económica e Social*, n.º 25, 1989, p. 91.

<sup>86</sup> *Itinerário, viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas*, edição preparada por Arie Pos e Rui Manuel Loureiro, CNCDP, Lisboa, 1997, p. 76.

<sup>87</sup> *Viagem de Francisco Pyrard de Laval*, vol. II, Civilização, Porto, 1944, p. 91.

<sup>88</sup> Códices de D. António de Ataíde, Houghton Library (Harvard University), Ms. Portugal 4794, de que há cópia na Biblioteca Central de Marinha, vol. III, fl. 136 v.

<sup>89</sup> Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a história do município de Lisboa*, tomo IV, Lisboa, Typographia Universal, 1888, p. 338.

Em 1656, durante a guerra contra a Espanha, o governador militar de Setúbal mandou recrutar para uma companhia de cavalaria «os armadores, mandadores e navegantes das almadravas» de Sesimbra, mas eles apresentaram um recurso ao governo. Gozavam de privilégios e liberdades iguais aos dos armadores e navegantes do reino do Algarve, e por pagarem dos pescados grandes direitos eram escusos de ter cavalos, lanças e armas. De contínuo assistiam no mar, na sua pescaria, de que pagavam as duas dízimas, e ultimamente também para a fortaleza que se construía na vila, e ainda todos os anos davam vinte homens para as armadas, além de irem servir com as suas embarcações a Tânger, Mazagão e outras partes, pelo que não tinham tempo para o exercício de cavalos, nem renda para tantos tributos, e mais para sustentar cavalos.<sup>90</sup> Os homens do mar e as suas embarcações podiam ser requisitados pelo rei para as armadas e outras diversas missões, como o reabastecimento das Praças do Norte de África. Em 1642 foi determinado que Sesimbra, através da sua confraria do Espírito Santo, fornecesse todos os anos 20 marinheiros para as armadas reais.<sup>91</sup> São os «vinte homens para as armadas» indicados no recurso interposto pelos «armadores, mandadores e navegantes». As viagens «a Tânger, Mazagão e outras partes» destinavam-se a reabastecer essas Praças ou prestar-lhes outro tipo de apoio. E a qualquer momento se podiam organizar armadas para acudir a urgências de guerra. O governador militar de Setúbal queria, em 1656, mobilizar mareantes de Sesimbra para uma companhia de cavalaria, e logo no ano seguinte, 1657, no dia 2 de outubro, estando uma esquadra holandesa sobre a barra de Lisboa, recebeu ordem para mandar recolher todas as caravelas e embarcações pequenas que estivessem fora, e dar abrigo às que se recolhessem. Dois dias depois, 4 de outubro, recebeu outra ordem, para enviar com urgência a Lisboa 100 homens escolhidos de cada uma das barras das vilas de Setúbal e Sesimbra, a fim de suprir a falta de gente que havia para guarnecer a armada da costa.<sup>92</sup> As barras de Setúbal e Sesimbra são as respetivas povoações

Apesar de tudo isto, foi sempre possível recrutar muitos trabalhadores para os setores mais dinâmicos da pesca, os cercos (acedares) e as armações fixas de sardinha e de atum. A sardinha atraía ao estuário do Tejo e à baía de Setúbal muitos pescadores de fora. «Nos séculos XVI e XVII empregavam-se nos trabalhos das marinhas de Setúbal, durante o verão, uns três a quatro mil homens, que depois passavam a empregar-se nos cercos da pesca de sardinha e nas armações de pesca. E ainda além desta gente, muita outra vinha de fora para o mesmo trabalho».<sup>93</sup> Em 1677, diz a

---

<sup>90</sup> Arquivo Distrital de Setúbal (doravante, ADS), Arquivo Almeida Carvalho. J/0327, m0008-m0009.

<sup>91</sup> Frédéric Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique au XVII siècle*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, 1983, p. 77.

<sup>92</sup> ADS, Arquivo Almeida Carvalho, J/0327, m0036, m0037.

<sup>93</sup> ADS, Arquivo Almeida Carvalho, N/0149, fl. 1.

câmara de Lisboa que os pescadores vêm das suas terras, nas «províncias do Alentejo, Beira e Estremadura».<sup>94</sup> Lê-se no regimento que foi dado ao juiz da Tábola de Setúbal em 1616: «os cercos que matam a sardinha nos mares da dita vila [Setúbal] andam ordinariamente todos os anos pescando no mar cinco e seis meses do ano e às vezes mais tempo, e os companheiros vão para as suas terras antes que acabe a safra da sardinha».<sup>95</sup> Os companheiros, que tinham vindo de longe, quando chegava a época das colheitas largavam tudo e regressavam às suas terras. Em dezembro de 1658, o governador das armas de Setúbal informava que, passado o tempo do Natal, os pescadores tratavam de desmanchar os cercos e começavam a navegar ou a fazer viagens por diferentes partes.<sup>96</sup>

Assim, será muito anterior ao que se pensa a movimentação de gente de todo o país para a pesca de sardinha e sável, e também para trabalhos agrícolas longe das suas terras: varinos (da região de Ovar), ílhavos (de Ílhavo), cagaréus (de Aveiro), caramelos (da Figueira da Foz, Cantanhede, Mira, Tocha, Vagos), avieiros (de Vieira de Leiria). Houve sempre muitos braços disponíveis. Uma carta régia de 30.3.1546 diz que muitos moços vêm da Beira e do Alentejo, sem quererem estar com os amos, se fazem ladrões e não têm outras pousadas senão debaixo das tendas da Ribeira de Lisboa.<sup>97</sup> Portaria de 26.1.1812: «Constando que muitos meninos e meninas pobres andam vagando e mendigando pelas Províncias da Estremadura e Beira, expostos a todos os vícios e horrores da fome, libertinagem e ociosidade (...)».<sup>98</sup>

## 8. A ARTILHARIA

A artilharia portuguesa era considerada uma das melhores do mundo, enquanto houve dinheiro para pagar bem aos bombardeiros e espingardeiros estrangeiros, em especial alemães e flamengos. No Diário da sua primeira viagem à América (5.3.1493), diz Cristóvão Colombo que estava no Restelo uma nau grande portuguesa, «la más bien artillada de artillería y armas» que tinha visto. Em 1494, Jerónimo Munzer viu em Lisboa uma nau portuguesa, a *Rainha*, que ia para Nápoles; tinha 36 «maximas bombardas», 180 outras bombardas e para ela foram alistados 30 bombardeiros, todos

---

<sup>94</sup> Eduardo Freire de Oliveira, *op. cit.*, tomo VIII, 1894, p. 230.

<sup>95</sup> ANTT, Conselho da Fazenda, Livro nº 216. *Foral e regimentos da Tábola de Setúbal*, fls. 94 v e ss. Há outra cópia deste *Foral e regimentos da Tábola de Setúbal*, no ANTT, Conselho da Fazenda, Livro nº 115. Entre as duas cópias há apenas uma pequena diferença na paginação. Exemplo: a palavra «varinas» está no Livro nº 115, fl. 139 v, e no Livro nº 216, fl. 140 v.

<sup>96</sup> ADS, Arquivo Almeida Carvalho, N/0149, fl. 3.

<sup>97</sup> Eduardo Freire de Oliveira, *op. cit.*, tomo I, 1882, p. 545.

<sup>98</sup> *O Investigador português em Inglaterra*, vol. 6, fevereiro de 1813, p. 122.

alemães.<sup>99</sup> Marino Sanuto<sup>100</sup> espanta-se com o armamento dum armada portuguesa que chegou ao Mediterrâneo em 1501: «é inacreditável a quantidade de artilharia». E acrescenta, em 1508, ao relatar uma batalha terrestre: disparavam tantos tiros «que até parecia uma caravela de Portugal».

Os primeiros sintomas de dificuldades financeiras surgem em 9.12.1519 quando Rui Fernandes, escrivão da feitoria de Flandres, numa carta que enviou de Augusburgo (Alemanha) ao rei, informa que contratou dois fundidores, mas ainda não conseguiu mestres de artilharia; é preciso pagarlhes mais do que previa; quanto aos bombardeiros, é melhor contratar alguns de Flandres, porque estes alemães são muito caros. Num alvará de 19.9.1520 o rei manda contratar uma dúzia de bons bombardeiros oferecendo-lhes 12 mil reais por ano.<sup>101</sup> Isto refletiu-se na quantidade e na qualidade. As «Lembranças de cousas da Índia em 1525»<sup>102</sup> pedem 100 bombardeiros, metade alemães e metade portugueses. Em 1545, numa carta enviada ao rei, João Luís, condestável-mor da Índia, lamenta a falta de bombardeiros: são muito necessários 40 ou 50 alemães, dos «velhos e antigos», para os repartir pela armada. Os que para lá iam já não tinham a mesma qualidade.<sup>103</sup> Este pedido repete-se muitas vezes. Também Jorge Seco, na visitação que fez a Ceuta em 1585, pede alemães ou flamengos.<sup>104</sup> E as dificuldades foram-se acentuando cada vez mais. Numa carta de 28.2.1595 o rei determina que o vice-rei da Índia pague aos bombardeiros e gente do mar que servem nas armadas os soldos e ordenados por inteiro; era costume pagar só dois quartéis por ano.<sup>105</sup> O ano tem quatro quartéis. Uma carta régia de 1602 manda prover bombardeiros para as naus da Índia, ainda que sejam estrangeiros, alemães e italianos, mas não holandeses ou de outra qualquer nação «de inimigos e rebeldes».<sup>106</sup> Outra carta régia de 1604 manda ensinar o ofício de bombardeiro a todos os que quiserem aprender, devido à falta que há deles para as naus da Índia.<sup>107</sup> Assim, naturalmente, «não há bombardeiro em toda a Índia que acerte à serra dê outra sem lhe atirar do pé dela».<sup>108</sup> Alguns

---

<sup>99</sup> *Itinerário do Dr. Jerónimo Munzer*, tradução de Basílio de Vasconcelos, Coimbra, 1932, p. 23.

<sup>100</sup> *op. cit.*, t. IV, p. 166; t. VII, p. 434.

<sup>101</sup> Anselmo Braamcamp Freire, «Maria Brandoa», in *Archivo Historico Portuguez*, vol. VI, Lisboa, 1908, pp. 397-398, 400.

<sup>102</sup> in Rodrigo José de Lima Felner, *Subsídios para a história da Índia Portuguesa*, p. 31.

<sup>103</sup> Luís de Albuquerque e José Pereira da Costa, «Cartas de "serviços" da Índia (1500-1550)», *Mare Liberum*, nº 1, Lisboa, 1990. pp. 365-366.

<sup>104</sup> José de Esaguy, *O Livro Grande de Sampayo ou Livro dos Vedores de Ceuta (1505-1670)*, Coimbra, separata de O Instituto, 1941, pp. 124 e ss.

<sup>105</sup> *Boletim da Fimoteca Ultramarina Portuguesa*, nº 2, p. 332, cf. *Livro das Monções*, nº 3-A, fls. 591-592, CD-ROM, Lisboa, CNCDP/IICT, 1998.

<sup>106</sup> Alberto Iria, *Da navegação portuguesa no Índico no século XVII (Documentos do Arquivo Histórico Ultramarino)*, 2ª edição, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, p. 16.

<sup>107</sup> *Boletim da Fimoteca Ultramarina Portuguesa*, nº 14, p. 199, cf. A.G. Simancas – Sec. Provinciales - XII - cód. 1490 – liv. do registo de cartas régias do ano de 1604, fl. 89 v.

<sup>108</sup> Diogo do Couto, *O Soldado Prático*, prefácio e notas de Rodrigues Lapa, Lisboa, Sá da Costa, 1937, p. 115.

bombardeiros portugueses também seriam muito bons, mas não formaram uma escola capaz de dispensar a contratação de estrangeiros.

Associada à escassez de bombardeiros estava também a escassez de marinheiros, como refere D. Francisco Barreto, governador da Índia, em carta de 6.1.1557: na Índia há muita falta de «marinheiros portugueses e bombardeiros».<sup>109</sup> Carta régia de 3.10.1616: por haver na Índia grande falta de bombardeiros e marinheiros portugueses, servem nas armadas daquele Estado os naturais da terra, que têm menos destreza e ânimo do que se requiere para pelear com os estrangeiros da Europa, «de que se entende que procede a vantagem que eles sempre têm no mar».<sup>110</sup>

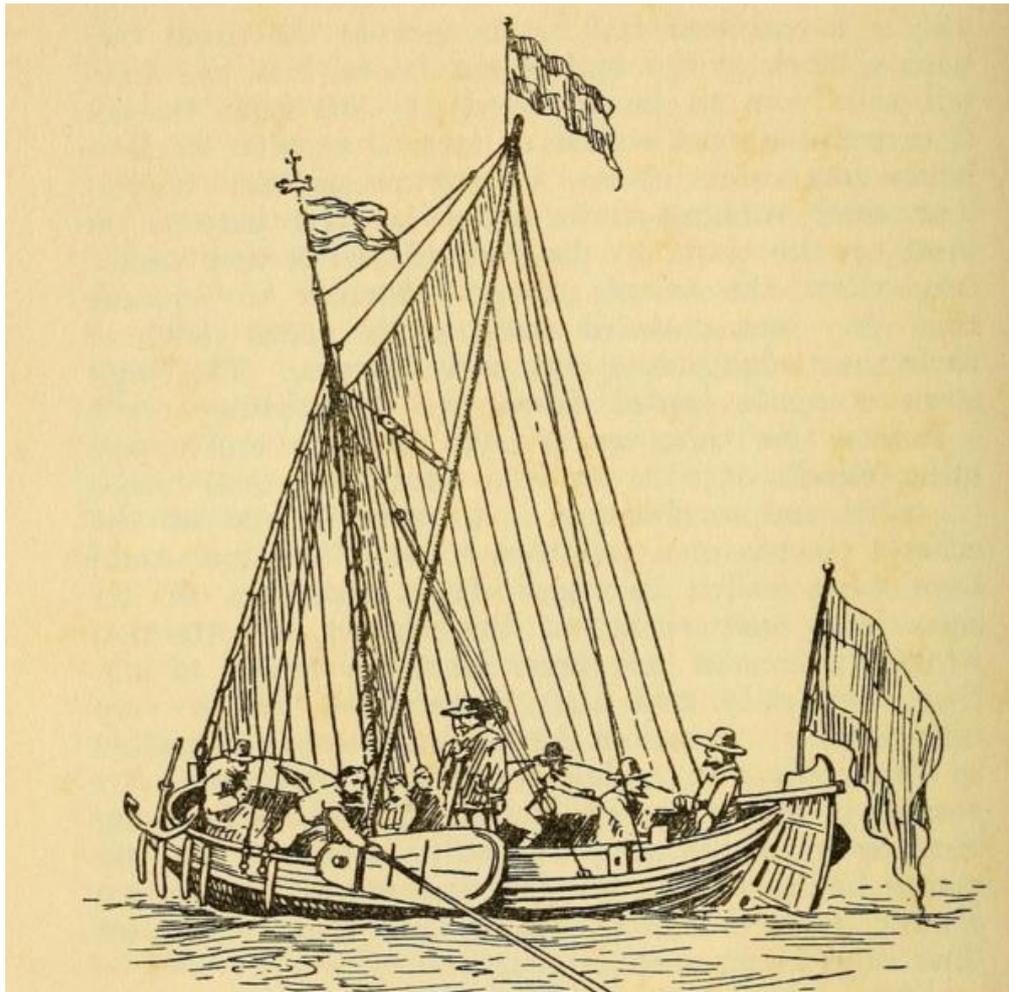
## **9. A TÁBUA DE BOLINA DOS HOLANDESES**

Uma inovação tecnológica oriunda da Holanda que teve grande influência na guerra marítima é a tábua de bolina, documentada desde os finais do séc. XVI.

---

<sup>109</sup> *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. IV, p. 232.

<sup>110</sup> José Justino de Andrade e Silva, *Coleção cronológica de Legislação portuguesa (1613-1619)*, Lisboa, 1855, p. 215.



Barca holandesa, 1642. Vê-se uma grande tábua de bolina a bombordo.

A tábua de bolina destina-se a diminuir o abatimento para sotavento e impedir que a embarcação se vire. Navios holandeses com tábua de bolina, em especial os chamados «jachten» (iates), que atingiam maiores velocidades e podiam ter menor calado, permitindo a navegação em fundos baixos, contribuíram decisivamente para o declínio do poder marítimo português no Índico. Um historiador holandês do início do séc. XVII sublinha os problemas que os portugueses tiveram com a sua má artilharia e o superior desenho dos navios holandeses, que eram muito mais manobráveis e apresentavam uma silhueta muito menor.<sup>111</sup> Os navios holandeses, e também os ingleses, tinham menos calado, «demandavam muito menos água». Em 1612, um galeão português perseguia um navio inglês e tentou pôr-lhe o gurupés na popa, mas o galeão deu em seco e o navio

---

<sup>111</sup> Peter Borschberg, «O incidente do Santa Catarina de 1603. Pirataria holandesa, o Estado da Índia e o comércio intra-asiático no despontar do século XVII», Encontros e desencontros europeus no mar do Sul da China I, *Revista de Cultura*, Instituto Cultural do Governo da Região Administrativa de Macau, Edição internacional 11, 2004, p. 15.

inglês safou-se por cima dos baixos. António Bocarro<sup>112</sup> comenta assim este episódio: como os ingleses têm as suas naus «mais apatanadas que as nossas, demandam muito menos água, e assim fogem quando lhes parece e acometem quando querem (...) como não tenham seu partido senão no jogo da artilharia de fora, fogem e tornam quando lhes parece, o que podem conseguir pela ligeireza de suas embarcações, bons aparelhos e melhor marinheiradas». Nau «mais apatanada» é a que tem o fundo mais plano. A *Hystoria dos cercos que os olandezes puzerão à fortaleza de Mozambique o anno de 607 e 608*<sup>113</sup> enaltece a «ligeireza das naus holandesas e a destreza da sua artilharia». Os holandeses perderam lá uma nau. «Os que foram buscar os despojos da nau perdida notaram a fábrica e compostura (...) Era o vazo de três forros muito fortes, e de boa madeira, e entre forro e forro tinha outro de pastas de chumbo para esfriar a madeira que com a quentura se não corrompesse (...). Não tinha mesas de guarnição, nem cintas, nem enxárcias por fora. E era fechada na popa sem mais varanda que um beliche em que se recolhia o capitão. Todo o leme forrado das mesmas lâminas de latão para lho não queimarem nem apodrecer. Era de patana e não de quilha. E desta forma afirmam que são as mais das suas naus, e assim ficam fortíssimas, e muito ligeiras, menos arriscadas nos baixos, demandando menos água, e mais seguras nas tormentas». «Era de patana e não de quilha», significa que tinha o fundo mais plano do que as de quilha. A palavra *patana* corresponde ao plão (plano), a parte central do fundo do navio.

A tábua de bolina está documentada pela primeira vez em Portugal num álbum francês de 1710 (*Recueil de veues de tous les differens bastimens de la Mer Mediterranée et de l'Ocean*), a bordo de uma embarcação chamada muleta, que praticava a pesca de arrasto pelo través, com rede tartaranha. A muleta e a tartaranha derivam da francesa tartane. A tábua de bolina passou depois para outras embarcações e continua a ser usada pelos velejadores nas suas regatas, por exemplo nas regatas de moliceiros na Ria de Aveiro.

## 10. CONCLUSÃO

Os fatores decisivos da Expansão Marítima foram a pesca, o corso, a construção naval e a artilharia. A pesca foi a escola dos homens do mar, onde se formaram os tripulantes dos navios de guerra e mercantes. O corso foi a escola da guerra no mar, dirigido pelo rei e os nobres, e praticado um pouco por todos os marítimos. Na construção naval, os portugueses seguiram a matriz genovesa e criaram várias inovações importantes, como a «caravela de bombardas», precursora do galeão. Quanto à artilharia, apoiaram-se nos mais conceituados fundidores e bombardeiros estrangeiros, em

---

<sup>112</sup> *Década 13 da História da Índia*, parte I, Lisboa, Academia das Ciências, 1876, p. 26.

<sup>113</sup> Introdução e notas de A. Meyrelles do Souto, in *Stvdia*, nº12, Lisboa, 1963, p. 522.

especial alemães e flamengos. Nos fins do séc. XV os navios portugueses dispunham da artilharia mais desenvolvida da época.

A estes quatro fatores poderemos acrescentaria mais dois: a fé, a intensa religiosidade, que conferia autoconfiança e determinação, e a procura do lucro, de ascensão social, que podia ser vertiginosa.

Impressiona o avanço fulminante em várias regiões do globo, mas a guerra em terra e no mar passou a exigir cada vez mais dinheiro, mais homens, mais peças e mais pólvora para as fortalezas e navios dispersos por uma área tão vasta. Era um esforço grande de mais para um reino tão pequeno e com tão pouca gente.

Nos inícios de Seiscentos, eram patentes as graves limitações em vários domínios. Uma opinião generalizada considerava que os navios holandeses e ingleses eram melhores, e o mesmo se pode deprender de testemunhos portugueses da época, que refletem um clima de certa desmoralização. No âmbito da construção naval uma inovação importante foi a tábua de bolina dos holandeses.