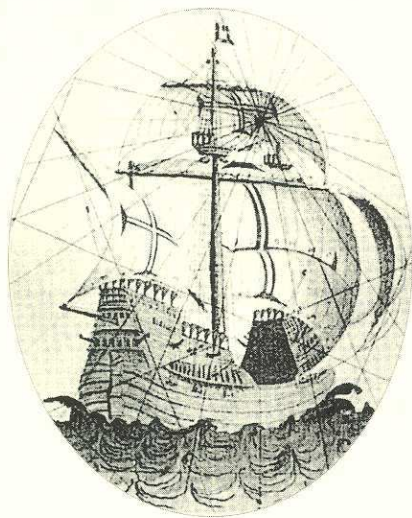


ACADEMIA DE MARINHA



V SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA  
**A CARREIRA DA ÍNDIA**

21 a 23 de Outubro de 1998



LISBOA  
2003



# A CARREIRA DA ÍNDIA

**PATROCINADORES**

MARINHA PORTUGUESA

BANCO MELLO

**TÍTULO** A CARREIRA DA ÍNDIA  
ACTAS DO V SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA  
LISBOA, 21-23 DE OUTUBRO DE 1998

**CAPA** NAU S. GABRIEL

**ORGANIZAÇÃO** BERNARDINO CADEFTE

**EDIÇÃO** 2003

**TIRAGEM** 300 EXEMPLARES

**EXECUÇÃO GRÁFICA** INSTITUTO HIDROGRÁFICO

**DEPÓSITO LEGAL** 179519/02

**ISBN** 972-781-065-9

ACADEMIA DE MARINHA

# **A CARREIRA DA ÍNDIA**

**ACTAS  
V SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA**

LISBOA

2003



# ÍNDICE

COMISSÕES . . . . .	IX
PROGRAMA . . . . .	XI
ALOCUÇÃO DO PRESIDENTE DA ACADEMIA DE MARINHA . . . . .	3
– C/Alm. ECN <i>Rogério S. d'Oliveira</i>	
CONFERÊNCIA INAUGURAL «A CARREIRA DA ÍNDIA E A CARREIRA DAS ÍNDIAS NO SÉC. XVI – Esboço de um estudo comparativo» . . . . .	13
– Prof. Doutor <i>Artur Teodoro de Matos</i>	

## COMUNICAÇÕES

### 1.ª SESSÃO

A PROPÓSITO DE BENTO CORREIA SALGADO, ESCRIVÃO DE NAUS DA CARREIRA DA ÍNDIA . . . . .	27
– Prof. Eng. <i>Eduardo Arantes e Oliveira</i>	
HOMENS DA ÍNDIA NA CHANCELARIA DE D. MANUEL . . . . .	39
– Prof.ª Doutora <i>Manuela Mendonça</i>	
A CARREIRA DA ÍNDIA E OS CONTACTOS CULTURAIS NO SÉC. XVI . . . . .	61
– Prof.ª Doutora <i>Maria Benedita Araújo</i>	
ALCANÇAR GOA NOS TEMPOS DA CARREIRA DA ÍNDIA . . . . .	79
– Prof.ª Doutora <i>Julieta Araújo</i>	

### 2.ª SESSÃO

OS NAUFRÁGIOS DA CARREIRA DA ÍNDIA . . . . .	89
– Coronel <i>Nuno Valdez dos Santos</i>	
A ALIMENTAÇÃO DOS NÁUFRAGOS . . . . .	107
– 1.º Ten. <i>António Costa Canas</i>	
O NAUFRÁGIO DA NAU SANTIAGO, RELATADO PELO P.º PEDRO MARTINS . . . . .	115
– Prof. Doutor <i>António Rodrigues Baptista</i> (não publicado)	
MISSÃO DE INVENTÁRIO DE SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS SUBMERSOS NA COSTA NORTE DE MOÇAMBIQUE (1993) . . . . .	117
– Dr. <i>Jean Yves Blot</i>	
A CARREIRA DA ÍNDIA NA <i>GAZETA DE LISBOA</i> . . . . .	169
– Dr. <i>João Abel da Fonseca</i>	

### 3.ª SESSÃO

A MADRE DA CARREIRA DA ÍNDIA . . . . .	183
– Eng. <i>José Caro Proença</i>	

AS ROTAS DA CARREIRA DA ÍNDIA, SEGUNDO OS ROTEIROS E SEGUNDO AS FONTES – Dr. <i>Inácio Guerreiro</i> (não publicado)	203
PARA UMA NOVA LEITURA DA CARREIRA DA ÍNDIA. A IMPORTÂNCIA DOS DIÁRIOS DE NAVEGAÇÃO, ROTEIROS E RELATOS DE NAUFRÁGIOS . . . . .	205
– Dr.ª <i>Ana Cristina Roque</i>	
OS CAPITÃES-MORES DA CARREIRA DA ÍNDIA NO REINADO DE D. JOÃO III . . . . .	213
– Prof. Doutor <i>João Paulo Oliveira e Costa</i>	
OS NAVIOS QUE ABRIRAM A CARREIRA DA ÍNDIA . . . . .	233
– Dr. <i>Hernâni Amaral Xavier</i>	

#### 4.ª SESSÃO

A ORGANIZAÇÃO MILITAR A BORDO DOS NAVIOS DA CARREIRA DA ÍNDIA NO SÉC. XVI. CONTRIBUTO PARA O SEU ESTUDO . . . . .	245
– Dr. <i>Vitor Gaspar Rodrigues</i> (não proferida)	
A ARMADA DE 1553 . . . . .	247
– Prof. Doutor <i>Justino Mendes de Almeida</i>	
AS NAUS DA CARREIRA DA ÍNDIA E OS APOIOS EM TERRA NOS AÇORES. UMA NARRATIVA EXEMPLAR DO SÉCULO XVII . . . . .	251
– Prof. Doutor <i>João Guilherme dos Reis Leite</i>	
O TRAJECTO AÇORES-LISBOA . . . . .	257
– Prof. Doutor <i>Fernando Castelo Branco</i>	
UM FIDALGO PORTUGUÊS NA CARREIRA DA ÍNDIA. SERVIÇO E NARRATIVA DE JOÃO DA SILVEIRA (1516-1517) . . . . .	263
– Prof.ª Doutora <i>Margarida Garçêz Ventura</i>	

#### 5.ª SESSÃO

UMA «CARGA MIÚDA» VINDA NA CARREIRA DA ÍNDIA . . . . .	277
– 1.º Ten. <i>Augusto Alves Salgado</i>	
AS REPRESENTAÇÕES DAS ARMADAS DA CARREIRA DA ÍNDIA . . . . .	285
– Dr. <i>José Manuel Garcia</i>	

#### 6.ª SESSÃO

LE POIDS DE L'INTOLERANCE RELIGIEUSE ETRANGÈRE DANS LE DECLIN DA LA CARREIRA DA ÍNDIA . . . . .	293
– C/Alm. <i>François Bellec</i>	
CONCLUSÕES . . . . .	303
– Eng. <i>Bernardino Cadete</i>	

## **VI SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA**

### **COMISSÃO ORGANIZADORA**

C/Alm.(ECN) *Rogério S. d'Oliveira*  
Prof. Doutor *Fernando Castelo Branco*  
Eng. *Bernardino Cadete*  
Cte. *José Cyrne de Castro*  
Cte. *José Rodrigues Pereira*  
Cte. *Antônio Ribeiro Rosa*

### **COMISSÃO CIENTÍFICA**

Prof. Doutor *Artur Teodoro de Matos*  
Prof. Doutor *Fernando Castelo Branco*  
Cte. *José Rodrigues Pereira*  
Prof.<sup>a</sup> Doutora *Augusta Lima Cruz*  
Cte. *Luís Semedo de Matos*





# PROGRAMA

## 21 DE OUTUBRO DE 1998

- 09.00 – Recepção dos participantes e entrega da documentação
- 10.00 – Sessão de Abertura, presidida por Sua Ex.<sup>a</sup> O Ministro da Defesa Nacional  
– Alocução pelo Presidente da Academia.  
– Conferência inaugural, pelo Sr. Prof. Doutor *Artur Teodoro de Matos*  
«A Carreira da Índia e a Carreira das Índias no séc. XVI» – Esboço de um estudo comparativo»
- 11.00 – Intervalo

### 1.ª SESSÃO

PRESIDENTE: Cte. *Luís Semedo de Matos*  
SECRETÁRIO: 1.º Ten. *António Costa Canas*

- 11.30 – «A Propósito de Bento Correia Salgado,  
Escrivão de Naus da Carreira da Índia»  
Prof. Eng. *Eduardo de Arantes e Oliveira*
- 12.00 – «Homens da Índia na Chancelaria de D. Manuel»  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> *Manuela Mendonça*
- 12.30 – «A Carreira da Índia e os contactos culturais no séc. XVI»  
Prof. Dr.<sup>a</sup> *Maria Benedita Araújo*  
«Alcançar Goa no tempo da Carreira da Índia»  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> *Julieta Araújo*
- 13.00 – Almoço

### 2.ª SESSÃO

PRESIDENTE: Prof. Doutor *Artur Teodoro de Matos*  
SECRETÁRIO: Cte. *António Silva Ribeiro*

- 14.30 – «Os naufrágios da Carreira da Índia»  
Cor. *Nuno Valdez dos Santos*
- 15.00 – «A alimentação dos naufragos»  
1.º Ten. *António Costa Canas*
- 15.30 – Intervalo
- 16.00.– «O naufrágio da Nau Santiago, relatado pelo Pe. Pedro Martins  
Prof. Doutor *António Rodrigues Baptista* (não publicado)
- 16.30 – «Missão de Inventário de sítios arqueológicos submersos na costa norte de Moçambique (1993)»  
Dr. *Jean Yves Blot*  
*Luís Falcão da Fonseca*
- 17.00 – «A Carreira da Índia na *Gazeta de Lisboa*»  
Dr. *João Abel da Fonseca*

## **22 DE OUTUBRO DE 2001 (5.ª Feira)**

### **3.ª SESSÃO**

PRESIDENTE: Prof. Dr. *Fernando Castelo Branco*

SECRETÁRIO: Cte. *Malhão Pereira*

- 09.30 – «A Madre da Carreira da Índia»  
Eng. *José Caro Proença*
- 10.00 – «As Rotas da Carreira da Índia, segundo os roteiros e segundo as fontes»  
Dr. *Inácio Guerreiro* (não publicado)
- 10.30 – «Para uma outra leitura da Carreira da Índia»  
«A importância dos Diários de Navegação, Roteiros e Relatos de Naufrágios»  
Dr.ª *Ana Cristina Roque*
- 11.00 – Intervalo
- 11.30 – «Os Capitães-Mores da Carreira da Índia no Reinado de D. João III»  
Prof. Dr. *João Paulo Oliveira e Costa*
- 12.00 – «Os navios que abriram a Carreira da Índia»  
Dr. *Hernâni Amaral Xavier*
- 13.00 – Almoço

### **4.ª SESSÃO**

PRESIDENTE: Prof. Dr. *Justino Mendes de Almeida*

SECRETÁRIO: Prof. Dr. *João Oliveira e Costa*

- 14.30 – «A organização militar a bordo dos navios da Carreira da Índia no séc. XVI. Contributo para o seu estudo»  
Dr. *Vitor Gaspar Rodrigues* (não proferida)
- 15.00 – «A Armada de 1553»  
Prof. Doutor *Justino Mendes de Almeida*
- 15.30 – Intervalo
- 16.00 – «As Naus da Carreira da Índia e os apoios em terra nos Açores. Uma narrativa exemplar do séc. XVII»  
Prof. Dr. *João Guilherme Reis Leite*
- 16.30 – «O trajecto Açores – Lisboa»  
Prof. Doutor *Fernando Castelo Branco*
- 17.00 – «Um fidalgo português na Carreira da Índia: o breve serviço de *João da Silveira* (1516-1517)»  
Prof.ª Doutora *Margarida Garcez Ventura*
- 19.00 – Partida para Cascais
- 20.00 – Jantar na Messe de Cascais

**23 DE OUTUBRO DE 1998**

**5.ª SESSÃO**

PRESIDENTE: Prof. Doutor *Antônio Borges Coelho*

SECRETÁRIO: Cte. *Ferreira Coelho*

10.00 – Uma «carga miúda» vinda na Carreira da Índia»  
1.º Ten. *Augusto Alves Salgado*

11.00 – Intervalo

12.00 – «As representações das Armadas da Carreira da Índia»  
Dr. *José Manuel Garcia*

13.00 – Almoço

**6.ª SESSÃO**

PRESIDENTE: Dr. *José Manuel Garcia*

SECRETÁRIO: Cte. *Pinto de Abreu*

14.30 – «Le poids de l'intolerance religieuse étrangère dans le declin de la Carriere de Indie»  
C/Alm. *François Bellec*

15.30 – Intervalo

16.00 – Relatório dos trabalhos

17.00 – Encerramento do Simpósio



*ALOCUÇÃO*  
*do Presidente da Academia de Marinha*  
*C/Almirante (ECN) Rogério S. d'Oliveira*  
*na Sessão de Abertura do Simpósio*



# **Alocução do Presidente da Academia de Marinha**

*C/Alm. (ECN) Rogério S. d'Oliveira*

Senhor Ministro da Defesa Nacional  
Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada  
Senhor Administrador representante do Banco Mello  
Senhor Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa  
Senhores Oficiais Gerais  
Senhores Presidentes das Instituições Científicas e Culturais  
Prezados Confrades  
Senhoras e Senhores

O Simpósio sobre História Marítima que a Academia de Marinha vem realizando regularmente, tem sido caracterizado por vários atributos entre os quais posso mencionar, sem sombra de dúvida, o seu interesse científico, o nível de rigor, a apologia do mar e, ainda, o não menos importante espírito de cordialidade e fraternidade que confere ao conjunto de participantes a qualificação de comunidade científica especial.

O Simpósio sobre História Marítima tem sido caracterizado por um outro atributo de carácter exógeno mas não menos relevante, que lhe confere um alto significado e também esplendor: refiro-me à já tradicional e apreciada presença de S.Ex.<sup>a</sup> o Ministro da Defesa Nacional na sessão solene de abertura.

Quis V.Ex.<sup>a</sup>, senhor Ministro, não obstante as ocupações e preocupações que preenchem e esgotam o vosso precioso tempo (talvez o único bem que não tem preço), respeitar esta tradição e assim honrar a Academia presidindo a esta sessão. Além de altamente honrosa a presença de V.Ex.<sup>a</sup> constitui ainda um efectivo estímulo para quantos nesta casa dependem o seu labor com profunda devoção pelo mar e pelas coisas marítimas, com a clara consciência do que o Mar significou, e significa, para a Nação Portuguesa.

Considerando a já conhecida postura humanística de V.Ex.<sup>a</sup> perante o conceito de Defesa Nacional e da sua componente militar, atrevo-me a afirmar que a vossa presença não se limita a uma atitude protocolar, o que só por si já seria justificável dada a dependência tutelar da nossa Instituição. Deve pois ser interpretada como decorrente do interesse do Ministro pela actividade cultural das Forças Armadas, e da Marinha em particular.

\*  
\* \*

A Defesa Nacional - ainda que esta afirmação contrarie a opinião de muitos políticos e analistas afins - é das atribuições mais prioritárias de um estado, qualquer que seja a sua dimensão ou



situação geográfica. A Defesa, a par da Justiça e da Segurança Interna, é um dos pilares em que assenta a confiança da estrutura económica, de cuja solidez depende o nível da sua superestrutura (educação, saúde, ambiente, habitação, lazer) numa palavra o bem-estar de uma Nação.

A Defesa Nacional não se limita a dotar as Forças Armadas com os meios estratégicos e operacionais adequados, nem assume só importância quando se enxerga o inimigo. Pelo contrário, na sua globalidade, ela tem de ser exercitada dia a dia, sob pena de a vontade de sobreviver como Estado-Nação se ir debilitando naturalmente com o tempo.

Uma vez mais me encontro a glosar o tema «Defesa Nacional» numa reunião de carácter científico. Não o faço por distração. O desvio é deliberado: a presença do Ministro da Defesa Nacional sugere que se foque e impõe que se evoque o relevante papel da cultura da Nação na sua capacidade de Defesa.

De facto a cultura de um povo é dos factores mais intervenientes na força anímica que gera o poder nacional, que lhe confere a capacidade de realizar os seus desígnios e o leva por vezes a grandes cometimentos históricos.

Entre os estudiosos de geo-política está definitivamente assente que a grandeza do «poder nacional», i.e, a capacidade de realização de um povo na consecução dos seus objectivos, particularmente a defesa, é traduzida por uma expressão quase-matemática de autoria do norte-americano professor de geo-política Ray S. Clyne cujas variáveis são:

- a) O factor geográfico e demográfico
- b) O factor económico
- c) O factor militar

A influencia destes elementos no poder nacional é amplificada por um factor anímico que por sua vez depende de duas parcelas de origem diferentes mas da mesma natureza: a qualidade de estratégia e a vontade nacional.

A História fornece inúmeros exemplos da eficácia deste binário estratégia/vontade nacional. Exemplo típico foi a acção do Rei D. Dinis na opção marítima que havia de conduzir à grande Epopeia dos Descobrimentos, esta também mantida por aquele binário.

A vontade nacional, que não se afere em termos materiais e muito menos quantificáveis, mas tem efeitos quantificáveis, é por sua vez uma função complexa em que predominam a liderança e a cultura (incluindo nesta os conhecimentos científicos, económicos, tecnológicos e não apenas os históricos, literários ou artísticos).

Quanto à liderança, factor sem dúvida importante - «o fraco Rei faz fraca a forte gente!» - ela pode construir-se circunstancialmente, melhor ou pior. Dela se encarregam os políticos. Agora a cultura, entendendo-se esta no seu sentido mais lato e nas suas múltiplas expressões, é a força anímica que mais impulsiona um povo, sem a qual a liderança, por mais forte que seja, pouco vale.

A cultura é um dos mais sólidos fundamentos da nacionalidade. Leva muitas gerações, séculos mesmo, para se definir e consolidar. Mas, tal como a confiança, pode degradar-se em pouco tempo.

Logo a relação cultura/defesa nacional, conquanto não directa e aparente, é real, natural e determinante nos destinos da Nação. Fonte de orgulho nacional, é factor essencial na determinação do Povo em realizar os seus objectivos e designadamente na missão das Forças Armadas.

É especialmente importante na Marinha de Guerra. Porquê? Dos ramos das Forças Armadas a Marinha é o único em que o combatente vive na própria arma: o navio.

Trata-se de uma vivência em plataforma inóspita, sem lapsos de descanso, num meio normalmente hostil, o que requer uma relação humana baseada em colaboração e disciplina mais assentes na essência do que na forma, e numa devoção racional que só uma firme cultura pode sustentar.

Na Marinha, a cultura, tomado este termo no sentido mais amplo, sempre desempenhou um papel primordial na formação do marinheiro; seja pela aspiração de estar sempre na vanguarda do desenvolvimento tecnológico, seja pelo sentimento de honra, de missão, devoção e patriotismo.

A ligação da cultura à defesa nacional é por demais sentida pelos marinheiros, dos quais muitos se evidenciaram a nível nacional e internacional, ilustrando a ciência, a história, as artes e as letras.

Eis como a Academia de Marinha, instituição de natureza civil formada por civis, inserida na área cultural de um departamento militar da Defesa Nacional, tem com esta uma relação não só formal mas também autêntica. E todavia não foi este nexos que esteve na base da sua fundação, mas sim o Mar e tudo o que nele se desenrola.

A Academia de Marinha criada há 30 anos como um embrião - o Grupo de Estudos de História Marítima - pelo esforço empenhado do saudoso Almirante Sarmiento Rodrigues, com a dedicada colaboração do então Comandante Teixeira da Mota, que cedo transformou em Centro de Estudos de Marinha, para mais tarde ascender à actual Academia, abrangendo na sua área de acção tudo o que ao mar diz respeito, tem no primeiro plano dos seus objectivos o desenvolvimento da cultura marítima em todas as suas dimensões: histórica, científica, literária e artística.

Considerando que foi no Mar e Além-Mar que a Nação Portuguesa consolidou a sua identidade e independência como estado soberano, que no mar escreveu das mais brilhantes páginas da sua História, que esta em largos períodos se identificou com a nossa História Marítima; tendo em consideração que, no momento actual, no mar convergem as atenções de todos os que têm responsabilidades nos destinos da Humanidade, o culto do mar deve ser estimulado e acarinhado como elemento fundamental na preservação da nacionalidade lusitana.

\*  
\* \*

Com este objectivo a Academia de Marinha meteu ombros ao projecto de elaborar e editar, de forma sistemática, racional e tanto quanto possível exaustiva, uma obra cuja existência se fazia sentir na Historiografia Portuguesa: a História da Marinha, incluindo neste termo a Marinha de Guerra e a Marinha de Comércio, que durante séculos se fundiam e confundiam e foram complementares quando, com o andar da História, se diferenciaram.

Os Simpósios que a Academia de Marinha vem regularmente organizando, além do objectivo geral do aprofundamento do conhecimento do fenómeno histórico, tem o objectivo específico de produzir e fornecer subsídios para a feitura daquela grandiosa obra.

O presente simpósio é o quinto desta série. O Simpósio anterior, realizado há dois anos, versou a Viagem de Vasco da Gama antecipando-se aos eventos comemorativos de 1997, aliás modestos em comparação com a relevância do momento histórico: o cinquentenário da partida da Armada.

Ora a Viagem de Vasco da Gama foi a culminação de um grande projecto nacional de descobrimento de terras e rotas marítimas com o objectivo primeiro de chegar por mar às

fontes das mercadorias necessárias ao bem estar das civilizações europeias, dando concretização ao plano da Índia que ocupava a mente do Rei D. João II.

Foi portanto a última das viagens deste plano, em direcção àquele objectivo. Foi «ipso facto» a primeira viagem da carreira regular que se estabeleceu com fins comerciais, que havia de perdurar durante três séculos e meio: a chamada Carreira da Índia. Por este motivo era fatal que o tema do Simpósio, que ocorre no ano em que se comemoram os 5 séculos da chegada de Vasco da Gama a Calecute, fosse exactamente a história desse fenómeno, esperando que neste «fórum» se faça mais alguma luz sobre esse empreendimento marítimo que dominou por séculos a vida da Nação Portuguesa e afectou a política dos Países Europeus.

Desse empreendimento derivaram novos feitos marítimos no Sueste Asiático e Extremo Oriente e na América do Sul, espalhando o comércio e a cultura portuguesa por todos os cantos do Mundo.

Nesta ordem de ideias, estou a vaticinar que o tema do próximo simpósio de História Marítima, que terá lugar no ano 2000, incidirá naturalmente na segunda mais importante carreira da epopeia marítima portuguesa: a carreira do Brasil.

Certamente muito ainda haverá a investigar sobre esta impar explosão de comércio marítimo que se desenvolveu na época pós-gâmica, em que o Ocidente e o Oriente se encontraram. Não só para preencher lacunas, como desfazer as dúvidas e contradições geradas pelas próprias fontes e pelas suas interpretações.

É este o objectivo do presente encontro e dele se espera, como nos anteriores, o alto nível e interesse das comunicações, e o fortalecimento do espírito científico e cultural marítimo que lhe está subjacente.

\*  
\* \*

A primeira viagem da carreira da Índia foi, como já dito, a última da serie de navegações efectuadas com o objectivo de descobrir a passagem do Oceano Atlântico para o Indico, após a qual a navegação neste último não apresentava tantos mistérios uma vez que já era praticada pelos Árabes da Costa Africana para a Indostânica, em espaços marítimos restritos.

Foi Bartolomeu Dias que desvendou aquela passagem e ultrapassou o obstáculo principal que se deparava aos descobridores portugueses. Fê-lo com caravelas ligeiras, navios próprios para descobrir rotas e estudar a física dos oceanos, e assim abrir caminho às grandes naus de transporte.

Dobrar o cabo da Boa Esperança todavia não era o suficiente para permitir a navegação dos grandes navios que, por serem de pano redondo, eram incapazes de vencer em bolina os ventos da rota directa ao Sul. Era necessário estabelecer rotas próprias para os navios de pano redondo, o que implicou viagens de estudo e investigação do Atlântico sul, sem as quais a viagem de Vasco da Gama não teria sido efectuada com a precisão conhecida e o Brasil não teria sido descoberto.

Ainda que não se conheça até agora prova documental directa dessas viagens, existem múltiplos indícios da sua ocorrência, e em qualquer caso tem de se aceitar forçosamente aquele facto histórico pelo principio científico da causalidade.

De facto a viagem de Vasco da Gama e as que se lhe seguiram reflectem um rigor no aproveitamento dos elementos físicos (ventos e correntes) que só o seu conhecimento prévio pode explicar. Basta atentar que a rota da viagem implicava uma inflexão para SE após a escala

em Cabo Verde, para a seguir contornar o anti-ciclone a roçar o continente sul americano do Atlântico Sul numa volta simétrica, em relação ao equador, da que no Atlântico norte era designado por Volta da Mina, e assim alcançar sempre com ventos favoráveis a latitude do extremo sul do continente africano.

Esta trajectória requeria um grande rigor tanto da navegação astronómica como do conhecimento dos ventos e correntes nas várias épocas do ano no Atlântico Sul, pois os limites de erro no traçado da rota eram muito apertados. Por um lado convinha que a volta fosse suficientemente larga para safar o Cabo da Boa Esperança, mas esta largueza envolvia o perigo de não dar folga ao cabo de St.º Agostinho e ensacar no Mar das Antilhas. Mas encurtar esta volta ganhando mais barlavento a SE de Cabo Verde poderia não ser suficiente para a dobragem do Cabo que Camões chamou de Tormentório. Um e outro caso ocorreram acidentalmente, e isto mostra a estreita margem de manobra que só o rigor científico e a ténpera dos marinheiros de 500 podiam dominar.

A Carreira da Índia foi sempre caracterizada, não obstante a sua longa duração e dependência das estações, por viagens directas, apenas com pontos de escala com fins logísticos (reabastecimento, reparações e descanso de tripulantes) e operacionais (obtenção de informações e reagrupamento de navios acidentalmente separados).

A sua regularidade, além de desejável por motivos comerciais, era imposta pelo regime de monções do Oceano Indico, que com a sua variabilidade matemática sujeitava não só as partidas de Lisboa como também as derrotas no Indico (rota por dentro ou por fora da Ilha de S. Lourenço, mais tarde Madagáscar).

Para obviar esta dependência da qual poderia resultar a falha da monção com as conseqüentes esperas de largos meses a um ano, chegou-se a idear a divisão da viagem em dois troços com um transbordo num entreposto-fortaleza em porto da costa oriental da África, designadamente a ilha de Moçambique. Ainda que fossem desenvolvidos projectos com a previsão de forças navais e meios logísticos próprios, a verdade é que não tiveram consecução, e as viagens seguiram sempre por via directa apenas com algumas escalas intermédias.

Destas - nem sempre as mesmas, - sobresaíam: à ida, a ilha de Santiago ou Besiguiche na costa ocidental africana, a costa do Brasil, a Angra de S. Brás na África do Sul e a ilha de Moçambique, quando a viagem se fazia por dentro; na torna viagem, as ilhas de Ascensão e St.ª Helena e a Ilha Terceira nos Açores.

De entre as escalas teve um papel relevante a Ilha de Moçambique que ficou como «ex-libris» da expansão marítima dos portugueses, expansão mercantil, mas também política, cultural e religiosa, por mares do oceano Índico, que chegou a ser cognominada capital de estado. Papel que é referido por Camões nos «Lusiadas»:

«Esta Ilha pequena que habitamos  
É em toda esta terra curta escala  
De todos os que as ondas navegamos  
De Quiloa, de Mombaça e de Sofala.  
E por ser necessário, procuramos,  
Como próprio da terra, de habitá-la;  
E porque tudo em fim nos notifique,  
Chama-se a pequena ilha Moçambique.»

A prática das escalas habituais foi abalada nos fins do séc. XVI e na primeira metade do séc. XVII pela actividade hostil e usurpadora dos Holandeses, principalmente nas escalas obri-

gatórias da Ilha de Moçambique e da Ilha Terceira. Daí que a tática de evitar estes recontros foi aventada com a solução de se fazer a viagem sem escala nestas ilhas. Houve casos mesmos que se fizeram viagens sem escala nenhuma!

A carreira da Índia foi a mais importante de todas as carreiras marítimas estabelecidas após a fase de Descobrimientos e posterior Expansão, pela sua longa duração e porque dominou a economia e a evolução social da Nação portuguesa e de outras nações. Dela derivaram outras carreiras que espalharam o comércio e a cultura portuguesa por todo o Mundo. De facto, do sucesso e da segurança desta carreira dependia a estabilidade da governação, a eficácia da ocupação militar, a manutenção do poder naval, e os proveitos financeiros da coroa e dos mercadores.

A carreira da Índia exigia complexos planeamentos do empreedimento, em que eram estudados os problemas náuticos e logísticos, o rendimento económico e a estratégia militar-naval, enfrentando condicionalismos políticos do Oceano Índico, um mar de navegações já consolidadas, ao contrário do que sucedera no Atlântico.

Se do ponto de vista náutico, científico e militar pode considerar-se um sucesso sem paralelo na História, do ponto de vista económico e humano a Carreira da Índia nem sempre foi coroada de êxito, tendo sofrido muitas vicissitudes, em particular os naufrágios, com pesadas perdas de vidas e haveres, tornando a Carreira da Índia numa História Tragico-Marítima, que no dizer de Luís de Albuquerque foi a «anti-epopeia dos Descobrimientos».

O estabelecimento da Carreira da Índia foi o grande objectivo estratégico de D. João II para mudar o eixo comercial da Europa com o Oriente, do Mediterrâneo para o Atlântico, com o conseqüente declínio do comércio árabe e das republicas italianas.

Constituindo uma intrusão em área comercial dominada por persas, árabes, turcos e venezianos, o comercio com a Índia teve de ser protegido por um domínio do mar no Oceano Indico. Portugal que já dominava o Atlântico sem dificuldades, entrou numa era de Poder Marítimo sem precedentes, emanado da autoridade do senhorio dos mares.

Cabe aos Portugueses a prioridade da estratégia geo-política e do uso do poder marítimo para alcançar objectivos nacionais. Foi de facto utilizando as grandes potencialidades do poder marítimo, e particularmente da importante componente o «poder naval», com a sua modalidade e flexibilidade, a capacidade de concentração de forças e actuação de surpresa, que foi possível manter o senhorio de tão vasta área do globo, a tão grande distância, durante tanto tempo.

\*  
\* \*

Esta sessão tem a solenidade e brilho que lhe confere a presidência de S.Ex.<sup>a</sup> o Ministro da Defesa Nacional, a que se junta a presença do Almirante Chefe do Estado Maior da Armada, a quem endereço as mais cordiais saudações e a expressão do muito apreço da Academia de Marinha pela superior visão de S.Ex.<sup>a</sup> sobre a acção cultural na Marinha.

Aos presidentes das Instituições científicas e culturais e a todos os convidados que com a sua presença dignificaram este acto, a Academia de Marinha agradece reconhecida.

Aos participantes e particularmente aos que se esforçaram por trazer valiosos contributos para o progresso do saber sobre a História Marítima Portuguesa, dirijo a mais grata palavra de apreço e formulo votos por que esta reunião, além do sucesso científico que lhe está assegurado, seja mais um ensejo de reforçar os laços de amizade que os une.

Como sempre, este simpósio tem o patrocínio da Marinha, através da sua Comissão Cultural, e bem assim, como é tradicional, da Câmara Municipal de Lisboa; e de uma empresa consciente do seu papel no desenvolvimento da cultura: o Banco Mello, aqui representado pelo seu Administrador Prof. Dr. Pedro Brandão Rodrigues, a quem saúdo e apresento os melhores agradecimentos.

A lição de abertura tinha de ser confiada como habitualmente a uma personalidade de elevada estatura científica no campo da História e particularmente versada no tema do simpósio: a Carreira da Índia.

A escolha recaiu necessariamente no Prof. Dr. Artur Teodoro de Matos, figura destacada do meio universitário, membro efectivo da Academia de Marinha, a que tem prestado valiosos serviços no desempenho dos cargos de Vice-Presidente, presidente da Comissão Científica que estruturou o projecto, agora em curso, da História da Marinha, e presidente da Comissão Científica deste próprio Simpósio.

Por mais esta contribuição a Academia de Marinha fica reconhecida.

\*  
\* \*

Nas naus da Índia partiram marinheiros, soldados, mercadores, religiosos e em geral homens à aventura e procura de riqueza. Da Índia passaram à Malásia, Filipinas, Molucas, Japão; e Java, Samatra, Borneo e Timor. Pelo Indico se chegou ao Pacífico.

A Carreira da Índia foi assim o empreendimento mais responsável pela disseminação dos Portugueses pelo Mundo, num movimento humanista que Sarmiento Rodrigues designou por «universalismo lusíada», e que um pensador resumiu assim: Deus ofereceu aos Portugueses um pequeno rincão do Mundo como berço, mas deu-lhes o Mundo inteiro como túmulo. Faltou-lhe porém dizer que, se Deus destinou aos Gregos e Romanos um mar com fim, deu aos Portugueses o mar sem fim, para navegar e assim irmanar a Humanidade.



*CONFERÊNCIA INAUGURAL*  
*«A CARREIRA DA ÍNDIA E A CARREIRA DAS ÍNDIAS*  
*NO SÉC. XVI – Esboço de um estudo comparativo»*  
*pele*  
*Prof. Doutor Artur Teodoro de Matos*





# As Carreiras da Índia e das Índias no século XVI: Esboço de um estudo comparativo

Prof. Doutor *Artur Teodoro de Matos*

## 1.

As duas grandes rotas marítimas abertas por castelhanos e portugueses em finais da época quatrocentista - a das Américas e a da Índia - têm merecido ao longo dos tempos o interesse de historiadores nacionais e estrangeiros. De Veitia Linage já no século XVII a António García-Baquero Gonzalez em 1992, passando por Clarence Haring, Pierre Chaunu e Eufemio Lourenzo Sanz (para só citar alguns), a *carrera de las Indias* mereceu estudos de grande relevância, aprofundando em muitos casos até certa problemática quase à exaustão<sup>(1)</sup>. Do lado português e da sua *carreira da Índia* também vários historiadores a analisaram, quer globalmente como o fizeram Charles Boxer e Magalhães Godinho, ou apenas alguns dos seus aspectos como Fontoura da Costa, Quirino da Fonseca, Humberto Leitão, Silva Rego, Max Guedes, Francisco Contente Domingis, Inácio Guerreiro e outros<sup>(2)</sup>. Nós próprios também nos debruçamos sobre esta carreira, sobretudo nos séculos XVI e XVII<sup>(3)</sup>.

Mas a investigação realizada sobre as ilhas portuguesas do Atlântico - com especial destaque para os Açores e, mais recentemente, para os arquipélagos de Cabo Verde e S. Tomé e Príncipe - levou-nos a ter de equacionar determinada problemática, principalmente a que directamente se relacionava com alguns desses arquipélagos. Daí a ideia de esboçarmos um estudo comparativo, em termos de estrutura, destas duas rotas atlânticas e aquilatarmos dos seus reflexos económicos e sociais nos arquipélagos que lhes serviam de escala regular.

Os materiais recolhidos em Espanha e Portugal, se abundantes e ricos de conteúdo, recomendavam o aprofundamento e verificação de certos aspectos e hipóteses, além de exigirem um tratamento desenvolvido e necessariamente extenso. Daí que ao desejarmos trazer a este colóquio tal tema, o tenhamos de fazer com as limitações de tempo e espaço que a ocasião impõe. Por isso abordaremos aqui, numa primeira parte, tão só alguns dos aspectos da estrutura dessas carreiras e, numa segunda e última, a importância que os arquipélagos das Canárias e dos Açores tiveram na história destas duas rotas atlânticas.

## 2.

Ao tentar estabelecer-se um confronto entre as carreiras das Índias e da Índia não poderá ser esquecida a experiência das navegações portuguesas adquirida e desenvolvida no decorrer do século XV e que encontrará o seu ponto mais alto na viagem de Vasco da Gama à Índia em 1497-1499. A armada de Pedro Álvares Cabral ao Oriente, em 1500, dará início a esta carreira regular entre Portugal e a Índia, que Alesandro Valignano S. J. considerava «sin nenguna contradición la mayor y más ardua de quantas ay en lo descubierto»<sup>(4)</sup>. Queremos, pois, significar que a carreira da Índia Oriental, sendo o corolário de uma série de experiências e de todo um esforço no sentido de alcançar aquele objectivo, pôde, desde logo, dispor das infraestruturas

existentes, nomeadamente, das que serviam e superintendiam no comércio da costa ocidental africana, como é o caso da Casa da Guiné e Mina e do Armazem da Guiné. Por outro lado, o objectivo de tal viagem de descobrimento era bem concreto. Os portugueses, no dizer do enviado de Vasco da Gama a Calecute iam «buscar cristãos e especiaria»<sup>(7)</sup>. E, se encontraram poucos cristãos, o mesmo não aconteceu em relação à especiaria, pois a venda das mercadorias trazidas por Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral haviam coberto duas vezes a despesa dessas duas expedições<sup>(8)</sup>.

Quanto ao estabelecimento de contactos regulares de Espanha com a América, a situação é bem diversa. À viagem de Colombo em 1492 segue-se um período que designariamos de formação e lançamento dos contactos com o Novo Mundo, permitindo-se a particulares viagens de descobrimento e resgate, embora sob a superintendência de Juan Rodríguez de Fonseca, nomeado pelos Reis Católicos para tal função<sup>(9)</sup>. Só com a criação da *Casa de Contratación* em 1503 as relações económicas de Espanha com as Índias conhecerão uma forma oficial, organizada e definida por leis<sup>(10)</sup>. À ideia de formação deste organismo de administração de todo o comércio ultramarino terá, decerto, pesado a experiência da congénere portuguesa *Casa da Guiné e Mina*, também ela gerindo e fiscalizando os negócios da Índia e, por isso, denominada já em 1502 *Casa da Guiné, Mina e Índias*. Todavia, o volume de negócios do Oriente viria a exigir uma individualização dos serviços, conseguindo já no ano seguinte uma autonomia com órgãos e designação próprios - *Casa da Índia* - embora instalada no mesmo edifício.

À Casa da Índia e Armazém da Guiné coube funções essenciais no estabelecimento e manutenção da carreira da Índia, embora o Almirantado da Índia, em que foi provido Vasco da Gama, tivesse desempenhado acção relevante no apresto das primeiras armadas e na elaboração das instruções para elas<sup>(11)</sup>.

Ao comparar-se estes dois organismos de superintendência no comércio ultramarino verificamos que à Casa de Contratação de Sevilha é cometido um conjunto significativo de funções, desde as comerciais às de administração ultramarina, passando pelas fiscais, judiciais e até científicas<sup>(12)</sup>. No respeitante a Portugal, é abundante a documentação relativa às Casas da Mina e da Índia, mau grado o incêndio que devastou os seus arquivos em 1755. Constata-se, porém, que as duas Casas eram organismos essencialmente económicos, correndo os assuntos da navegação por uma outra estrutura administrativa complementar, os Armazéns da Guiné e Índia, cuja organização, funcionamento e história pouco se conhece<sup>(13)</sup>. Dos vários documentos infere-se, contudo, que ao Provedor dos Armazéns cabia a preparação dos navios para o serviço real, incluindo os mantimentos, artilharia, guarnições, etc. Nos Armazéns estavam também depositados os padrões das cartas náuticas (os chamados «padrões d'el-rei») e aí trabalhavam os mestres das cartas de marear. Fazendo parte da *Casa de Contratação* é criado em 1508 o cargo de *Piloto-mor* desta Casa, sendo nele provido, como se sabe, Américo Vespúcio, com o objectivo de ensinar e divulgar a nova navegação astronómica, até então só correctamente praticada pelos portugueses. Tempos depois, em 1552, foi criada a cátedra de *cosmógrafo-mor* da Casa, cujo ensino era feito por este<sup>(14)</sup>. Ora, se se atender que em Portugal logo nos primeiros anos do século XVI existia já o cargo de «piloto-mor da navegação da Índia e mar oceano» e que em 1547 Pedro Nunes é investido na nova função de cosmógrafo-mor, é de admitir - como já o fez o Almirante Teixeira da Mota - que a criação de tais cargos na Casa de Contratação fosse de inspiração portuguesa<sup>(15)</sup>. Todavia esta reúne e centraliza em si cargos e organismos de proveniência diferente mas com objectivos próximos ou comuns.

Um outro aspecto sobre o qual a Casa de Contratação vai exercer a sua tutela é sobre a regulamentação para cada armada ou frota. Por outro lado é o próprio capitão-general da armada quem tem por obrigação elaborar «con acuerdo del Almirante, y Piloto mayor» as instruções «de lo que han de executar los capitanes, Maestres, y Pilotos en el viaje: assi en lo que toca á la navegacion, como en las costas de la guerra se huviere enemigos: y como se ha de gobernar [...]»<sup>(14)</sup>.

A carreira da Índia, em termos de navegação, rege-se por instruções designadas por «regimentos», dadas pelo próprio rei a cada um dos capitães dos navios. Embora não abundem tais documentos verificamos que não diferem muito uns dos outros no que concerne a problemas comuns: alardo da gente, vigia do fogo, regra dos mantimentos e do vinho, jogo, sinais, enfermos, etc.. A estes juntavam-se, em alguns casos, normas respeitantes à navegação e recomendações específicas para cada viagem. Em certos casos são dadas instruções particulares aos capitães das naus, chamando-lhes a atenção para determinados perigos e maneira de evitá-los<sup>(15)</sup>.

Estabelecendo um cotejo das instruções de cada uma das carreiras verificamos que as preocupações são muito próximas: segurança a bordo, vigilância, mantimentos e regra da sua distribuição, cuidados com os enfermos, corsários, contrabando, etc. Nas instruções para a viagem à América, cuidados especiais deveriam ser tomados em relação ao transporte dos metais preciosos: «las caxas de oro y plata bien liadas y abayadas cada una con una beta de cinquenta braças»<sup>(16)</sup>. De referir também a recomendação expressa para que o piloto em cada porto anotasse a altura do sol perante o escrivão, bem como «los baxos yslas que de nuevo descubrieren que no estan en las cartas»<sup>(17)</sup>. Na carreira de Portugal o mesmo se verificava.

Dir-se-ia também que a derrota da viagem propriamente dita não consta das instruções das duas carreiras, por estas se regerem por roteiros conhecidos e divulgados entre os pilotos. Todavia, os regimentos da carreira da Índia Oriental abordam, algumas vezes, questões de navegação, aguagens, sinais de costa, baixios, etc., preocupação aliás compreensível para uma viagem bastante mais longa e com grandes dificuldades a vencer<sup>(18)</sup>.

Como se disse, múltiplos são os aspectos sobre os quais poderia incidir a nossa atenção. Tal análise ficará para lugar e tempo mais oportuno. Detenhamo-nos, para já em dois aspectos destas carreiras: tripulação e mantimentos.

Como se sabe, a população de uma nau ou galeão distribuía-se por dois grandes grupos: *gente de mar* e *gente de guerra* que constituía a tripulação ou guarnição, e os passageiros. O comando da armada era entregue ao capitão-general na frota das Índias, enquanto na da Índia era da responsabilidade do capitão-mor, também ele capitão da sua nau. Não se verifica, nesta armada, o cargo de almirante existente na da América. Quanto ao cômputo da população e, tomando como termo de comparação uma nau de 500 toneladas saída de Sevilha ou de Lisboa, verificamos que a espanhola tinha uma população que rondava as duas centenas, enquanto o navio largado do Tejo apenas atingia, em média, a centena e meia. A este valor teria de se somar os soldados que anualmente seguiam para a Índia (200 a 300) e ainda os passageiros que poderiam atingir as três centenas, totalizando, em alguns anos do século XVI, os 800 a 1000. Em relação às colónias espanholas americanas, o número total de passageiros que passava anualmente às Índias situava-se entre os 400 e o milhar<sup>(19)</sup>.

Se compararmos o montante dos soldos pagos às duas tripulações, verificamos que a espanhola auferia salários superiores à portuguesa. Tal diferença situa-se entre os 40 e os 100% atingindo valores mais elevados nos oficiais menores e na gente de guerra. Tenhamos também presente que à tripulação das naus do Oriente, para além do soldo que recebiam, era-lhes permi-

tido transportar, com isenção de franquia, um certo número de caixas, denominadas «caixas de liberdade» ou fardos de dimensões e valores variados, mas cujo número era proporcional à função do tripulante (15 caixas para o capitão-mor até 1 fardo para o serviçal)<sup>(20)</sup>.

A ementa alimentar praticada em cada uma das carreiras apresentava algumas diferenças, quer na variedade, como na quantidade e até no montante de calorías ingeridas diariamente. Em termos de produtos, constatamos na armada portuguesa uma maior variedade. Além do biscoito, carne, peixe, vinho, alhos, azeite e, claro, da água, tinha as ameixas passadas, cebolas, lentilhas, mostarda, açúcar, que normalmente não aparecem nas ementas das armadas saídas de Sevilha.

Em termos de quantidade verificam-se algumas diferenças. A título de exemplo poderemos dizer que cada tripulante em viagem para a América poderia consumir diariamente 740 gr. de biscoito, enquanto que para a Índia não ultrapassaria os 600 gr.. Quanto ao vinho - cuja conservação, resguardo e distribuição eram objecto de apertada vigilância - o consumo diário era mais ou menos idêntico (0,75 dl. p/d). Acrescente-se, ainda, que a ementa diária na viagem para as Índias é fixa, o que não acontecia nos barcos portugueses. A ração média atingia assim 3600 a 4000 calorías diárias, considerando-se suficiente as 3628<sup>(21)</sup>. Para a armada de Portugal e, apesar do cálculo apresentar algumas dificuldades, verificamos que tais valores são inferiores, situando-se na ordem de 20 %.

De referir a existência do *biscoito branco* para o capitão general e almirante da frota das Índias, enquanto a restante população consumiria o biscoito ordinário. Se tal diferença não acontece na armada da Índia, os capitães desta e alguns eleitos podem, em situações especiais, ultrapassar a medida normal do vinho.

A vida quotidiana a bordo é outro dos aspectos que mereceria a nossa atenção. Hábitos, jogos, passatempos, festividades, quesílias, confrontos, etc. são situações sobre as quais abunda informação, principalmente transmitida por missionários, com especial, relevância para os jesuítas. Em *Documenta Indica, Peruana, Mexicana e Brasilia*, da Companhia de Jesus, estão consignados importantes relatos. Aliás, religiosos e padres prestavam assistência a bordo, devendo, na viagem para a América, distribuir-se por todas as naus de modo que em cada uma ficassem pelo menos dois. O mesmo viria a acontecer na armada da Índia.

Numa altura em que o comércio de Portugal com o Oriente acusava já sintomas de decadência, não é de estranhar que marinheiros portugueses procurassem a carreira das Índias que lhes oferecia melhor salário e alimentação e, acima de tudo, uma viagem imensamente mais curta e menos perigosa e onde os tesouros exerceriam decerto maior atracção do que a especiaria<sup>(22)</sup>. Tal situação não deixaria de causar algumas dificuldades às armadas portuguesas, levando Duarte Gomes de Solis a escrever: «Portugal [...] esta falto de marineros, que por en Portugal ver en nuestras navegaciones mas riesgos, que provechos, se passaron à otras navegaciones de mayor comodidad»<sup>(23)</sup>.

### 3.

Vejamos agora um outro aspecto, ou seja, a importância de que se revestiu para estas rotas duas das suas principais escalas: as Canárias para a Carreira das Índias e os Açores, quer para esta como para a da Índia Oriental. Observemos também a importância que para estes arquipélagos representam as carreiras em apreço.

Canárias, Madeira e Açores foram, em termos de colonização ibérica, campos de experiência onde se ensaiaram modelos de administração ultramarina que irradiariam a territórios

no entretanto integrados nas duas coroas. Em termos de participação nas duas grandes carreiras do Atlântico caber-lhe-iam relevâncias diferentes, motivadas sobretudo da sua situação estratégica e, também, dos recursos do seu solo.

Desde Colombo que o arquipélago canário representou a primeira e importante escala da rota das Índias. Com efeito, situado a 600 milhas da Europa, representando cerca de duas semanas de viagem de Sevilha e, por causa dos ventos *gerais* do Atlântico os barcos, com destino à América, encontravam aqui a sua primeira escala. Paragem revigoradora de energias, reconfirmação segura da exactidão da rota mas, sobretudo, local de aguada e abastecimento de carne, peixe e legumes, juntando-se-lhe depois o vinho<sup>(24)</sup>. Escala «de nutrición» como a denominou Pierre Chaunu, ocasião óptima para atestar as dispensas com os alimentos suficientes para ultrapassar as duas duras etapas da viagem, cada uma delas bastante mais longa do que a já percorrida (significativamente o dobro), ela é também refúgio contra ataques inimigos ou abrigo contra tempestades<sup>(25)</sup>.

No regresso, o arquipélago açoriano proporcionava à carreira das Índias, também mercê dos aliseos de NE e depois de uma etapa de viagem de c. de 3000 milhas e cheia de dificuldades, uma escala de reabastecimento, reparação, abrigo, protecção, restabelecimento físico e até centro de informação. Ao longo do século XVI essa escala foi vital para o êxito do comércio hispano-americano e nem a armada de protecção das frotas, nem o crescimento e fortificação de Havana fizeram decrescer essa importância como fez crer Pierre Chaunu<sup>(26)</sup>.

Com efeito e embora se não conheçam os registos da alfândega de Angra na ilha Terceira, a documentação do Provedor das Armadas desta ilha e a existente nos arquivos de Simancas e Sevilha não corroboram tal conclusão. É que, e reportando-nos ao século XVI (de 1518 a 1599) temos conhecimento de pelo menos 47 anos em que a frota das Índias escalou os Açores, dos quais apenas 10 na primeira metade do século<sup>(27)</sup>. Além disso, em 23 desses anos a frota foi conduzida por uma armada espanhola a Sevilha ou a Cadiz e apenas por 2 vezes na primeira centúria quinhentista. Sobre este assunto é elucidativo o memorial do licenciado Lucas Lana de Salamanca, médico e cirurgião-mor do hospital real do terço de António Centeno aquartelado na Terceira, e enviado ao rei em 1597. Aí aludia à assistência que prestava aos doentes vindos das Índias em termos inequívocos. «[...] cada año venian a esta isla armadas y flotas y dellas desembarcauan mucha gente enferma y herida que era forçoso acudir a su remedio»<sup>(28)</sup>. No mesmo ano António Centeno lamentava-se ao rei do corregedor da ilha não o ter abastecido de trigo para a infantaria e para a armada das Índias que era aguardada a todo o momento<sup>(29)</sup>.

Também o início da construção da gigantesca fortaleza de S. Filipe na mesma ilha, em 1592, pode atestar a importância que ela se revestia para o império colonial espanhol neste final de século. Não nos parece que Havana pudesse substituir esta importante escala a que alguém chamou as «Canárias de los retornos»<sup>(30)</sup>.

Quanto à ilha da Madeira, embora não constituísse uma escala da carreira das Índias, há notícia de alguns navios escalarem o Funchal na viagem de ida, certamente à procura do vinho<sup>(31)</sup>.

Em relação a rota do Cabo, a armada saindo de Lisboa passaria à vista do Porto Santo ou da Madeira e, em seguida, das Canárias. Daqui rumaria para Sul tocando por vezes as ilhas de Cabo Verde. Apesar das Canárias não constituírem escala desta carreira, atesta-se a sua presença esporádica nestas ilhas, talvez fugindo a alguma tempestade ou ao ataque de qualquer corsário. Na Madeira também se registam escalas pontuais. Anote-se, porém, que esta carreira na viagem de Lisboa a Goa só tinha escala correspondente às Canárias na rota das Américas, em Moçambique.

Aliás, em alguns anos acompanhava a armada até ao Equador uma caravela carregada de água, regressando depois a Lisboa. Todavia os Açores são para esta carreira de uma grande transcendência. Na ilha Terceira existia mesmo uma estrutura de apoio às armadas - o *Provedor das Armadas* - cujo funcionamento e história já nos ocupamos em outro lugar. Nos Açores, aliás, a *armada das ilhas* aguardava a frota para a comboiar até Lisboa<sup>(32)</sup>.

Qual o impacto económico destas escalas para os arquipélagos canário e açoriano?

É conhecida a importância que a carreira das Índias tinha para a economia canária, proporcionando-lhe o escoamento para os seus produtos, com especial destaque para o vinho, pão e queijos. Essa dependência é bem expressa nos protestos apresentados sempre que a Coroa limita a livre exportação, quer restringindo-a, como acontecia com o vinho, quer obrigando os barcos canários a integrarem-se na frota que partia do Sul de Espanha ou mesmo tentando reduzir a um único porto a exportação destas ilhas para as Índias<sup>(33)</sup>.

Em relação aos Açores, por carência de documentação não é possível verificar a exacta dimensão das contrapartidas económicas que recebia da sua situação estratégica. Todavia os elementos disponíveis são suficientes para atestar a importância que esta escala representava para o arquipélago. Gaspar Frutuoso, Diogo das Chagas e Manuel Luís Maldonado disso nos dão conta nas suas crónicas dos séculos XVI e XVII. Também Maria Olímpia da Rocha Gil o demonstrou<sup>(34)</sup>.

A venda de alimentos frescos, pão, panos, vinho, legumes, carne, peixe às naus de Castela e, sobretudo, a drenagem da prata e do ouro que alguns navios da frota faziam na ilha Terceira terá representado compensação de monta para a economia local, onde acorriam «muchos mercaderes [...] que los van sperar pera se lo comprar», segundo a queixa de Luís Sarmento em 1555<sup>(35)</sup>.

Em relação à rota do Oriente a que se somariam as da Mina, Guiné e S. Tomé, as contrapartidas não terão sido tão palpáveis. Diríamos, até, que elas serão praticamente inexistentes. Do exame da correspondência do Provedor das Armadas na ilha Terceira ressalta a dificuldade que ele tinha não só em abastecer a *armada das ilhas* (que aguardava a da Índia) e as vindas do Oriente ou da África, não só pela carência de carne, pescado e trigo que por vezes se verificava, como pela falta de recursos financeiros do almoxarifado em satisfazer os pedidos do provedor, chegando até a recusá-los<sup>(36)</sup>.

Por outro lado a vigilância às naus da Índia, porque apertada, era desencorajadora do contrabando. Apesar disso, alguns casos são detectados. Em 1538 era absolvida em Lisboa, da perda de bens em que incorrera, a mulher de um piloto de Castela que viera do Porto da Prata e a quem fora encontrada na sua câmara certa quantidade de especiarias depois de tocar os Açores. Troca de prata ou ouro por especiaria? É bem possível. No ano anterior na rocha do Monte Brasil, do lado do mar, em Angra, descobre-se um barril e um fardo com anil e vários sacos com canela, cravo e lacre e, também em 1538, num fardo de arroz detecta-se uma arroba e seis arráteis de pimenta<sup>(37)</sup>.

Estamos em crer que longe de ter constituído um benefício para o arquipélago, esta escala da carreira da Índia foi antes um pesado encargo. Bem pelo contrário a carreira das Índias (como, aliás a da Guiné) foi benéfica para estas ilhas e sobretudo para Portugal, numa altura em que os contingentes de ouro da Mina haviam diminuído significativamente.

#### 4.

Ao terminarmos este esboço de estudo comparativo sobre alguns aspectos das duas importantes carreiras da Península Ibérica no século XVI poderemos talvez desde já concluir que à

superioridade técnica da carreira da Índia, particularmente evidenciada na maneira de navegar e até na construção naval, correspondeu uma mais centralizada e talvez eficiente organização administrativa da carreira das Índias e melhores condições de vida a bordo. Em termos de dificuldades, toda a rota do Novo Mundo decorria em zona de maior corso e pirataria, ao passo que a do Oriente, ultrapassado o Equador, desapareciam tais perigos. Pelo contrário aumentavam outras extraordinariamente, ou sejam, as decorrentes da navegação à vela em zona de aliseos de SE, de temporais (nas proximidades da ilha de Tristão da Cunha) e de regime de monção.

Em relação à escala nos dois arquipélagos, pelas razões atrás expendidas, tornam-se vitais para o seu bom êxito. Mas o regime de navegação no Atlântico Norte, a posição das Canárias, dos Açores e até da Madeira vai permitir uma circulação triangular de produtos, em cujos vértices poderão estar um ou dois arquipélagos. Para além disso eles significam a garantia, de facto, de um interrelacionamento entre os dois países ibéricos e os seus impérios coloniais, mesmo em período de maior tensão política ou até de conflito, como se verifica nos anos subsequentes a 1580 e 1640.



## NOTAS

(<sup>1</sup>) Joseph Veitia Linage, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Buenos Aires, 1945 (ed. original de 1672); Antonio García-Baquero González, *La Carrera de Indias: Suma de la Contratación y Océano de Negocios*, Sevilla, Algaida/Expo92, 1992; Clarence H. Haring, *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, ed. original inglesa de 1918, trad. esp. de 1939, México, Fondo de Cultura Económica, 1979 (reimpressão); Pierre Chaunu, «Les Routes Espagnoles de l'Atlantique», in *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, XXV (1968); Id., *Seville et l'Atlantique 1504.1650*, 10 vols., Paris, 1955-1960; Eufemio Lourenzo Sanz, *Comercio con España en la época de Felipe II*, 2 vols., Valladolid, Institucion Cultural Simancas, 1979-1980.

(<sup>2</sup>) Charles Boxer, «The Carreira da Índia (Ships, Men, Cargoes, Voyages)» in *O Centro de Estudos Históricos Ultramarinos e as Comemorações Henriquinas*, Lisboa, 1961; Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimientos e a Economia Mundial*, Lisboa, Lisboa, Arcádia, 1965; Id., «Os Portugueses e a carreira da Índia 1497-1810» in *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar*, Lisboa, Difel, 1990; A Fontoura da Costa, *Roteiros Portugueses Inéditos da Carreira da Índia*, Lisboa, Agência-Geral das Colónias, 1940; Henrique Quirino da Fonseca, *Diário da Navegação da Carreira da Índia nos anos 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1938; Id., *Os Portugueses no Mar*, Lisboa, 1926; Humberto Leitão, *Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino (1608-1612)*, 3 vols., Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1957-1958; António da Silva Rego, «Viagens Portuguesas à Índia em meados do século XVI» in *Anais da Academia Portuguesa da História*, II série, vol. V, Lisboa 1954 (reeditado em *Estudos de História Luso-Africana (Séculos XVI-XIX)*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1994; Max Justo Guedes, *A Carreira da Índia. Evolução do seu roteiro*, sep. de *Navigator*, Rio de Janeiro, 20 (1985); Francisco Contento Domingues e Inácio Guerreiro, «A vida a bordo na carreira da Índia (século XVI)», in *VI Reunião de História da Náutica e Hidrografia. Actas*, Lisboa, 1989, p. 185-225.

(<sup>3</sup>) *Na Rota da Índia. Estudos de História da Expansão Portuguesa*, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1994.

(<sup>4</sup>) *História del principio y progreso de la Compañia de Jesús en las Indias Orientales*, ed. de Joseph Wick, S.J., Roma, 1944, p. 9.

(<sup>5</sup>) *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama (1494-1499)* por Álvaro Velho, pref., notas e anexos de A. Fontoura da Costa, 3.ª ed., Lisboa, 1979, p. 40.

(<sup>6</sup>) Maria Emília Cordeiro Ferreira, «Índia, Casa da», in *Dicionário de História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. II, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1965, p. 506.

(<sup>7</sup>) Clarence H. Harding, *Comercio y Navegación...*, p. 3.

(<sup>8</sup>) *Recopilacion de leyes de los Reynos de las Indias*, t. III, Madrid, Ediciones Cultura Hispanica, 1973, pp. 130-131 (facsimile da ed. de 1681); Clarence H. Harding, *Comercio y Navegación...*, cap. II e A. García-Baquero González, *La Carrera de Indias...*, já cit., pp. 55-69.

(<sup>9</sup>) A. Teixeira da Mota, *Os Regimentos do Cosmógrafo-mor de 1559 e 1592 e as origens do Ensino Náutico em Portugal*, sep. LI do Agrupamento de Cartografia Antiga, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1969, p. 8.

(<sup>10</sup>) A. García-Baquero González, *La Carrera de Indias...*, já cit., pp. 55-69.

(<sup>11</sup>) Francisco Paulo Mendes da Luz, «Dois organismos de administração ultramarina no século XVI: a Casa da Índia e os Armazéns da Guiné, Mina e Índias» in *A viagem de Fernão de Magalhães e a questão das Molucas. Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina*, ed. organizada por A. Teixeira da Mota, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1975, pp. 91-105.

(<sup>12</sup>) A. Teixeira da Mota, estudo cit., pp. 8-9.

(<sup>13</sup>) Id. *ibid.*, p. 9.

(<sup>14</sup>) *Recopilacion...*, liv. 9, tit. 36, t. IV, p. 77; C. H. Harding, *Comercio y Navegación...*, pp. 271-272.

(<sup>15</sup>) A. Teodoro de Matos, *Na Rota da Índia*, pp. 112-113.

(<sup>16</sup>) *Recopilacion...*, liv. IX, tit. 34, t. IV, p. 67.

(<sup>17</sup>) *Recopilacion...*, liv. IX, tit. XXIII, t. III, p. 291.

(<sup>18</sup>) *Na Rota da Índia*, pp. 163-178.

(<sup>19</sup>) Clarence Haring, *Comercio y Navegación...*, pp. 321 e segs. e A. Teodoro de Matos, *Na Rota da Índia*, pp. 124-126.

(<sup>20</sup>) «Salarios que se pagaban en las naos de la navegacion indiana» in Clarence Haring, *Comercio y Navegación...*, pp. 425-426 e «Soldo de três meses pago à tripulação da nau S. Filipe no ano de 1593» in Artur Teodoro de Matos, *Na Rota da Índia*, pp. 126.

(<sup>21</sup>) Valor para 1560. Clarence Haring, *Comercio y Navegación...*, pp.347-350 e Artur Teodoro de Matos, *Na Rota da Índia*, pp. 145-146.

(22) Rolando A. Laguarda Trías «Pilotos Portugueses en el Rio de la Plata durante el siglo XVI» in *VI Reunião de História da Náutica e Hidrografia. Actas*, Lisboa, 1989, pp.57-84.

(23) Duarte Gomes de Solis, *Alegacion en favor de la Compañia de la India Oriental. Comercios Ultramarinos. que de nuevo se instituyó en el Reyno de Portugal*, fl. 7, ed. de Moses Bensabat Amzalak, Lisboa, 1955, p. 23.

(24) Francisco Morales Padron, *El Comercio Canario-Americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1955, pp. 178-180.

(25) P. Chaunu, *Sevilla y América*, Sevilla, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1983, p. 45.

(26) Id. *ibid.*, p. 57.

(27) Artur Teodoro de Matos, *Os Açores e a Carreira das Índias*, sep. de *Estudos de História de Portugal. Homenagem a A. H de Oliveira Marques*, vol. II – séculos XVI-XX, Lisboa, Estampa, 1982, p. 100.

(28) Arquivo Geral de Simancas, *Guerra Antiga*, leg. 485.

(29) A. G. de Simancas, *Guerra Antiga*, leg. 490.

(30) Pierre Chaunu, *Sevilla y América siglos XVI y XVII*, p. 57.

(31) Alberto Vieira, «A Madeira na Rota dos Descobrimentos e Expansão Atlântica» in *VI Reunião de História da Náutica e Hidrografia. Actas*, Lisboa, 1989, p. 573-574.

(32) Artur Teodoro de Matos, «As escalas do Atlântico no século XVI» in *VI Reunião de História da Náutica e Hidrografia. Actas*, Lisboa, 1989, pp. 157-173 e Id. *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa no Século XVI (Novos elementos para o seu estudo)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1990.

(33) F. Morales Padron, *El Comercio Canario-Americano*, pp.171-183.

(34) M. Olimpia da Rocha Gil, *Os Açores no Século XVII. Aspectos Sócio-Económicos (1575-1675)*, Castelo Branco, 1979, pp. 337 e ss e Artur Teodoro de Matos, *Os Açores e a Carreira das Índias*, já cit., p. 106.

(35) A. G. de Simancas, *Estado*, leg. 377 (22.11.1555) in Vitorino Magalhães Godinho, *ob. cit.*, vol. II, p. 417.

(36) Artur Teodoro de Matos, *A Provedoria das Armadas da Ilha Terceira e a Carreira da Índia no século XVI*, sep. de *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa. Actas*, ed. organizada por Luís de Albuquerque e Inácio Guerreiro, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1985, pp. 64-72.

(37) A. Teodoro de Matos, *A Provedoria das Armadas...*, pp. 71-72.



# *COMUNICAÇÕES*



## 1.ª e 2.ª SESSÃO

- 1 — A PROPÓSITO DE BENTO CORREIA SALGADO, ESCRIVÃO DE NAUS DA CARREIRA DA ÍNDIA  
Prof. Eng. *Eduardo Arantes e Oliveira*
- 2 --- HOMENS DA ÍNDIA NA CHANCELARIA DE D'MANUEL  
Prof. Doutora *Manuela Mendonça*
- 3 — A CARREIRA DA ÍNDIA E OS CONTACTOS CULTURAIS  
Prof. Doutora *Manê Benedita Araujo*
- 4 — ALCANÇAR GOA NOS TEMPOS DA CARREIRA DA ÍNDIA  
Prof. Doutora *Julieta Araujo*
- 5 — OS NAUFRÁGIOS DA CARREIRA DA ÍNDIA  
Cor. *Nuno Valdez dos Santos*
- 6 — A ALIMENTAÇÃO DOS NÁUFRAGOS  
1.º Ten. *António Costa Canas*
- 7 — NAUFRÁGIO DA NAU SANTIAGO, RELATADO PELO PADRE PEDRO MARTINS  
Prof. Doutor *António Rodrigues Baptista*
- 8 — MISSÃO DE INVENTÁRIO DE SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS SUBMERSOS NA COSTA NORTE DE MOÇAMBIQUE (1993)  
Dr. *Jean Yves Blot*
- 9 — A CARREIRA DA INDIA NA GAZETA DE LISBOA  
Dr. *João Abel de Fonseca*



# A propósito de Bento Correia Salgado, escrivão de Naus da Carreira da Índia

Prof. Eng. Eduardo Arantes e Oliveira

## O ESCRIVÃO DE NAUS

Os livros da Chancelaria de D. João V contêm 13 diplomas (alvarás ou provisões), publicados entre 1707 e 1734, consagrados a Bento Correia Salgado, escrivão de naus da Carreira da Índia, que se crê ter sido um dos mais notáveis entre os que, no seu tempo, exerceram estas funções.

O primeiro desses diplomas, que o nomeia para o ofício de escrivão da 2.<sup>a</sup> Nau Nossa Senhora dos Prazeres e Santo António, refere que serviu *«na ocasião em que foi o socorro para a restauração de Mombaça havendo-se na viagem com satisfação acudindo prontamente às suas obrigações e servindo na cidade de Goa por guarda da fazenda real em várias Naus com notório zelo, devendo-se ao seu trabalho e diligência o não se queimarem todas as embarcações que estavam na Ribeira das Naus da mesma Cidade, pegando fogo em uma galiota que se estava concertando...»*(<sup>1</sup>).

As mesmas razões foram invocadas em nomeações de 1713 (para a Nau S. Francisco de Assis) e de 1716 (para a Nau Capitânia Nossa Senhora da Carcamenta). Esta última nomeação refere que em 1707 a Nau Nossa Senhora dos Prazeres e Santo António foi arribar à Baía por causa do mau tempo e falta de água e mantimentos, e aí se deteve algum tempo(<sup>2</sup>). Bento Correia Salgado notabilizou-se então mais uma vez, tratando *«com grande zelo e desinteresse da fazenda e partindo para Goa fez na viagem assim de ida como de volta a sua obrigação e com cuidado nos assentos dos marinheiros e mais gente da Nau para que se não pudessem duplicar os pagamentos das soldadas entregando os seus livros na Casa da Índia em tão boa forma e com tanta clareza que se não encontram neles a menor confusão nem embaraço na gente do mar que ordinariamente se experimenta nos mais escrivães»*. Lembra ainda *«que fez a mesma obrigação quando passou segunda vez naquele Estado no ano de 1713 com a mesma ocupação na Nau S. Francisco de Assis fazendo não só as obrigações do seu ofício mas ainda as de tenente que foi exercitando por nomeação do capitão de mar e guerra, exercitando os soldados e tratando da limpeza da Nau com cuidado e zelo»*.

O último dos 13 diplomas, datado de 1734, lembra que Bento Correia Salgado servira como escrivão de naus da Índia desde o ano de 1707 ao de 1727, fazendo cinco viagens de ida e outras tantas de volta, e nomeia-o para uma sexta viagem ao Oriente que parece ter sido a última.

Nos Livros 1 (a folhas 51 e 454) e 17 (a folhas 246 e 276) das Mercês de D. João V aparece contemplado por três vezes com ofícios de escrivão de naus da Índia: da Nau Nossa Senhora do Cabo da Carreira da Índia, a 5/III/1720, da Nau de Viagem Santa Teresa, a 28/II/1726, e da Nau Nossa Senhora das Necessidades, a 15/II/1734.

Transcreve-se o texto da Mercê de 27/II/1726 que vem na folha 246 do Livro 17 por esta sintetizar a sua carreira:

*«Houve S. M. por bem tendo respeito ao dito Bento Correia Salgado haver estado mais de 18 anos na arte de navegação tendo ido no discurso deles 4 vezes por escrivão de naus da*



*Carreira da Índia ao dito Estado pela maneira seguinte, no ano de 1707 na Nau Nossa Senhora dos Prazeres e Santo Antônio em cuja viagem de ida e volta se passaram mais de 5 anos por causa de 3 arribadas que no discurso deles se fiseram, no ano de 1713 na Nau Princesa do Ceu, no ano de 1716 na Nau Nossa Senhora do Pilar, Santo Antônio e Almas, recolhendo-se depois a esta Corte com a mesma ocupação na Nau Nossa Senhora da Nazarê e ultimamente no ano de 1720 em a Nau Nossa Senhora do Cabo e S. Pedro de Alcântara em que foi por Vice-Rei Francisco José de São Payo voltando na mesma para este Reino com a dita ocupação em companhia do Vice-Rei Conde da Ericeira e chegando ao Cabo da Boa Esperança no princípio de Abril de 1722 quando ventos contrários que nele acharam se demorou a dita Nau na sua passagem todo aquele mês, e achando-se fora daquela altura em 3 de Maio lhe sobreveio um grande vento Noroeste depois do qual se acharam com o leme partido falhos de mantimentos e água e para se refazerem de tudo lhes foi preciso arribar ao porto da feitoria dos holandeses donde entraram em 5 daquele mês e para se representar ao Governador daquele presidio a falta que ali os levava foi o suplicante pela mais gente da Nau elegido por Tenente e pela sua muita inteligência, préstimo e prática na língua francesa e representando o suplicante ao dito Governador a necessidade que ali os levava pedindo lhe quisesse mandar assistir com o dinheiro preciso para o apresto da Nau por ser de Sua Magestade do qual se lhe passaria letra para neste Reino lhe ser logo prontamente satisfeita lhe dera por resposta que não tinha ordem dos Senhores da Companhia para assistir com dinheiro nem com coisa alguma Navio que não fosse da sua nação e com tanto aperto observada que nem um tabuão que nos era preciso para dele se fazer um novo leme se pudera conseguir pagando-lhe este logo a dinheiro nem seria possível reedificar-se a dita Nau se em 13 daquele mês não entrasse naquele porto um navio francês que vinha da Ilha de Mascarenhas do qual conseguira o suplicante pela sua muita indústria e inteligência o dar-lhe dinheiro um passageiro que nele vinha com que prontamente se pudera preparar e pôr corrente a referida Nau saindo daquele porto em direitura para o da Baía em 9 do dito mês donde deu fundo em 16 de Julho e em 9 de Setembro em companhia da frota partiu para esta Corte onde chegou a 20 de Dezembro do dito ano e no discurso de toda esta viagem veio o suplicante com a liberdade (sic) de escrivão pelo haver sido da Nau Nossa Senhora do Cabo e S. Pedro de Alcântara que haviam tomado os levantados na Ilha de Mascarenhas, o qual foi encarregado de vários empregos e sizas pertencentes ao Real Serviço de que deu sempre muy inteira satisfação e boa conta principalmente na Casa da Moeda desta Cidade de tudo o que para ela vinha de que havia sido entregue, e tendo Sua Magestade a tudo consideração, há por bem fazer-lhe mercê de o nomear na escrevaninha da Nau de Viagem Santa Teresa de Jesus que na presente monção passa de socorro ao Estado da Índia, com a qual escrevaninha haverá o dito Bento Correia Salgado o ordenado que lhe tocar conteudo no Regimento e todos os prós e percalços que diretamente lhe pertencerem, de que lhe foi passado provisão a 21 de Fevereiro de 1726».*

## **O CHEFE DE FAMÍLIA**

Quem foi este escrivão de naus Bento Correia Salgado de que as fontes atrás mencionadas descrevem a carreira?

Na folha 51 do Livro 1 das Mercês de D. João V figura à guiza de título: «Bento Correia Salgado disseram ser filho de Francisco Correia Salgado natural da Villa de Guimarães». O título da folha 246 do Livro 17 é mais incisivo: «Bento Correia Salgado, filho de Francisco Correia Salgado».

Houve várias famílias com o apelido Correia Salgado<sup>(3)</sup>. Mas a carta de bração concedida a 16/XI/1778 ao sargento-mor do terço da ordenança de Torres Vedras Elisiário Manuel de Carvalho<sup>(4)</sup>, filho de Manuel Dias de Carvalho, também sargento-mor da mesma Vila, e de D. Rita Severa Correia Salgado, que afirma ser esta filha de um capitão Bento Correia Salgado e de sua mulher D. Clara do Sacramento da Cunha Pereira, forneceu uma pista que se verificou conduzir à verdade.

De facto, o processo do Cartório da Nobreza relativo ao Sargento-mor Elisiário esclarece que Dona Rita Severa, que se recebeu com Manuel Dias de Carvalho na Igreja de Santa Maria de Loures a 3/VIII/1742, fora baptizada na de S. Paulo de Lisboa a 7/XI/1718.

A destruição dos registos paroquiais da freguesia de S. Paulo, de Lisboa, ocorrida quando do Terramoto, tornou impossível retirar dos livros da freguesia qualquer informação sobre os pais de D. Rita Severa.

No entanto, admitindo que estes casaram em Lisboa e que o pai era originário do termo de Guimarães, e portanto do Arcebispado de Braga, fez-se uma busca nos processos matrimoniais da Câmara Eclesiástica de Lisboa<sup>(5)</sup> anteriores a 1718, busca essa que teve êxito: achou-se, datado de 8/II/1713, o processo matrimonial de Bento e Clara<sup>(6)</sup>.

Por este se soube que Bento tinha 24 anos em 1713 e que viera para Lisboa 14 anos antes. De facto tinha 30, já que nasceu, como se verá, em 1683 (era costume baixar a idade, de modo a tornar improvável que o suplicante tivesse casado na terra natal antes de lá ter saído; poupavam-se assim investigações e reduziam-se os custos do processo). Tomando como certo o número de anos passados em Lisboa antes do casamento, é de crer que Bento tenha vindo para Lisboa com cerca de 16 anos.

O processo não deixa dúvidas sobre o facto de que ele foi o escrivão das naus da Índia a quem foram consagrados os treze mencionados diplomas emanados da Chancelaria de D. João V. Uma das testemunhas, o guardião da nau Nossa Senhora dos Prazeres, Braz Lourenço da Silva, declarou nomeadamente que tanto Bento como ele se tinham desobrigado, nas quaresmas de 1711 e 1712, na freguesia de S. Pedro da Cidade da Baía, onde, chegados da Índia na nau referida, haviam passado dois anos. Os depoimentos das outras testemunhas são concordantes com este.

Tendo sido nomeado pela última vez para a Índia em 1734, e sabendo-se por um assento de óbito reformado da freguesia de S. Paulo de Lisboa que faleceu a 29/I/1743 (alguns dias antes de completar 60 anos e poucos meses após o casamento da filha), é possível concluir que viveu os seus últimos anos em Portugal, só então conhecendo plenamente as alegrias da vida familiar.

O facto de a filha ter casado na Igreja de Santa Maria de Loures aponta para que se tivesse tornado proprietário nesta freguesia, um proprietário suficientemente importante para ser nomeado capitão de milícias, e assim aparecesse intitulado capitão, não só no assento do casamento da filha, como na carta de armas do neto. Tratando-se de uma nomeação para um cargo cujo exercício só era recompensado pelo prestígio, tornava-se indispensável que o seu detentor tivesse meios próprios para o exercer com dignidade, ou seja, como então se dizia, para viver à lei da nobreza.

Mantinha por outro lado importantes contactos com o mundo dos negócios. Só assim se compreende que o cônsul do Reino das Duas Cecílias, Giuseppe Morescho, tivesse sido o padrinho do baptismo, realizado na freguesia de S. Paulo, de Lisboa, do seu neto Elisiário, já atrás mencionado.

## **O VIGÁRIO FRANCISCO CORREIA SALGADO**

O processo matrimonial atrás referido informa que Bento não foi baptizado na Vila de Guimarães mas numa freguesia do termo respectivo, a de S. Salvador de Briteiros. Era filho de Francisco Correia Salgado e de Maria Alves, solteira. Esta informação permitiu descobrir, no Arquivo Municipal Alfredo Pimenta, de Guimarães, registado no Livro M2 da freguesia com a data de 4/II/1683, o assento de baptismo em questão. Revela este que Bento era bastardo e que foram seus padrinhos o Padre Bento Pereira e uma Joana, também solteira.

A identidade de Francisco Correia Salgado, pai de Bento, foi sugerida por um acaso: num dos livros de baptismo da freguesia de S. Paio, da Vila de Guimarães, achou-se o assento de baptismo de António, filho de João Marques e de Maria Peixota, datado de 31/III/1678, em que foi padrinho o Vigário de S. Cláudio de Barco, Padre Francisco Correia Salgado. Este era, como adiante se verá, irmão da mãe do baptizado.

Terá sido pois Bento filho natural do Padre Francisco Correia Salgado, Vigário de S. Cláudio de Barco, que nessa qualidade redigiu, de 1666 a 1705, com uma caligrafia admirável, os livros de registos paroquiais da freguesia?

Estes mesmos livros informam que o Vigário Francisco Correia Salgado morreu na freguesia a 4/VII/1705, deixando por herdeira sua irmã, Catarina dos Guimarães Peixoto. Sabe-se ainda, através desses livros (num assento de baptismo datado de 26/IX/1700, o pároco refere-se ao padrinho do baptizado como «o Doutor Bento Roiz Salgado, meu irmão»), da existência de um irmão do Vigário, o Doutor Bento Rodrigues Salgado, que o Arquivo da Universidade de Coimbra revelou ter-se licenciado a 21/VII/1690 e ser filho de um Domingos Rodrigues, de Guimarães.

Ora, a 29/XII/1692, esse Bento Rodrigues Salgado e sua sobrinha Angélica Peixoto Salgada foram padrinhos, em S. Cláudio de Barco, de um outro Bento, filho de uma Joana solteira, muito provavelmente a mesma Joana solteira que fora madrinha de Bento Correia Salgado. Esta circunstância e a ausência de referência conhecida a outros Correia Salgado, da mesma época, do termo de Guimarães, parece não deixar dúvida sobre que o pai de Bento foi efectivamente o Vigário Francisco Correia Salgado.

Pertence aos juristas pronunciar-se sobre se o facto de os Livros de Mercês de D. João V se referirem a Bento como filho de Francisco teria tido força legal suficiente para o legitimar.

## **UMA FAMÍLIA DE MUITOS PADRES**

O passo seguinte foi a descoberta no mesmo Arquivo Municipal de Guimarães do assento de óbito do Licenciado Bento Rodrigues Salgado, falecido a 28/VI/1704 na freguesia de Nossa Senhora da Oliveira, da Vila de Guimarães, tendo disposto que se rezassem 350 missas no dia da sua morte. Informa que o falecido morava na Rua das Flores e que deixou como herdeiros e testamentários, não só o Padre Francisco Correia Salgado, como dois outros seus irmãos cujos nomes até então se desconheciam, Frei Tomás Peixoto e o Padre Jacinto Salgado, além de uma sobrinha, filha do **cunhado** João Marques (o João Marques acima referido).

Na freguesia de S. Paio, da mesma Vila, achou-se o óbito do Padre Jacinto Ferraz Salgado (e não simplesmente Jacinto Salgado, como foi registado no óbito do irmão licenciado), morador na Rua de Arrochela, falecido a 14/XII/1712, o qual deixou por testamenteiros seus irmãos Catarina dos Guimarães Peixoto, moradora à Porta da Vila, e Tomás Peixoto, religioso de Santo Agostinho. Foi a sepultar na Colegiada, frente ao púlpito, acompanhado pelas Irmandades de S. Pedro, de que era irmão, e de S. Nicolau.

Tratando-se de padres seculares, seria natural que se achassem no Arquivo Distrital de Braga as inquirições «*de genere*» dos Padres Francisco Correia Salgado e Jacinto Ferraz Salgado. Não se encontrou a do primeiro, mas sim a do segundo, datada de 7/XII/1690, que refere a do primeiro. Conclui-se ter sido Jacinto filho de Domingos Roiz, já defunto, e de sua mulher Antónia Correia Salgada, irmã esta, não só de um outro padre, João Correia Negrete<sup>(\*)</sup>, Vigário de Santa Cristina de Longos a partir de 1661<sup>(\*)</sup>, mas de Maria Correia, casada com António da Silva<sup>(\*)</sup>, moradores na Rua de S. Domingos da freguesia de S. Paio.

De acordo com este processo, tanto Antónia, como João e Maria eram filhos do Reverendo Francisco Correia de Lacerda, cónego que fora da Colegiada de Guimarães. Ver-se-á que Antónia, cuja mãe se chamou Maria Salgada, era meia-irmã, e não irmã inteira, dos dois últimos. Por esta razão, Antónia foi a única filha de Francisco Correia de Lacerda que usou o apelido Salgado.

O processo da inquirição «*de genere*» de Francisco da Silva (não se encontrou o de João Correia Negrete), datado de 12/VI/1687, indica que Francisco, estudante em Guimarães quando da inquirição, e baptizado a 24/VIII/1660 na freguesia de S. Paio, era filho de Maria Correia<sup>(\*\*)</sup>, mas que esta o era de uma Cecília Gonçalves. Informa ainda que o Cónego Francisco Correia de Lacerda era filho de um Garcia Gomes, natural do Reino de Biscaia. O processo contém anexo um inesperado documento que adiante se referirá.

## O CÓNEGO FRANCISCO CORREIA DE LACERDA

Em números sucessivos da excelente revista *Boletim de Trabalhos Históricos*, de Guimarães, pode encontrar-se abundante informação sobre o Cónego Francisco Correia, ou Francisco Correia de Lacerda, bisavô de Bento Correia Salgado.

Parece ter nascido por volta de 1590, filho, como acima se indicou, de um Garcia Gomes, biscainho. Não se conhece o nome da mãe de quem certamente tomou o apelido **Correia** e, a partir de certa altura, **Correia de Lacerda**. Esta última forma, usada em pleno século XVII sem contestação conhecida, sugere, embora evidentemente não prove, uma ligação com a Casa de Farelães.

Tomou posse da meia prebenda que fora do Cónego António Gomes a 4/X/1613, e nesta venceu até 1632, ano em que passou a cónego inteiro na prebenda que fora do Cónego Simão Afonso de Carvalho. Foi pois cónego prebendado da Insigne e Real Colegiada de Nossa Senhora da Oliveira, de Guimarães.

Faleceu em Guimarães a 30/XI/1670, com testamento, sendo sepultado na própria Igreja da Colegiada.

Foi um sacerdote de vida pouco exemplar, o que lhe trouxe má fama e não poucos inimigos. Teve, nomeadamente, várias amantes e filhos de algumas destas.

Pediu ao Rei a legitimação (ver na Chancelaria de D. João IV, «*Perdões e Legitimações*», L.3. f.269 v.º, a carta de legitimação de Antónia Correia, datada de 13/VI/1652) de um único

dos seus descendentes: Antónia Correia, ou Antónia Correia Salgada, filha de Maria Salgada. No Arquivo de Guimarães, nas Notas do Tabelião Cristóvão d'Azevedo (Maço 111C - Nota 222, Tabelião Joaquim d'Abreu, a folhas 190) pode ver-se a escritura da *«Legitimação que fez o Reverendo Cónego Francisco Correia de Lacerda e Maria Salgada, a sua filha Antónia Correia, em 10/V/1652», «para que esta pudesse suceder em seus bens e nobreza»*.

Assim, foi Antónia a primeira de quatro gerações de Correias Salgado (Antónia, Francisco, Bento e Rita Severa) que nesta família se sucederam.

Observa-se que Antónia casara na freguesia de S. Paio a 24/IX/1639, muito antes pois da sua legitimação, com o já referido Domingos Rodrigues (então morador na Rua de Gatos), baptizado a 1/X/1617 na freguesia de S. João de Ponte, do termo de Guimarães, filho de Francisco Rodrigues e de sua mulher Isabel Gonçalves, moradores no Casal da Casa Nova, da mesma freguesia. O assento de baptismo da filha Catarina (Catarina dos Guimarães Peixoto), baptizada a 21/IX/1652, indica que Domingos era tecelão, morador e provavelmente estabelecido na Rua de Arrochela (S. Paio), uma das principais do animado bairro comercial de Guimarães.

Quanto aos restantes filhos do casal, observe-se que não se encontraram os assentos de baptismo de Francisco Correia Salgado, de Bento Rodrigues Salgado e de Jacinto Ferraz Salgado. Sabe-se no entanto, pela inquirição *de genere* deste último, que foi baptizado na freguesia de Nossa Senhora da Oliveira, embora viesse a morar na Rua de Arrochela da freguesia de S. Paio. Os restantes irmãos foram baptizados nesta última freguesia: Maria Peixota a 14/V/1648, morando os pais na Rua de Arrochela, Catarina dos Guimarães Peixoto a 24/IX/1652, morando os pais na mesma rua, e Frei Tomás Peixoto a 14/XI/1660, morando os pais à Porta de S. Domingos.

## UM RUMOR QUE SE DISSIPOU

Anexo à inquirição do Padre Francisco da Silva está um embargo de purga, que relata o seguinte:

*«A causa que houve para se mandar purgar o impedimento que saiu ao impedido Francisco da Silva foi dizer-se que procedia por seu avô materno, o qual impedimento cá saiu também aos Reverendos Padres João Correia Negrete, vigário de Santa Cristina de Longos, e a seu sobrinho o Padre Francisco Correia Salgado vigário de S. Cláudio de Barco, e se purgou, não só por uma sentença, mas por três conformes, como se vê delas que se dão em seguida e nelas se fiseram inquirições assim pelo senhor ordinário como pelo senhor Nuncio e inquisidor do Santo Ofício do Reino de Castela... E consta com evidência dela ser o Padre João Correia Negrete neto de Gracia Gomes, natural que foi do Reino de Biscaia, e consta da justificação junta em como o impedido (Francisco da Silva) é filho de Maria Correia irmã inteira do dito Padre João Correia Negrete e ambos filhos do Cónego Francisco Correia e de Cecília Gonçalves, o qual cónego era filho de Gracia Gomes bisavô do impedido e avô da mãe do dito impedido e do sobredito João Correia Negrete. E assim à vista da dita sentença e justificação de fraternidade e para se atalhar a litígios e gastos deve Vossa Mercê haver o impedimento por purgado... julgando ao dito impedido por legítimo cristão velho sem raça alguma e que possa ser admitido ao que pretende, mandando-se lhe passe sua sentença de genere»*.

Este embargo de purga revela que o biscainho Garcia Gomes, pai do Cónego Francisco Correia de Lacerda, teve, provavelmente muitos anos após a sua morte, fama de cristão-novo.

Tal fama pode ter resultado da coincidência que seguidamente se expõe e que os inimigos do Cónego Francisco Correia habilmente exploraram: a de ter vivido em Guimarães, contemporâneo do seu homónimo biscainho, um outro Garcia Gomes sirgueiro, morador na Rua da Sapateira, que tinha um filho chamado Francisco quase com a mesma idade do Cónego Francisco Correia de Lacerda.

Este último Garcia Gomes era cristão novo, como consta de um processo da Inquisição de Coimbra, datado de 1604, que se encontra no ANTT. Esteve preso, nos cárceres da Inquisição de Coimbra, de onde saiu em virtude de um perdão geral. Ao entrar no cárcere declarou que: tinha 48 anos de idade e era natural da Cidade do Porto (não de Biscaia); fora baptizado e crismado na respectiva Sé; casara com uma cristã velha chamada Antónia Correia de quem tinha quatro filhos, a saber: Susana, de 11 anos, **Francisco de 9**, Catarina de 5 e António de 1 ano; era filho de Fabião Gonçalves e Gracia Gonçalves, ambos cristãos novos, tendeiros, moradores que foram no Porto, e irmão de Jorge Álvares, também preso nos cárceres de Coimbra, bem como de Gaspar Álvares e Mícia Mendes, mulher de Álvaro Mendes.

Tendo vindo morar para Guimarães, continuou sob vigilância do Santo Ofício. Consta nomeadamente de uma visitação da Inquisição de Coimbra a Guimarães<sup>(1)</sup> uma denúncia, apresentada a 19/II/1620 por duas mulheres, irmãs uma da outra, que declararam ter observado, 7 ou 8 anos atrás, que um filho de Garcia Gomes, António, repreendera a irmã Catarina por ela ter comido toucinho, ameaçando-a de ir dizer ao pai.

Ora, observe-se que, em 1620, já o Cónego Francisco Correia tinha meia-prebenda. Se fosse filho de cristão novo tão notório e suspeitado como esse Garcia Gomes, que estivera preso nos cárceres da Inquisição de Coimbra, seria praticamente impossível ter-se ordenado e ascendido alguns anos mais tarde a cónego prebendado da Colegiada de Guimarães.

Acresce que o Licenciado Bento Rodrigues, que em 22/XI/1694 a Câmara Municipal de Guimarães nomeou para um dos seus cargos (ver *Administração Seiscentista do Município Vimaranesense*, de Alberto Vieira Braga), era certamente bem visto pelo Santo Ofício. Prova-o o facto de ter sido nomeado, a 26/IV/1699, pelo Juiz de Fora de Guimarães, António de Macedo Velho, para numerar e rubricar *«o Livro que há de servir de se registarem por suas antiguidades as cartas dos familiares que há nesta Vila e seu termo para por elas se conhecer a quem pertence o privilégio na forma da ordem e carta de Sua Magestade que Deus guarde...»*.

Parece pois perfeitamente natural a conclusão da inquirição em que se apoiou o embargo de purga acima mencionado.

## CONCLUSÕES

Os resultados a que se chegou nesta investigação sobre Bento Correia Salgado permitem traçar um perfil social e cultural que poderá ser semelhante ao de outros com o mesmo ofício.

Filho natural de um padre de origem nobre que era vigário de uma freguesia do termo de Guimarães, baptizado às escondidas para evitar o escândalo numa freguesia distinta daquela onde viviam seus pais, mas criado num ambiente intelectual garantido por contactos, não só com o pai, como com os tios paternos, todos eles padres excepto um, que era licenciado, e não simplesmente bacharel, pela Universidade de Coimbra, iniciado no comércio por outros parentes que em Guimarães exerciam tal actividade, Bento veio para Lisboa já motivado para aprender um ofício como o de escrivão de naus da Carreira da Índia.

Não perdeu certamente os 14 anos passados na Capital, e é provável que tenha tido nessa época contactos, não só com homens do mar e homens de negócios, mas com os numerosos comerciantes estrangeiros que faziam de Lisboa uma cidade altamente cosmopolita. Terá sido então que aprendeu a língua francesa, na época instrumento privilegiado das relações internacionais, cujo domínio demonstraria ao apresentar-se, em nome do comandante da nau, perante o Governador holandês do Cabo da Boa Esperança, e ao negociar com os passageiros do navio francês que por essa altura arribou ao mesmo porto. Era pois o intelectual da nau, como tal aceite e considerado.

Não é de esquecer porém a experiência militar que adquiriu quando fez parte da expedição que foi em socorro para a restauração de Mombaça, nem as qualidades que evidenciou quando evitou a destruição pelo fogo dos navios que estavam na Ribeira das Naus de Goa, nem os conhecimentos náuticos que lhe permitiram exercer funções de tenente, nem o espírito rigoroso e justo que tanto impressionava os seus superiores.

A sua vida familiar, sempre sacrificada, foi reduzida a um mínimo. Dir-se-ia que aproveitou uma vinda a Lisboa, entre duas viagens, para casar.

Há que reconhecer que a existência de homens como este foi um dos factores que permitiram manter-se, durante tanto tempo, a Carreira da Índia.

## **AGRADECIMENTO**

Desejamos exprimir a nossa gratidão à ilustre investigadora de Guimarães Dona Maria Adelaide Pereira de Moraes pelo interesse que tomou por uma investigação que, sem o seu apoio, não nos teria sido possível levar a cabo.

Agradecemos também à Directora do Arquivo Distrital de Braga, Dr.<sup>ª</sup> Assunção de Vasconcellos, que gentilmente nos facultou o acesso às Inquirições «*de genere*» citadas no texto da presente comunicação.

Ao Arquivo Municipal Alfredo Pimenta, de Guimarães, à Biblioteca Nacional de Lisboa, ao Arquivo Nacional da Torre do Tombo, ao Arquivo Distrital de Braga e ao Arquivo da Universidade de Coimbra, que nos facultaram o acesso às fontes documentais mencionadas ao longo do texto, deixamos igualmente expresso o nosso reconhecimento.



## NOTAS

(<sup>1</sup>) As transcrições de documentos oficiais ao longo do presente trabalho fiseram-se com a indispensável fidelidade, mas utilizando a grafia moderna.

(<sup>2</sup>) Retira-se do processo matrimonial adiante mencionado que, após ter seguido para a Índia em 1707, Bento Correia Salgado permaneceu, na viagem de volta para Lisboa, dois anos na Cidade da Baía, lá se desobrigando nas quaresmas de 1711 e de 1712.

(<sup>3</sup>) É de referir, por exemplo, um Pedro Correia Salgado (pai de um Salvador Correia Salgado), Senhor do Couto de Moreira na Galiza, que Felgueiras Gayo, na sua obra *Nobiliário de Famílias de Portugal*, menciona no título de Liras §9, N7, o qual deve ter nascido ainda no século XVI. Outros com o mesmo nome (avô e neto; o neto casou-se a 29/VI/1656 com uma Dona Catarina da Rocha Pita) são referidos por Gayo no título de Pitas, §31, N6. Menciona-se também Aleixo Salgado Correia, tratadista de jurisprudência, ao qual se refere Diogo Barbosa Machado na sua *Biblioteca Lusitana*.

Sublinha-se que Bento Correia Salgado **não** era parente de um seu contemporâneo com o mesmo apelido, natural de Lisboa e morador na freguesia de Santos-o-Velho, chamado Vasco Correia Salgado, casado com Dona Luiza Serrano. Este era de facto filho de um Vasco Salgado de Araujo, proprietário do rendoso ofício de escrivão da entrada da siza e carregação dos vinhos de Lisboa, e de uma Luiza Correia. Em Março de 1649, por morte de Vasco Salgado de Araujo, D. João IV fez a Luiza a mercê de ceder tal ofício à pessoa com quem ela tornasse a casar, a qual foi António Pessoa de Andrade (natural de Vila Nova de Cardigos, filho de outro António Pessoa de Andrade, ou de Andrada, e de sua mulher, Catarina Delgada). Herdou-o José Pessoa de Andrade, filho do casal, que, com justiça, renunciou, a 23/X/1700, em seu meio-irmão, Vasco Correia Salgado. Quando este morreu, em 1719, sucedeu-lhe, no mesmo ofício, João-Manuel Salgado, filho que tivera de Dona Luiza Serrano.

(<sup>4</sup>) Trata-se do n.º 624 do *Archivo Heraldico-Genealogico*, da autoria do Visconde de Sanches de Baena.

(<sup>5</sup>) Arquivados então na B. N. L., e hoje no A.N.T.T.

(<sup>6</sup>) O processo matrimonial revelou que Dona Clara era filha de Sebastião da Cunha Pereira e de Luzia Henriques, moradores na freguesia de S. Paulo. Faleceria em 1775 na Quinta da Figueira, senhorio de seu genro Manuel Dias de Carvalho, quinta esta situada na freguesia de S. Pedro dos Grilhões da Azeiteira, no termo de Torres Vedras. Deve pois ter casado muito jovem ou morrido extremamente idosa.

(<sup>7</sup>) Interessa notar que o *Diccionario Heraldico y Nobiliario de los Reynos de España*, de Fernando Gonzalez Doria, informa que o apelido Negrete é originário das montanhas de Santander.

(<sup>8</sup>) Falecido nesta freguesia a 18/XI/1701.

(<sup>9</sup>) Filho de Sebastião Gonçalves e de Bárbara da Silva, todos moradores na freguesia de S. Lourenço de Sande, de onde eram naturais, excepto a avó, natural da de S. Cláudio de Barco.

(<sup>10</sup>) Baptizada a 14/IX/1625, na freguesia de S. Paio, como filha de uma Cecília, solteira, baptizada na freguesia de S. Martinho de Candoso e moradora na de S. Paio, da Vila de Guimarães.

(<sup>11</sup>) Ver no A.N.T.T., Inquisição de Coimbra, Livro 668, folha 81.

(<sup>12</sup>) O Comandante Henrique Alexandre da Fonseca, mambro da Academia de Marinha e conhecido investigador na área de História Naval, teve a amabilidade de me dar conhecimento de que, nas naus, embarcavam companhias de soldados que tinham à frente um capitão que nomeava, entre outros, um tenente e um alferes.

## ANEXO

### COSTADOS DE BENTO CORREIA SALGADO

#### I

- 1 – Capitão Bento Correia Salgado, b. na freg. de S. Salvador de Briteiros a 4/II/1683, casado em 1713 na freg. de S. Paulo, de Lisboa, com D. Clara-do-Sacramento da Cunha Pereira. Foram pais de D. Rita-Severa Correia Salgado, mulher do Sargento-mor de Torres Vedras Manuel Dias de Carvalho.

#### II

- 2 – Padre Francisco Correia Salgado, Vigário da freg. de S. Cláudio de Barco (termo de Guimarães) de 1658 a 1705, f. nesta freguesia a 4/VII/1705.

**Irmãos:** Doutor Bento Roiz Salgado (licenciado pela Universidade de Coimbra), P.e Jacinto Ferraz Salgado, Maria Peixota, Catarina dos Guimarães Peixota, Frei Tomás Peixoto (da Ordem de Santo Agostinho).

- 3 – Maria Alves.

#### III

- 4 – Domingos Rodrigues, b. na freguesia de S. João de Ponte, do termo de Guimarães, a 1/X/1617, c. na freguesia de S. Paio, de Guimarães, a 24/IX/1739; consta do assento de baptismo de sua filha Catarina que era tecelão, morador e certamente estabelecido na Rua de Arrochela, uma das principais do animado bairro comercial de Guimarães.

- 5 – Antónia Correa Salgado, de Guimarães, legitimada por escritura de 10/V/1652 e mercê real (Chancelaria de D. João IV) de 13/VI do mesmo ano, mulher de Domingos Rodrigues.

**Meios-irmãos:** Padre João Correa Negrette, Maria Correa

#### IV

- 10 – Padre Francisco Correa de Lacerda, nascido por volta de 1590, cónego prebendado da Insigne e Real Colegiada de Nossa Senhora da Oliveira, de Guimarães, falecido a 30/XI/1670.

- 11 – Maria Salgada, solteira, moradora na Rua de Arrochela, da freguesia de S. Paio, de Guimarães.

#### V

- 20 – Garcia (ou Grasia) Gomes, natural do Reino da Biscaia.



# Homens da Índia na chancelaria de D.Manuel

Prof.<sup>a</sup> Doutora *Manuela Mendonça*

## 1.

Quando, em 8 de Julho de 1497, Vasco da Gama largava do Tejo comandando uma pequena armada, constituída pela «S. Gabriel, S. Rafael e Bérrio», para além de uma pequena barça de mantimentos, estava iniciada a «Carreira da Índia»<sup>(1)</sup>. Depois do primeiro regresso, essa *viagem* haveria de se consolidar, com uma periodicidade anual. Ao longo do tempo, viria a sofrer alterações de vária ordem, de que se destacarão, naturalmente, as melhorias técnicas introduzidas nos navios, mas nem por isso deixou de ser, nas palavras do padre jesuíta Valignano, em 1574, retomadas por Charles R. Boxer, «sem nenhuma contradição a maior e mais árdua de quantas há no descobrimento»<sup>(2)</sup>. E nessa «aventura» portuguesa, que durou até ao século XIX, poderemos dizer que um único elemento se manteve constante e inalterável: o elemento humano.

Caberá aos especialistas o estudo aprofundado de cada armada, com as respectivas condições de execução, o número de pessoas que transportava, as tecnologias aplicadas, etc. Quanto a nós queremos, tão só, buscar e trazer aqui hoje o referido elemento humano que, desde os primórdios, deu corpo a essa *instituição*. Recuamos, por isso, muito no tempo. Vamos ao princípio, vamos a D. Manuel e, com base nos registos da respectiva Chancelaria<sup>(3)</sup>, procuraremos a informação relativa a quantos partiram de Portugal para a Índia, ao longo deste reinado, que o mesmo é dizer, de quantos deram vida à Carreira, nos seus primeiros anos de existência. Obviamente que nem todos ficaram registados neste corpo documental. A Chancelaria guardou, sobretudo, os registos da graça régia, traduzida em nomeações para ofícios, privilégios, mercês, tenças, perdão, etc. Por isso, é exactamente através da acção de retribuição do rei que procuraremos os *homens* da Índia, com a certeza de que ficará por abordar uma imensidão de gente, qual multidão anónima que passa na história sem o registo dos respectivos feitos. Mas alguns, naturalmente os mais bafejados pela sorte, viram-se objecto da atitude reconhecida de D. Manuel. São, pois, esses que dão tema ao estudo que hoje aqui trago, com a consciência de, por opção, omitir os nomes mais conhecidos e consagrados.

## 2.

A recolha que efectuei limitou-se, como ficou referido, aos registos daqueles que, tendo partido para a Índia no reinado de D. Manuel, ficaram imortalizados através dos documentos guardados na respectiva chancelaria, na qual recolhi um total de 119 registos. Para uma mais fácil análise desses documentos, estabeleci a seguinte tipologia:

TIPO	N.º
Confirmação do privilégio de cavaleiro . . . . .	67
Outros privilégios, directos ou a familiares . . . . .	8
Ofícios concedidos directamente ou a familiares . . . . .	11
Tenças atribuídas directamente ou a familiares . . . . .	20
Quitação directa ou a familiares . . . . .	6
Mercês indiferenciadas . . . . .	7

Na análise exaustiva deste conjunto, pude verificar que as repetições de benefícios à mesma pessoa são em número escasso. Contabilizei apenas 3 casos (Bartolomeu Dias, com três documentos; Gaspar Rodrigues, com dois documentos e Tristão Luís igualmente com dois), pelo que a maioria dos registos corresponde a indivíduos distintos, o que nos permite conhecer pelo menos 115 pessoas de entre as muitas que, neste reinado, embarcaram na «Carreira da Índia». Ainda que não haja dados concretos sobre o número de pessoas que cada ano partiam, note-se que se aceitarmos uma média de 400 pessoas por armada<sup>(4)</sup> e considerarmos vinte e duas dessas armadas, de Vasco da Gama a 1521, o número total terá sido de cerca de 8.800 homens<sup>(5)</sup>. Estaremos então em presença de menos de 2% (1.3%) dos homens que partiram, o que é realmente insignificante. Reflecte, no entanto, uma realidade insofismável: o anonimato das multidões que construíram a história ao longo dos tempos. Para essa *história ignorada* pensamos que este estudo pode ser um pequeno contributo.

Analisemos, pois, os aspectos que consideramos mais relevantes em cada um dos tipos documentais definidos:

### **Confirmação de cavaleiro**

É este o registo que surge em maior número, sendo de todo o interesse determo-nos sobre essa realidade, já que ela nos confronta com um claro problema de mentalidade. De facto, o ideal de cavalaria, tal como se apresentava em plena Idade Média, tinha, há muito, ficado para trás. E refiro-me aqui à «instituição da Cavalaria», enquanto, no dizer de Edgar Prestage, ela constituía uma «perfeita norma de vida, modeladora do carácter e determinadora do destino do seu sujeito desde o berço ao túmulo. Como tipo de educação, como código de honra, como norma de boas maneiras, como escola de cortesia, como padrão de piedade...»<sup>(6)</sup>. Sendo certo que este modelo se esbateu a partir do final do século XIV, não é menos certo que, ao longo do século XV, o seu espírito se manteve na educação dos nobres e foi presente na sociedade e na Corte. Não cabe no âmbito deste trabalho falar do seu «renascimento», concretizado na criação de novas «ordens» como a Jarreteira, em 1349, em Inglaterra, o Tosão de Ouro, em 1429, na Borgonha, S. Miguel em 1469 e Espírito Santo, em 1578, na França. Importa, isso sim, ter presente que o «cavaleiro medieval» se esbateu com o aparecimento de novas realidades políticas, traduzidas nos estados modernos e, muito particularmente, com o advento de novas técnicas militares e, obviamente, com a criação de novos modelos de exércitos. Diríamos, para abreviar, que, submerso o modelo antigo, emergiu decididamente, a partir do século XV, em nova forma, o ideal de cavaleiro enquanto apetecível estatuto social. Esse estatuto passou então a ser fortemente desejado por quantos queriam subir os degraus da sociedade e para tanto não encontravam outro modo senão a valorização por feitos heróicos. No caso concreto de Portugal, as condições tornaram-se propícias por toda a aventura iniciada com a Expansão. O estatuto foi desejado e, por ele, se batiam os homens. Entretanto os monarcas encontravam nessa ansiedade um modo de reconhecimento barato e profícuo. Encontramos exemplos dessa prática em ligação com a gesta do norte de África, a partir da qual conhecemos inúmeros alvarás concedendo o título. Encontramo-la igualmente em grande número, relacionada com a epopeia da Índia. O

processo era simples: os homens destacavam-se em combate; o respectivo capitão, reconhecido, atribui-lhes alvará de cavaleiro. Regressados ao reino, apresentavam esse documento ao rei, que o confirmava. A partir de então passavam a usar o título, que os distinguiu por lhes dar um novo estatuto social.

Retomando os aspectos concretos do tema que hoje tratamos, posso afirmar que foi assim que aconteceu com muitos dos homens que partiram para a Índia. Analisando os documentos que se lhes referem, encontramos invariavelmente o reconhecimento pelo acto heróico praticado nas campanhas militares de Quíloa, Mombaça, Calecute, Cananor, Malaca, Ormuz, Goa, etc. O capitão-mor passa então o alvará, sendo que este depende da confirmação régia, como não pode deixar de ser num reino em processo de afirmação, com um poder centralizado como o que caracteriza o estado Moderno. Por isso, só depois da confirmação feita pelo monarca se poderia passar a usar o título. Exemplo deste cerimonial é Tristão Luís que recebeu o alvará de cavaleiro em 1506, atribuído por Afonso de Albuquerque, sendo a confirmação de D. Manuel apenas feita por carta régia de 26 de Fevereiro de 1517. Ora, tendo-lhe o rei confirmado outra mercê nesse mesmo dia, ele aparece, no respectivo documento, indicado como «escudeiro», categoria já indicada no alvará de cavaleiro e que ainda usava ao fazer esta petição. Assim sendo, é natural que, desejosos de usar o título concedido, os homens, regressados ao reino, se apressavam a obter a respectiva confirmação.

Vejamos agora quem foram esses homens nomeados por D. Manuel.

A inventariação feita permite confirmar a convicção já expressa de que quem aspirava ao título de cavaleiro era gente do povo, que não tinha, pois, estatuto social diferenciado. Recebem-no pilotos, mestres, criados de grandes senhores, mercadores, escudeiros, homens de ofícios e até, caso curioso, estrangeiros. Entre eles se conta um homem que detinha um cargo que, por si só, pareceria suficientemente digno: o condestável dos bombardeiros. Mas obviamente, tratava-se de uma função mercenária e não de um título. Estamos em presença de um estrangeiro para quem era de todo o interesse deter um estatuto social digno em Portugal, o que lhe veio precisamente pela sua nomeação como cavaleiro, honra justificada pelos actos praticados enquanto condestável dos bombardeiros(7).

Mas os registos estudados também permitem ver (ainda que apenas por amostragem) como aqueles que embarcaram na Carreira da Índia e lá praticaram feitos notáveis, em recompensa dos quais eram feitos cavaleiros, tinham a sua origem geográfica nos mais diversos pontos do reino. Temos casos de moradores em Lisboa (a maior parte), mas também de Caminha, do Porto, de Aveiro, de Coimbra, do Sardoal, de Alenquer, de Estremoz, de Viana, de Moura, de Beja, de Lagos. E com eles também iam estrangeiros, sendo um caso concreto o de um habitante da Galiza, que igualmente foi confirmado cavaleiro por D. Manuel. Como que a representar as localidades mais pequenas do reino, surge-nos um cavaleiro do concelho de Lafões, certamente morador num lugar tão ínfimo que só poderia identificar-se pela referência ao concelho.

Para localizar a data da partida destes homens, importa verificar a data da atribuição do respectivo estatuto a também quem o concedeu. Para tal é de primordial importância que, no documento régio, esteja inserto o alvará de concessão. No entanto, isso nem sempre acontece. Regista-se, contudo, quase sempre, quem fez a nomeação e isso nos permite balisar o acontecimento. Ora, que verificamos?

Que, apesar do rei ter começado as confirmações em 1507 e as ter prolongado até ao fim do reinado, elas se referem todas aos primeiros anos da nossa presença na Índia. Como não

podia deixar de ser. As 67 confirmações distribuem-se do seguinte modo:

Alvará concedido por	N.º	Data provável
D. Francisco de Almeida . . . . .	22	1505-1509
Afonso de Albuquerque, capitão-mór . . . . .	24	1506-1509
Afonso de Albuquerque, governador . . . . .	12	1509-1515
Tristão da Cunha, capitão-mór . . . . .	5	1506...
Lopo Soares, capitão-mór . . . . .	1	1504...
Lourenço de Brito, capitão de Cananor . . . . .	1	
S/ especificação . . . . .	2	

Como podemos verificar, a grande maioria dos alvarás foi dada por D. Francisco de Almeida (22) e D. Afonso de Albuquerque (36), tendo-o este feito primeiro como capitão-mor e depois como governador. Sabendo que ele partiu do reino na armada de Tristão da Cunha, em 1506 e assumiu o governo em 1509, logo se vê que os dois homens agiram quase em simultâneo, já que a maioria dos cavaleiros foram feitos entre 1505 e 1508. A esse anos se reporta também a actuação de Tristão da Cunha, sendo Lopo Soares um pouco anterior, já que a sua armada partiu em 1504. Penso, por isso, poder afirmar que a atribuição do estatuto de cavaleiro se prendeu fundamentalmente com o período da primeira afirmação militar na Índia, tendo decaído a partir de então. Óbviamente que só a chancelaria de D. João III pode confirmar esta hipótese, mas a ausência de confirmação ainda em tempo de D. Manuel de alvarás atribuídos em datas posteriores a estes anos é já bastante esclarecedora.

A localização que fizemos leva-nos a levantar hipóteses sobre a distribuição desta gente pelas armadas da carreira. Mas esse é um ponto que analisaremos no fim desta apresentação.

### Privilegiados

Abordamos agora um outro tipo de recompensa régia: certos privilégios concedidos a alguns dos que foram à Índia. Curiosamente quase todas as concessões que encontramos se prendem também com o estatuto social. O rei atribuiu com frequência o «privilégio de fidalgo», isto é, privilégios semelhantes aos que tinham os fidalgos do reino. Esse régio benefício passava quase sempre pela isenção dos encargos do concelho e isenção de pagamento de determinados impostos ligados ao mundo agrícola, abrangendo não só os próprios, mas igualmente os seus «caseiros, amos e apaniguados». Assim, não se concedia o estatuto de fidalgo, mas os direitos inerentes ao mesmo, o que, em termos práticos, era também bastante significativo.

Quem foram então esses privilegiados? Num total de 8 registos, apenas 5 apresentam o estatuto ou profissão dos contemplados. Por motivos óbvios, torna-se natural que nenhum fosse fidalgo. Encontramos um marinheiro, dois pilotos e dois escudeiros. A área de residência variava por Lagos, Porto, Lisboa, Pinhel e até Goa. Este residente foi Tristão Luís, que demos como exemplo quando falámos da confirmação necessária ao alvará de cavaleiro. Agora o rei privilegiava-o, confirmando uma licença para construir moinhos, tendo a respectiva autorização já sido dada por Afonso de Albuquerque, em 14 de Outubro de 1514. Estamos perante um homem que se estabeleceu em Goa, pois o primeiro documento apenas afirma que foi feito cavaleiro, enquanto o segundo já diz que estava casado e residia nessa cidade. Reconhece-se assim um percurso de escudeiro a cavaleiro privilegiado. O facto das

confirmações só virem em 1517 pode querer dizer que nessa altura voltou ao reino, mas penso ser de excluir a hipótese de aqui ter ficado, pois se assim fosse não precisaria da confirmação para a construção de moinhos em Goa. O que parece mais provável é que tenha mandado os documentos ao reino para confirmação. De facto as confirmações aos residentes eram muito demoradas. Observando o mapa dos cavaleiros podemos verificar que as confirmações feitas a residentes em Goa foram também tardias. Seja o caso de Jorge Barreiros e Gabriel Tavoado, que, tendo sido feitos cavaleiros por Afonso de Albuquerque, só teriam a confirmação régia em 1520. Assim também Tomé Dias, cavaleiro por alvará de Afonso de Albuquerque só foi confirmado em 1521. Todos eles residiam em Goa, o que leva a reforçar a hipótese que acabamos de levantar.

Mas voltando ao tipo de privilegiados, devemos ainda reparar na questão das datas de atribuição dos privilégios. Mais uma vez, são os primeiros anos de Índia que estão em relevo, sendo 6 dos registos relativos às viagens de Vasco da Gama. Os restantes 2 casos são de 1508; e são curiosos: é a atribuição de privilégios idênticos ao de cavaleiros. Quer dizer, beneficiavam do estatuto, mas não o tinham, à semelhança do que se passava com o privilégio de fidalgo.

Todos estes beneficiados o são por se terem distinguido na viagem à Índia, ou em feitos lá praticados. Torna-se possível identificar as armadas em que partiram, conforme teremos ocasião de verificar no quadro final.

## **Ofícios**

São 11 os registos relativos a ofícios concedidos, sendo 3 destinados a filhos de homens mortos na Índia ou na armada da Índia. Seja o caso de João Pires, que morreu na armada da Índia, certamente a de 1500, ou mesmo na primeira viagem de Vasco da Gama, pois o documento analisado é de 1501. Não se trata do mesmo João Pires feito cavaleiro por Afonso de Albuquerque, pois esse só o foi depois de 1506. Na armada da Índia também faleceu Simão de Pina, a cujo filho foi agora atribuído o ofício que o pai deteve. Estamos igualmente em 1501, pelo que continuamos a pensar tratar-se de um homem que seguiu na primeira armada. O mesmo se não poderá afirmar de João Rodrigues de Sá, pai de Francisco de Sá. Pelos serviços prestados no reino, em África e na Índia, deu-se, em 1511, o ofício de vedor da fazenda da cidade do Porto a seu filho, sendo que o mesmo pertencera antes ao pai. Se considerarmos o período provável de permanência de 3 anos na Índia, este homem terá ido na armada de Tristão da Cunha.

Tenhamos agora atenção aos outros casos: trata-se de ofícios a desempenhar no futuro, ou na armada, ou na Índia. Curiosamente as nomeações foram todas feitas, independentemente do ano a que se referem, nos meses de Janeiro, Fevereiro ou Março. Apenas um caso - o do condestável dos bombardeiros, é de Abril, mas logo de dia 2. Eram pois nomeações para a armada, ou melhor, de homens que seguiriam na «carreira» que estava mesmo a partir, se tivermos presente que esta largava de Lisboa no fim do Inverno ou princípio da Primavera. Torna-se assim fácil de identificar aquelas em que estes homens partiram, o que faremos no fim desta apresentação.

De notar, finalmente, que estas nomeações se estenderam por todo o reinado de D. Manuel, sendo a última, a do licenciado Afonso Bernardes, feita a 4 de Março de 1521, ano da morte do rei. Iria partir com D. Duarte de Meneses.



Uma última palavra para o estatuto social destes homens. Gente ligada ao mar, recebeu cargos na armada: o marinheiro foi feito contra-mestre e seguiu, em 1502, na armada de Vasco da Gama. O piloto foi feito patrão de navegação na armada que seguiu em 1503. Há depois o condestável dos bombardeiros da armada, que viu o seu cargo ampliado a todos os bombardeiros que estavam na Índia. Seguiu com D. Garcia de Noronha, em 1511. Os cargos a desempenhar localmente na administração eram dados a fidalgos. Eles seriam vedores, escrivães e alcaides. Aparece apenas um caso de um letrado, já referido, com o grau de licenciado, que foi desempenhar o ofício de corregedor.

Quanto aos locais de residência destes titulares, estão quase todos omissos. Apenas se registaram dois, sediados em Lisboa. A explicação parece óbvia: tratava-se de gente da «casa do rei».

## Tenças

Inserimos neste grupo as tenças dadas directamente pelo rei, ao beneficiado ou seu sucessor, sempre a premiar serviços na Armada ou na Índia, mas também as autorizações para compra e venda desses rendimentos, em certas condições. Estas eram situações que ocorriam antes da partida para Índia dos respectivos detentores. Também estes aspectos da graça régia permitiram algumas localizações interessantes e identificação de homens com algumas armadas.

Antes de mais, queremos chamar a atenção para o estatuto social dos beneficiados, que eram, na sua maioria, fidalgos. Encontramos apenas um cavaleiro, Gaspar Rodrigues, que recebera esse estatuto de Afonso de Albuquerque. Era então «criado do marquês». A tença agora atribuída tinha como motivo o facto de ter sido cativo na Índia e foi dada em 1517. Estamos perante um homem que para ali se deslocou, pelo menos, na armada de Tristão da Cunha, em 1506. Há depois uma outra tença concedida a um oficial mecânico: um mestre das obras da pedraria na Índia. Foi dada em 1516. Surgem ainda dois pilotos, que foram galardoados por terem ido na viagem de descobrimento. Finalmente um criado da rainha, recompensado por se ter aleijado na Índia. Os restantes beneficiados eram todos fidalgos.

Quanto às datas de atribuição destas recompensas, é de notar que as primeiras cinco se situam em 1500 e 1501, compensando os primeiros homens que foram à Índia, ou seus descendentes. Seja o caso de Aires Correia, que em 8 de Julho de 1500 já tinha morrido na Índia, pelo que se beneficiava o filho. Fora com Vasco da Gama. O mesmo se diga de Nicolau Coelho, também contemplado em 1500. Registe-se ainda Aires Correia, morto na Índia. O filho, Vasco Correia, recebeu a tença em 1500, o que leva a crer que Aires Correia, que foi feitor na Índia, também para ali tenha ido na primeira viagem. Aparece também uma tença concedida a Simão Dias, filho de Bartolomeu Dias. Por ser pequeno, o dinheiro seria recebido pela mãe. Aqui queremos deixar a interrogação sobre quem foi este Bartolomeu Dias, falecido na armada da Índia, segundo o documento, antes de 15 de Julho de 1501. Se é certo que alguns autores o identificaram com o herói de D. João II, não é menos certo que a idade que, nesta data, teria esse grande navegador dificilmente se torna compatível com a existência de um filho, o mais velho, ainda menor. Mas deixemos a questão aos especialistas.

Enfim, os restantes fidalgos surgem em ligação com as respectivas armadas. Seja o caso de D. Álvaro Coutinho, que recebeu a alcaidaria de Pinhel, e mais uma tença, em atenção a seu pai, D. Fernando Coutinho, capitão da armada de 1509. Tomé Lopes d'Andrade, que recebeu a tença empenhada por Jorge de Aguiar, que comandou a armada de 1508; Fernão Coutinho, filho de Leonel Coutinho, que foi na armada de 1509. Poderemos referir ainda Pero de Mascarenhas, que

recebeu, em 1517, a tença que vendera quando foi para a Índia, o que acontecera em 1511, na armada de D. Garcia de Noronha. O regresso terá sido na armada de Lopo Soares.

Ainda uma particularidade neste quadro prende-se com Duarte Galvão, a cujo filho, Rui Galvão, foi atribuída uma tença em 5 de Março de 1518, devido aos serviços prestados por seu pai na Índia, onde morreu. Tinha partido na armada de Lopo Soares, em 1515. Idêntica tença, por idênticos motivos, foi atribuída ao filho de Rui Galvão, Simão de Sousa, em 10 de Novembro de 1521. O pai partira provavelmente na armada de Jorge de Albuquerque, em 1519.

### **Quitações**

Conhecemos também alguns dos homens que embarcaram para a Índia através das quitações dadas pelo rei, na sequência do desempenho de várias missões. É variado o estatuto destes homens, mas quase todos se ligavam a ofícios do mar: foi o mestre das naus, o carpinteiro de navios, o feitor de naus. Em comum tiveram também o facto de todos terem ido à Índia, conforme identificaremos nas «carreiras».

Também aqui aparece Bartolomeu Dias. A quitação foi dada a sua mulher, sendo-lhe perdoadas algumas irregularidades pois que o navegador morrera ao serviço do rei, na viagem de Pedro Álvares Cabral.

Talvez o mais interessante deste quadro seja a possibilidade que nos dá de identificar as naus com as armadas em que se integraram: a nau Esmeralda, de Vicente Sodré, em que embarcou, degredado, Pero de Lião, piloto; a nau S. Tiago, de Vasco da Gama, de que deu conta Bartolomeu Florentino; a nau Nazaré, de que foi capitão João da Silveira e cuja quitação foi dada por Fernão Rodrigues de Castelo Branco; a nau Santiago, que foi na viagem de Tristão da Cunha e de que foi feitor e deu quitação Pedro Carneiro, etc..

Uma última referência interessante retirada destes documentos: a Índia como local de degredo de condenados. Um piloto e um marinheiro viram, certamente a seu pedido, a sua sentença ser comutada para degredo na Índia, logo em 1502. Arrumados os seus casos, foi dada quitação aos que haviam ficado por fiadores.

### **Mercês várias**

O último quadro em análise traduz sete situações diversificadas, todas elas informando sobre gente que partiu para a Índia. O interesse por este local de destino fica patente, logo em 1501, quando se verifica o pedido feito por um condenado. A sua pena determinava que fosse degredado para S. Tomé, mas o homem pediu ao rei o perdão necessário para que se fizesse a comutação para a Índia, o que conseguiu. Tratava-se de um piloto, o que não deixa de ser interessante. Seguiria, concerteza, na armada de Vasco da Gama, em 1502.

De referir será também a doação de um lugar na ilha de Goa que, em 1517 se fez a Francisco Corvinel. Este homem acabava de ser enviado à Índia, o que quer dizer que teria ido na armada de João da Silveira, em 1516. É também de interesse reparar na nomeação, em 1517, de um residente em Goa, Baltasar Rodrigues, para o ofício de meirinho da cidade. Trata-se de um homem que partira anteriormente, pois no documento já aparece identificado como sendo ali residente. O cargo, tal como no reino, teria a duração de 3 anos e iniciar-se-ia quando o anterior titular, Francisco Ferrão, terminasse o seu desempenho. Nota-se aqui a rotatividade dos cargos, à semelhança do que acontecia no reino. E o monarca não abdicava de fazer as nomeações para

ofícios da administração central, ainda que fossem exercidos na Índia. Neste caso nomeou em Março, o que prova que as naus da carreira também tinham uma função importante: o transporte de correio, que haveria de garantir exercício de poder controlado na Índia.

Enfim, muito haveria a dizer sobre toda esta gente que se movimentou para a Índia, mas vamos ficar por aqui.

### 3.

Para terminar, estabeleceremos a identificação entre estes homens e a armada que integraram. Naturalmente que nem em todos os casos temos certezas. Muitas vezes funcionámos pela aproximação e pela analogia. No caso concreto dos cavaleiros, sempre que não tínhamos dados precisos, identificá-mo-los com a armada daquele de quem receberam o alvará. E é provável que assim tenha sido, pois sabemos que com estes primeiros capitães seguiram grandes armadas, já que precisavam de soldados para a afirmação do domínio português na Índia. Assim, estabelecemos o seguinte quadro quantitativo:

Capitão	Ano	Homens
Vasco da Gama . . . . .	1497	10
Pedro Álvares Cabral . . . . .	1500	4
João da Nova . . . . .	1501	1
Vasco da Gama . . . . .	1502	4
António de Saldanha (?) . . . . .	1503	1
Lopo Soares . . . . .	1504	1
D. Francisco de Almeida . . . . .	1505	19
Tristão da Cunha . . . . .	1506	32
Jorge Melo Pereira . . . . .	1507	1
Jorge de Aguiar . . . . .	1508	1
D. Fernando Coutinho . . . . .	1509	14
D. Garcia de Noronha . . . . .	1511	2
João de Sousa Lima . . . . .	1513	1
Lopo Soares . . . . .	1515	2
D. João da Silveira . . . . .	1516	4
Diogo Lopes de Sequeira . . . . .	1518	3
Jorge de Albuquerque . . . . .	1519	1
D. Duarte de Meneses . . . . .	1521	1

Restam treze casos de indivíduos que não conseguimos, por via da lógica, «fazer embarcar». Mas uma coisa importa e essa é certa: foram à Índia no tempo de D. Manuel. Eles, com esta centena que recolhemos nas naus da «carreira da Índia», acabaram de a tornar viva e actuante no seu ir e vir para o reino.

Sempre com base nos dados recolhidos estamos em condições de afirmar que nestas carreiras seguia o escudeiro, o marinheiro, o piloto, o escrivão, o tabelião, o fidalgo, o criado dos grandes senhores, o mestre de naus, o mercador, o adargueiro, o cavaleiro, o condestável, o meirinho, o feitor, o licenciado. Era o reino que ali estava, representado nas gentes de Lisboa, do Porto, de Pinhel, de Lagos, de Coimbra, de Alenquer, de Penela, de Beja, de Aveiro, de Caminha, de Viana, de Estremoz, de Lafões, do Sardoal. E com os portugueses seguiam também os galegos, os castelhanos, os italianos e os ingleses. Todos juntos deram alma à carreira.

Resta-me desejar que, ao longo deste simpósio, muitas novidades possam ser trazidas, na abordagem técnica da carreira, permitindo assim valorizar o que, em História, consideramos imprescindível: o elemento humano, para cujo conhecimento penso ter contribuído.

## CONFIRMAÇÃO DO PRIVILÉGIO DE CAVALHEIRO

N.º	Data	Nome	Ofício	Residência	Naturalidade	Alvará de	Data do alvará	Local	Motivo	Localização
1	1507.07.7.	Abrantes João de Benagracia		Lisboa	Florentino	D. Francisco de Almeida, vice-rei	1505.10.09	Cochim	tomada e destruição de Quiloa e Mombaça	CHM, Liv.46, fl.131v
2	1507.12.08.	Almeirim Diogo Madeira	piloto da nau	Lisboa		D. Francisco de Almeida, vice-rei	1505.11.06	Cochim		Idem, Liv.5, fl.3v
3	1508. 10. 10.	Almeirim Vicente Gil	S. Bartolomeu Bota-Fogo	Lisboa		D. Francisco de Almeida, vice-rei	1505.11.07	Cochim		Idem, Liv.5, fl.4v
4	1508.07.29.	Sintra Ludovico Bolambres				D. Francisco de Almeida, vice-rei	1507.12.04	Cananor	prémio por serviços prestados	Idem, Liv.5, fl.15v
5	1510.07.10.	Santarém Nicolau Rodrigues		Lisboa		D. Francisco de Almeida, vice-rei				Idem, Liv.41, fl.21
6	1510.08.27.	Santarém Luis Afonso	mestre do navio Cirne e piloto						muitos serviços prestados na Índia e noutras partes	Idem, Liv.3, fl.34v
7	1511. 10.29.	Lisboa Fernão Dias	mestre e piloto das naus			Afonso de Albuquerque, capitão-mor da armada				Idem, Liv.41, fl.69v
8	1511.04.01			Lisboa		Afonso de Albuquerque, capitão-mor da armada	1507. Outubro 26	Ormuz		Idem, Liv.41, fl.17
9	1511.04.01.	Lisboa Pero Vaqueiro		Moura		D. Francisco de Almeida, vice-rei				Idem, Liv.41, fl.16v-17
10	1511.07.10.	Santarém Nicolau Rodrigues		Lisboa		D. Francisco de Almeida, vice-rei				Idem, Liv.41, fl.21
11	1511.07.16					D. Francisco de Almeida, vice-rei			merecimento na tomada e destruição de Quiloa, Mombaça e destruição de armadas de Calecut	Idem, Liv.7, fl.10
12	1511.07.24		criado do bispo de Coimbra			D. Francisco de Almeida, vice-rei				Idem, Liv.41, fl.42
13	1511.08.14.	Lisboa Martim de Arevalo				D. Francisco de Almeida, vice-rei			merecimento na tomada de Quiloa e Mombaça e no cerco de Cananor	Idem, Liv.41, fl.45
14	1511.08.14.	Lisboa Martim Fernandes				Afonso de Albuquerque, capitão-mor na Índia			merecimento no socorro da fortaleza de Cacolora	Idem, Liv.41, fl.45
15	1511.08.16.	Lisboa Afonso Rodrigues	mercador	Porto		Afonso de Albuquerque			merecimento na peleja de Calecut e tomada de Goa	Idem, Liv.41, fl.45v
16	1511.08.16.	Lisboa Atanásio Afonso		Lagos		Afonso de Albuquerque, capitão-mor				Idem, Liv.41, fl.50v
17	1511.08.26.	Lisboa Baltasar Vieira		Lagos		Afonso de Albuquerque, capitão-mor				Idem, Liv.41, Fl.66
18	1511.08.28.	Lisboa Diogo Borralho				Lopo Soares, capitão-mor				Idem, Liv.41, fl. 50v
19	1511.09.18.	Lisboa João Pres		Lisboa		Afonso de Albuquerque, capitão-mor				Idem, Liv.41, fl.55v
20	1511.10.08.	Lisboa João Carvalho	criado do protonotário			Afonso de Albuquerque, capitão-mor				Idem, Liv.41, fl.66
21	1511.10.15.	Lisboa Diogo Afonso				Afonso de Albuquerque, capitão-mor da armada			recompensa por serviços prestados	Idem, Liv.7, fl.9
22	1511.10.16					Lourenço de Brito, capitão da fortaleza de Cananor				Idem, Liv.7, fl.12

N.º	Data	Nome	Ofício	Residência	Naturalidade	Alvará de	Data do alvará	Local	Motivo	Localização
23	1511.10.25, Lisboa	Afonso de Lanhos		Lisboa		Tristão da Cunha, capitão				Idem, Lv.41, fl.60
24	1511.11.14, Lisboa	Gabriel Martins		Porto		D. Francisco de Almeida, vice-rei				Idem, Lv.41, fl.56v
25	1511.12.10	Gonçalo Nunes	escudeiro do Mestre de Santiago			Tristão da Cunha, capitão-mor da armada			merecimento na tomada da fortaleza de Cocotorá	Idem, Lv.41, fl.61v
26	1512.01.08, Lisboa	Jorge Pires	criado do conde de Penela			Tristão da Cunha, capitão-mor da armada			serviços prestados em várias pelejas	Idem, Lv.7, fl.5v
27	1512.01.18, Lisboa	Bartolomeu Leitão	criado de Fernão de Brito, fidalgo	Beja		Afonso de Albuquerque, capitão-mor			merecimento por muitos serviços prestados	Idem, Lv.7, fl.9v
28	1512.01.23, Lisboa	Francisco Lampreia	criado do mestre de Santiago			D. Francisco de Almeida, vice-rei				Idem, Lv.7, fl.9
29	1512.03.05, Lisboa	Luis Anes		Aveiro		Afonso de Albuquerque, capitão-mor				Idem, Lv.7, fl.18
30	1512.03.05, Lisboa	Bastião Leite		Lisboa		D. Francisco de Almeida, vice-rei				Idem, Lv.7, fl.12
31	1512.03.06, Lisboa	Álvaro de Avelar		Alenquer		D. Francisco de Almeida, vice-rei				Idem, Lv.7, fl.24
32	1512.04.04, Lisboa	Francisco Caldeira		Coimbra		D. Francisco de Almeida, vice-rei				Idem, Lv.7, fl.21
33	1512.08.20, Lisboa	Estevão Vaz	adargueiro	Lisboa		Afonso de Albuquerque, capitão-mor				Idem, Lv.7, fl.37v
34	1512.08.27, Lisboa	Jorge Fernandes		Lisboa		D. Francisco de Almeida, vice-rei				Idem, Lv.7, fl.39
35	1512.09.20, Lisboa	Domingos Fernandes Pilito				D. Francisco de Almeida, vice-rei				Idem, Lv.11, fl.46
36	1512.10.10, Lisboa	Diogo de Unhos	mestre das naus reais	Unhos		D. Francisco de Almeida, vice-rei				Idem, Lv.7, fl.43v
37	1512.10.13, Lisboa	João Rodrigues		Viana		Afonso de Albuquerque, capitão-mor				Idem, Lv.7, fl.44
38	1513.02.18, Évora	Álvaro de (?)	escudeiro da casa do rei			Tristão da Cunha, capitão-mor			por seus merecimentos	Idem, Lv.46, fl.135
39	1513.03.04, Évora	Pero Lobo	escudeiro da casa do rei			D. Francisco de Almeida, vice-rei	1505.11.27	Cochim	pelos muitos serviços, nomeadamente de naus	Idem, Lv.46, fl.140v
40	1513.07.01, Lisboa	João Pires		Caminha		Afonso de Albuquerque, capitão-mor				Idem, Lv.42, fl.69v
41	1513.07.08, Lisboa	Manuel Martins	escudeiro da casa do rei			Afonso de Albuquerque, capitão-mor				Idem, Lv.11, fl.17v
42	1513.10.24, Lisboa	Guilherme Fernandes			Inglaterra	Afonso de Albuquerque, capitão-mor			merecimento por serviços na tomada de Malaca	Idem, Lv.15, fl.50v
43	1513.12.10	Afonso Dias		Lisboa		Afonso de Albuquerque, capitão-mor			merecimento por serviços na tomada de Ormuz e reinos de Goa e Malaca	Idem, Lv.11, fl.18
44	1514.01.24, Almeirim	Antão Vaz		Lisboa		Afonso de Albuquerque, capitão-mor			armado cavaleiro na tomada de Goa	Idem, Lv.11, fl.27v
45	1514.03.23, Lisboa	Gomes Afonso		Lisboa		Afonso de Albuquerque, capitão-mor				Idem, Lv.11, fl.22v
46	1514.06.04, Lisboa	Leonardo Narde		Lisboa	Florentino	Afonso de Albuquerque, capitão e governador			merecimento na tomada de Goa	Idem, Lv.11, fl.36
47	1514.06.08, Lisboa	Domingos Fernandes	piloto			Afonso de Albuquerque, capitão-mor e governador				Idem, Lv.11, fl.69v
48	1514.07.08, Lisboa	Afonso de Sevilha			castelhano	Afonso de Albuquerque, capitão-mor			merecimento na tomada de Goa	Idem, Lv.11, fl.41v

N.º	Data	Nome	Ofício	Residência	Naturalidade	Alvará de	Data do alvará	Local	Motivo	Localização
49	1514.07.10.	Jorge Fernandes				Afonso de Albuquerque			merecimento na tomada de Goa	Idem, Lv.11, fl.52
50	1514.07.10.	Diogo Pires				Afonso de Albuquerque, capitão e governador				Idem, Lv.11, fl.69v
51	1514.07.14.	Gaspar Rodrigues	criado do marquês			Afonso de Albuquerque				Idem, Lv.11, fl.42v
52	1514.07.20.	Gonçalo Lourenço		Estremoz		Afonso de Albuquerque				Idem, Lv.11, fl.43
53	1514.08.26.	Rafael Dias	piloto			Afonso de Albuquerque, capitão e governador				Idem, Lv.11, fl.68
54	1514.09.14.	Luis de Andrade		concelho de Laíões		Afonso de Albuquerque				Idem, Lv.11, fl.58
55	1514.09.18.	Diogo Fariuseu	escudeiro do duque de Bragança			vice-rei da Índia				Idem, Lv.11, fl.15v
56	1515.02.10.	Bartolomeu Gonçalves	mestre da nau Santa Maria da Serra			Afonso de Albuquerque, capitão e governador				Idem, Lv.11, fl.69v
57	1515.06.03.	Rangel de Guelres	condestavel dos bombardeiros						bons serviços prestados na fortaleza de Cananor	Idem, Lv.11, fl.101
58	1517.02.26.	Tristão Luis	escudeiro	Goa		Afonso de Albuquerque, capitão-mor			Idem, Lv.9, fl.3	Idem, Lv.9, fl.2v
59	1517.11.17.	Domingos Fernandes	piloto da Índia	Galiza		D. Francisco de Almeida				Idem, Lv.39, fl.101v
60	1518.08.05.	Afonso Martins		Goa		Afonso de Albuquerque, capitão-mor				Idem, Lv.44, fl.50v-51
61	1519.11.22.	Jorge Barreiros		Goa		Afonso de Albuquerque			por feitos heróicos praticados	Idem, Lv.39, fl.117
62	1520.05.05.	Pero Godina		Goa		D. Francisco de Almeida, vice-rei			serviços feitos na fortaleza de Benastarim	Idem, Lv.44, fl.50v
63	1520-02-20.	Gabriel Tavoado		Goa		Afonso de Albuquerque, capitão-mor			muitos serviços prestados na tomada de várias fortalezas	Idem, Lv.44, fl.44v
64	1521.03.13.	Tomé Dias		Goa		Afonso de Albuquerque, capitão-mor				Idem, Lv.39, fl.112
65	1521.04.03.	Fernão Rodrigues		Sardoal		Afonso de Albuquerque, capitão e governador	1514.06.26			Idem, Lv.39, fl.118v
66	1521.04.26.	João Lopes	criado do comendador-mor da Ordem de Santiago			Tristão da Cunha, capitão-mor				Idem, Lv.39, fl.118v
67	1521.12.21.	Afonso Luis	criado de D. Martinho, conde de Vila Nova			Afonso de Albuquerque, capitão-mor				Idem, Lv.44, fl.44

## PRIVILÉGIOS CONCEDIDOS A HOMENS QUE FORAM À INDIA OU SEUS FAMILIARES

N.º	Data	Nome	Ofício	Residência	Tipo de privilégio	Motivo	Observações	Localização
1	1501.02.01, Lisboa	Álvaro Braga	escudeiro do rei		privilégio de fidalgo	serviços prestados no descobrimento da Índia	é extensivo ao filho mais velho e descendentes directos deste	CH. D. Manuel, lv.22, fl.59v
2	1502. 01. 12, Lisboa	Pero Vaz	marinheiro	Porto	escuso dos encargos do concelho	por ter ido com Vasco da Gama à Índia	extensivo ao filho e neto varão. O privilégio abrange os seus lavradores	Idem, Lv.6, fl.3v
3	1502.01.31, Lisboa	João Eanes Colaço		Lagos	escuso dos encargos do concelho	por ir servir na armada da Índia		Idem, Lv.6, fl.23v-24
4	1502. 09. 17, Lisboa	Fernão Martins	piloto	Lisboa	privilégio de fidalgo e escuso dos encargos do concelho	serviços prestados na viagem à Índia com Vasco da Gama	extensivo ao filho primogénito e herdeiros	Idem, Lv.6, fl.121-122v
5	1502.04.04, Lisboa	Afonso de Selas		Pinhel	privilégio de fidalgo e escuso encargos do concelho	serviços prestados na viagem à Índia com Vasco da Gama	extensivo a filho primogénito e neto	Idem, Lv.6, fl.52v
6	1508. 10. 13, Évora	Fernão Lopes	piloto		privilégio idêntico ao dos cavaleiros	serviços prestados na Índia		Idem, Lv.5, fl.24v
7	1508. 10. 12, Évora	Bartolomeu Dias			privilégio idêntico ao dos cavaleiros	serviços prestados na Índia		Idem, Lv.5, fl.26
8	1517.02.26	Tristão Luís	escudeiro	Goa	licença para construir moinhos	por serem casados e residirem em Goa	Trata-se da confirmação de licença dada por Afonso de Albuquerque em Goa, em 1514.10.14	Idem, Lv.9, fl.3

**OFÍCIOS CONCEDIDOS A HOMENS QUE FORAM À INDIA OU SEUS FAMILIARES**

N.º	Data	Nome	Estatuto	Residência	Tipo de ofício	Motivo	Observações	Localização
1	1501.06.30.	Lisboa Simão Correia, filho de João Pires			escrivão da sisa da casa do Haver do Peso	consideração por seu pai que falecera na <b>armada da Índia</b>	o pai tivera o mesmo ofício	CH de D. manuel, Lv. 1, fl. 33
2	1501.07.29.	Lisboa Francisco de Pina, filho de Simão de Pina			tabelião das notas do Paço de Lisboa	consideração por seu pai que falecera na <b>armada da Índia</b>	o pai tivera o mesmo ofício	idem, Lv.1, fl. 35v
3	1502.01.31.	Lisboa Gomes Coelho	marinheiro	Lisboa	contra-mestre da nau da Índia			idem, Lv. 2, fl.7
4	1503.02.18.	Lisboa Pero Anes	piloto	Lisboa	patrão da navegação da Índia e mar oceano			idem, Lv. 21, fl.5v
5	1511.04.02.	Santos João de la Camara	condestável dos bombardeiros na Armada de D. Garcia de Noronha		condestável de todos os bombarros que servirem na Índia, com mandio sobre todos os outros condestáveis e administração da artilharia e pólvora			idem, Lv. 8
6	1511.09.06.	Lisboa Francisco de Sá, filho de <b>João Rodrigues de Sá</b>	fidalgo da casa do rei		vedor da fazenda da cidade do Porto	Em consideração dos serviços de seu pai, prestados na Índia	o pai tivera o mesmo ofício	idem, Lv. 8, fl.86v
7	1515.02.20		do conselho do rei		capitão-mor e governador da Índia		o cargo abrange Sofala, Cochim, Calecute, Cananor e Goa	idem, Lv. 24, fl.35 e 35v
8	1516.	Lisboa Fernão de Alcaçova	fidalgo da casa do rei		vedor da fazenda da Índia	por o capitão-mor, Lopo Soares que ter muitas ocupações na guerra e paz, armadas e outros negócios	recomendava a Lopo Soares que se não intrromettesse no trabalho de Fernão de Alcaçova	idem, Lv. 38, fl. 101
9	1517.01.22.	Lisboa Duarte Barbosa	cavaleiro da casa do rei		escrivão da feitoria da fortaleza de Calecute	por já ter servido na Índia e agora lá voltar, levando a mulher		idem, Lv.10, fl.3v
10	1518.02.15.	Lisboa António Lobo	fidalgo da casa do rei		alcaide da fortaleza de Cochim			idem, Lv.10, fl.120v
11	1521.03.04.	Lisboa Atonso Bernardes	licenciado		corregedor na cidade de?, na Índia			idem, Lv.35, fl.86



TEÑÇAS CONCEDIDAS A HOMENS QUE FORAM À INDIA OU SEUS FAMILIARES

N.º	Data	Nome	Estatuto	Residência	Teñça	Motivo	Observações	Localização
1	1500.02.18, Lisboa	Pero Escolar	piloto do rei		4.000 r anuais	descobrimto da Índia		CH. D. Manuel, Lv.13, fl.7v
2	1500. 02. 23, Lisboa	Afonso Gonçalves	piloto do rei		4.000 r anuais	descobrimto da Índia		Idem, Lv.13, fl.8-8v
3	1500. 02. 24, Lisboa	Nicolau Coelho	fidalgo da casa do rei		50.000 r anuais	por ter sido capitão de um navio da armada de Vasco da Gama	30.000 r eram de juro e herdade para si e seus descendentes. 20.000 enquanto "sua mercê fosse o pai fora Feitor do rei na Índia	Idem, Lv.13, fl.11
4	1500.07.08, Lisboa	Vasco Correia, filho de Aires Correia	moço fidalgo		20.000 r brancos anuais	em atenção ao pai, que falecera na Índia		Idem, Lv.38, fl.80v
5	1501.07.15, Lisboa	Simão Dias, filho de Bartolomeu Dias			12.000 r anuais	por seu pai ter morrido na Índia	o dinheiro seria entregue à mãe, para seu sustento e dos irmãos, até ele ter idade para o poder receber	Idem, Lv.38, fl.80
6	1504.01. 05, Lisboa	Gaspar da Gama			50.000 r brancos anuais	recompensa dos muitos serviços prestados no negócio do trato da Índia		Idem, Lv.21, fl.31
7	1510.08. 06, Almeirim	Dom Álvaro Coutinho	fidalgo		80.000 r e a alcaldaria-mor de Pinhel	consideração aos serviços de seu pai, <b>Dom Fernando Coutinho, marechal, falecido na Índia pelejando com os mouros.</b>		Idem, Lv. 8, fl. 27\
8	1511,01.01, Almeirim	Tomé Lopes d'Andrade			30.000 r anuais	por lhe ter sido empenhada por <b>Jorge de Aguiar, capitão-mor da armada da Índia</b>	Era cláusula do contrato que, se este morresse, a passagem seria automática. Feito em 1508.03.01, em Lisboa	Idem, Lv.8, fl.6
9	1511.01.06, Almeirim	Fernão Coutinho, filho de Leonel Coutinho	moço fidalgo		40.000 r anuais	a teñça era de seu pai que <b>fateceu na Índia</b>		Idem, Lv.8, fl.4
10	1514. 03. 28, Lisboa	Cristóvão Garcês			6 moios e 6 alqueires de cevada	por andar na Índia	seu pai tivera teñça idêntica	Idem, Lv.15, fl.29
11	1514. 08. 08, Lisboa	Pero Fernandes	criado da rainha		6.000 r anuais	por se ter aleijado em serviço na Índia		Idem, Lv.15, fl.120
12	1516. 07. 29, Lisboa	Tomás Fernandes	mestre das obras da pedraria na Índia		12.000 r anuais	por serviços prestados na Índia		Idem, Lv.25, fl.101
13	1516. 09. 17, Lisboa	Gaspar Rodrigues	cavaleiro da casa real		10.000 r anuais	porque foi cativo na Índia	filho de Lourenço Rodrigues	Idem, Lv.25, fl. 124
14	1517. 04. 30, Lisboa	barão do Alvito	vedor da Fazenda		30.000r anuais	por teñça que pertencera a António de Saldanha e foi depois dada à mulher de Martinho da Silveira, falecido e irmão do barão	A teñça seria para sustento dos sobrinhos do barão, dos quais <b>D. João da Silveira serviu na Índia</b>	Idem, Lv.10, fl.31
15	1517. 05. 13, Lisboa	Pero de Mascarenhas	fidalgo da casa real		60.000 r anuais	vendera a teñça <b>quando foi para a Índia e agora, de volta, voltava a comprá-la</b>		Idem, Lv.10, fl.61v
16	1518. 02. 14, Lisboa	Cristóvão de Brito	fidalgo da casa real		15.000 r anuais	por compra a <b>Fernão Sodré que partia para a Índia durante 2 anos</b>	Esta quantia foi levada por <b>D. Aires da Gama para a Índia</b>	Idem, Lv.10, fl. 125
17	1518. 03. 05, Lisboa	Rui Galvão, filho de Duarte Galvão, que morreu em serviço na Índia			20.000 r anuais	por consideração aos serviços do pai		Idem, Lv.36, fl. 116
18	1521. 05. 16, Lisboa	Pero Lopes da Costa, filho de Afonso Lopes da Costa, morto na Índia			30.000 r anuais	pelos serviços de seu pai	esta teñça saia dos 50.000 r que seu pai tinha	Idem, Lv.39, fl. 55v
19	1521. 08. 20, Lisboa	Pero Gomes Teixeira	que foi ouvidor na Índia		10.000 r anuais			Idem, Lv. 18, fl. 3
20	1521. 11. 10, Évora	Simão de Sousa, filho de Rui Galvão, falecido na Índia ao serviço do rei			20.000 r anuais	em consideração aos serviços de seu pai		Idem, Lv.37, fl. 107v

**QUITAÇÕES CONCEDIDAS A HOMENS QUE FORAM À INDIA OU SEUS FAMILIARES**

N.º	Data	Nome	Estatuto	Residência	Quitação	Motivo	Observações	Localização
1	1501. 07. 08.	Lisboa mulher de Bartolomeu Dias	escudeiro da casa do rei. Recebedor do Armazém da Guiné		de tudo o que recebeu e gastou entre 1496 e 1497		Ficou a dever algumas coisas, perdoadas por morrer ao serviço do rei na viagem que se fez à Índia em 1500	CH. D. Manuel, Lv.6, fl.11
2	1507. 06. 06.	Abrantes Bartolomeu, florentino			de todo o dinheiro que recebeu de arrateis de pimenta e quintais de canela, para compra das naus S. Jerónimo, S. Rafael e Leonarda e S. Vicente; e do dinheiro que o rei meteu de parceria na nau S. Tiago		A nau S. Tiago foi à Índia com D. Vasco da Gama	Idem, Lv.46, fl.130v-131
3	1508. 04. 14.	Santarém Álvaro Gonçalves	carpinteiro de navios		desobrigado da fiança de 200 cruzados		Tinha ficado fiador de Pero de Lião, piloto. Agora este embarcara para a Índia, degradado, conforme alvará de Vicente Soárez, capitão da nau Esmeralda	Idem, Lv.5, fl. 9-9v
4	1508. 05. 09.	Santarém Álvaro Eanes Pedro Miguel Fernão Gomes	mestre de uma nau do rei escudeiro e mestre de cartas de marear barbeiro		de fiança de 150 cruzados		por serem fiadores de Pedro Eanes, ma- rinheiro, condenado para S. Tomé, mas cuja pena foi comutada para a Índia	Idem, Lv.5, fl. 10
5	1510. 04. 28.	Almeirim Pedro Carneiro	da feitoria da nau santiago		por ter ido na viagem de Tristão da Cunha, capitão-mor			Idem, Lv.15, fl. 130v
6	1520. 02. 12.	Évora Fernão Rodrigues de Castelo Branco	feitor da nau Nazaré		quitação de todo o dinheiro merca- dorias e coisas que lhe foram entre- gues em Lisboa e na Índia e de tudo o que arrecadou na nau Luís em 1517		Foi à Índia em 1516, ano em que foi capitão-mor João da Silveira	Idem, Lv.44, fl. 48

## MERCÊS VÁRIAS CONCEDIDAS A HOMENS QUE FORAM À INDIA OU SEUS FAMILIARES

N.º	Data	Nome	Estatuto	Residência	Mercê	Motivo	Observações	Localização
1	1500. 02. 15, Lisboa	Pero Álvares de Gouveia	fidalgo da casa do rei		capitania-mor da frota e armada que o rei enviava à Índia		No documento é feita a comunicação a todos os fidalgos, cavaleiros, mestres e pilotos, marinheiros e companha e oficiais e todas as pessoas que seguiam na frota	CH. D. Manuel, Lv.13, fl. 10-10v
2	1501. 07. 12, Lisboa	João Fernandes	piloto		carta de perdão com comutação de pena	foi condenado para S. Tomé e era comutado para <b>a armada que então o rei enviava à Índia</b>		Idem, lv. 46, fl.4v
3	1511.08.03, Santarém	Dom Álvaro Coutinho	fidalgo		doação da renda da portagem, mordomado, braçagem e açougagem de Pinhel	por consideração a seu pai, <b>Dom Fernando Coutinho, marechal, que falecera na Índia, onde fora capitão-mor da armada na peleja de Calecute</b>		Idem, Lv.8, fl. 26v-27
4	1513. 09. 27, Lisboa	Dom Francisco, filho do bispo de Évora	fidalgo da casa do rei		mercê de 1.500 coroas	havia sido vendidas por <b>Rui Pereira, antes de partir para a Índia, pela carta feita em Santarém, a 6 de Março de 1506</b>		Idem, Lv.15, fl.35v-36v
5	1516. 12. 12, Lisboa	Mosteiro de Penha Longa			esmola de 1.500 coroas	por testamento de <b>Rui de Araújo, que falecera na Índia</b>		Idem, Lv.25, fl.145v-146
6	1517. 03. 07, Lisboa	Francisco Corvinel	feitor da feitoria de Goa		doação de um lugar na ilha de Goa	porque "se ora enviou à Índia		Idem, Lv.10, fl.20v
7	1517. 03. 22, Lisboa	Baltasar Rodrigues		Goa	nomeado meirinho da cidade, da fortaleza e de toda a ilha, por 3 anos		O tempo começa a contar quando acabar de servir <b>Francisco Ferrão, que também está na Índia</b>	Idem, Lv.10, fl.21

## HOMENS E ARMADAS

N.º	Data	Armada	Nome	Estatuto	Residência	Mercê	Data da mercê
1	1497	Vasco da Gama	Álvoro Braga	escudeiro		priv. de fidalgo	1501.02.01
2	1497	Vasco da Gama	Pero Vaz	marinheiro	Porto	priv. de fidalgo	1502.01.12
3	1497	Vasco da Gama	Fernão Martins	piloto	Lisboa	priv. fidalgo	1502.09.17
4	1497	Vasco da Gama	Afonso de Saldas		Pinhel	priv. de fidalgo	1502.04.04
5	1497	Vasco da Gama	João Pires	escrivão da sisa		ofício a s/filho	1501.06.30
6	1497	Vasco da Gama	Simão de Pina	tabellião das notas		ofício a s/filho	1501.07.29
7	1497	Vasco da Gama	Pedro Escobar	piloto		tença	1500.02.18
8	1497	Vasco da Gama	Afonso Gonçalves	piloto		tença	1500.02.23
9	1497	Vasco da Gama	Nicolau Coelho	fidalgoo		tença	1500.02.24
10	1497	Vasco da Gama	Aires Correia	fidalgoo		tença mt	1500.07.08
1	1500	PedroÁlvares abral	Bartolomeu Dias			tença mt	1501.07.15
2	1500	Pedro Álvares Cabral	Gaspar da Gama			tença	1504.01.05
3	1500	Pedro Álvares Cabral	Bartolomeu Dias	escudeiro		quitação mt	1501.07.08
4	1500	Pedro Álvares Cabral	Pedro Álvares de Gouveia	fidalgoo		capitão-mor	1500.02.15
1	1501	João da Nova	João Fernandes	piloto		comutação de pena	1501.07.12
1	1502	Vasco da Gama	João Eanes Colaço		Lagos	priv. de fidalgo	1502.01.31
2	1502	Vasco da Gama	Gomes Coelho	marinheiro	Lisboa	contra-mestre da nau da Índia	1502.01.31
3	1502	Vasco da Gama	Bartolomeu		Florentino	quitação	1507.06.06
4	1502	Vasco da Gama	Pero de Lião	piloto		degradado	1508.04.14
1	1503	António de Saldanha?	Pero Aines	piloto	Lisboa	patrão da navegação da Índia	1503.02.18
1	1504	Lopo Soares	Diogo Borralho			cavaleiro	1511.08.28
1	1505	D. Francisco de Almeida	João de Benagracia			cavaleiro	1507.07.07
2	1505	D. Francisco de Almeida	Diogo Madeira		Lisboa	cavaleiro	1507.12.08
3	1505	D. Francisco de Almeida	Vicente Gil	piloto		cavaleiro	1508.10.10
4	1505	D. Francisco de Almeida	Ludovico Bolambres			cavaleiro	1508.07.29
5	1505	D. Francisco de Almeida	Nicolau Rodrigues		Lisboa	cavaleiro	1510.07.10
6	1505	D. Francisco de Almeida	Rui da Cunha			cavaleiro	1511.07.16
7	1505	D. Francisco de Almeida	João Gonçalves	criado do bispo	Coimbra	cavaleiro	1511.07.24

N.º	Data	Armada	Nome	Estatuto	Residência	Mercê	Data da mercê
8	1505	D. Francisco de Almeida	Martim de Arevalo			cavaleiro	1511.11.14
9	1505	D. Francisco de Almeida	Gabriel Martins		Porto	cavaleiro	1511.11.14
10	1505	D. Francisco de Almeida	Francisco Lampreia	criado		cavaleiro	1512.01.23
11	1505	D. Francisco de Almeida	Bastião Leite		Lisboa	cavaleiro	1512.03.05
12	1505	D. Francisco de Almeida	Álvaro de Avelar		Alenquer	cavaleiro	1512.03.06
13	1505	D. Francisco de Almeida	Francisco Caldeira		Coimbra	cavaleiro	1512.04.04
14	1505	D. Francisco de Almeida	Jorge Fernandes		Lisboa	cavaleiro	1512.08.27
15	1505	D. Francisco de Almeida	Domingos Fernandes Piloto			cavaleiro	1512.09.20
16	1505	D. Francisco de Almeida	Diogo de unhos	mestre das naus reais	Unhos	cavaleiro	1512.10.10
17	1505	D. Francisco de Almeida	Pero Lobo	escudeiro		cavaleiro	1513.03.04
18	1505	D. Francisco de Almeida	Domingos Fernandes	piloto da Índia		cavaleiro	1517.11.17
19	1505	D. Francisco de Almeida	Pero Godina			cavaleiro	1520.05.05
1	1506	Tristão da Cunha	Martim Fernandes AA			cavaleiro	1511.08.14
2	1506	Tristão da Cunha	Afonso Rodrigues AA	mercador	Porto	cavaleiro	1511.08.16
3	1506	Tristão da Cunha	Atanásio Afonso AA		Lagos	cavaleiro	1511.08.16
4	1506	Tristão da Cunha	Baltasar Vieira AA		Lagos	cavaleiro	1511.08.26
5	1506	Tristão da Cunha	João PiresAA		Lisboa	cavaleiro	1511.09.18
6	1506	Tristão da Cunha	João Carvalho AA	criado		cavaleiro	1511.10.08
7	1506	Tristão da Cunha	Diogo AfonsoAA			cavaleiro	1511.10.15
8	1506	Tristão da Cunha TC	Afonso de Lanhos		Lisboa	cavaleiro	1511.10.25
9	1506	Tristão da Cunha AA	Fernão Dias	mestre piloto		cavaleiro	1511.10.29
10	1506	Tristão da Cunha TC	Gonçalo Nunes	escudeiro		cavaleiro	1511.12.10
11	1506	Tristão da CunhaTC	Jorge Pires	criado	Penela	cavaleiro	1512.01.08
12	1506	Tristão da Cunha AA	Bartolomeu Leitão	criado	Beja	cavaleiro	1512.01.18
13	1506	Tristão da Cunha AA	Luis Anes		Aveiro	cavaleiro	1512.03.05
14	1506	Tristão da Cunha	Estevão Vaz AA	adargueiro	Lisboa	cavaleiro	1512.08.20
15	1506	Tristão da Cunha	João Rodrigues AA		Viana	cavaleiro	1512.10.13
16	1506	Tristão da Cunha	Álvaro de ? TC	escudeiro		cavaleiro	1513.02.18
17	1506	Tristão da Cunha	João Pires AA		Caminha	cavaleiro	1513.07.01

N.º	Data	Armada	Nome	Estatuto	Residência	Mercê	Data da mercê
18	1506	Tristão da Cunha	Manuel Martins AA	escudeiro		cavaleiro	1513.07.08
19	1506	Tristão da Cunha	Guilherme Fernandes AA		Inglaterra	cavaleiro	1513.10.24
20	1506	Tristão da Cunha	Afonso Dias AA		Lisboa	cavaleiro	1513.12.10
21	1506	Tristão da Cunha	Antão Vaz AA		Lisboa	cavaleiro	1514.01.24
22	1506	Tristão da Cunha	Gomes Afonso AA			cavaleiro	1514.03.23
23	1506	Tristão da Cunha	Tristão Luis AA	escudeiro	Goa	cavaleiro	1517.02.26
24	1506	Tristão da Cunha	Afonso Martins AA		Galiza	cavaleiro	1518.08.05
25	1506	Tristão da Cunha	Jorge Barreiros AA		Goa	cavaleiro	1519.11.22
26	1506	Tristão da Cunha	Gabriel Tavoado AA		Goa	cavaleiro	1520.02.20
27	1506	Tristão da Cunha	Tomé Dias AA	criado	Goa	cavaleiro	1521.03.13
28	1506	Tristão da Cunha	João Lopes TT	criado		cavaleiro	1521.04.26
29	1506	Tristão da Cunha	Afonso Luis AA	criado		cavaleiro	1521.12.21
30	1506	Tristão da Cunha	Tristão Luis	escudeiro	Goa	autorização para construir moinhos	1517.02.26
31	1506	Tristão da Cunha	Pedro Carneiro			quitação	1510.04.28
32	1506	Tristão da Cunha	Rui Pereira			venta de lença antes de partir para a Índia	1513.09.27
1	1507	Jorge Melo Pereira (Lourenço de Brito)	Francisco Pais de Castelo Brando			cavaleiro	1511.10.16
1	1508	Jorge de Aguiar					1511.01.01
1	1509	D. Fernando Coutinho	Leonardo Nardé AA, gov		Lisboa (florentino)	cavaleiro	1514.07.10
2	1509	D. Fernando Coutinho	Domingos Fernandes AA, gov	piloto		cavaleiro	1514.06.08
3	1509	D. Fernando Coutinho	Afonso de Sevilha, AA gov.		castelhano	cavaleiro	1514.07.08
4	1509	D. Fernando Coutinho	Jorge Fernandes AA, gov.			cavaleiro	1514.07.10
5	1509	D. Fernando Coutinho	Diogo Pires AA, gov	criado		cavaleiro	1514.07.10
6	1509	D. Fernando Coutinho	Gaspar Rodrigues, AA, gov			cavaleiro	1514.07.14
7	1509	D. Fernando Coutinho	Gonçalo Lourenço AA, gov		Estremoz	cavaleiro	1514.07.20
8	1509	D. Fernando Coutinho	Rafael Dias AA, gov	piloto		cavaleiro	1514.08.26
9	1509	D. Fernando Coutinho	Luis de Andrade AA, gov.		conc de Lafões	cavaleiro	1514.09.14
10	1509	D. Fernando Coutinho	Diogo Fariseu AA, gov.	escudeiro		cavaleiro	1514.09.18
11	1509	D. Fernando Coutinho	Bartolomeu Gonçalves AA, gov	mestre da nau Santa Maria		cavaleiro	1515.02.10

N.º	Data	Armada	Nome	Estatuto	Residência	Mercê	Data da mercê
12	1509	D. Fernando Coutinho	Fernão Rodrigues AA, gov.		Sardoal	cavaleiro	1521.04.03
13	1509	D. Fernando Coutinho	Leonel Coutinho			tença mt	1511.01.06
14	1509	D. Fernando Coutinho	Gaspar Rodrigues	cavaleiro		tença (cativo)	1516.09.17
1	1511	D. Garcia de Noronha	João de la Camara	condestável dos bombardeiros da armada		condestável de todos os bombardeiros da Índia	1511.04.02
2	1511	D. Garcia de Noronha	Pero de Mascarenhas	fidalgo		compra de tença que vendera antes de partir	1517.05.13
1	1513	João de Sousa Lima	Francisco Ferrão	meirinho em Goa	Goa	(é só o registo do ofício que detém até 1517)	
1	1515	Lopo Soares	Lopo Soares	fidalgo		capitão-mor e governador	1515.02.02
2	1515	Lopo Soares	Duarte Galvão	fidalgo		tença	1518.03.05
1	1516	João da Silveira	Fernão de Alcáçova	fidalgo		vedor da fazenda da Índia	1516 ? ?
2	1516	João da Silveira	Fernão Rodrigues de Castelo Branco	Feitor da nau Nazaré		quitação	1520.02.12
3	1516	João da Silveira	Francisco Corvinel	feitor da feitoria de Goa	Goa	doação de um lugar	1517.03.07
4	1516	João da Silveira	Baltasar Rodrigues	meirinho de Goa	Goa	nomeação para o ofício	1517.03.22
1	1518	Diogo Lopes de Sequeira	Duarte Barbosa	cavaleiro		escrivão da feitoria de Calecute	1517.01.22
2	1518	Diogo Lopes de Sequeira	António Lobo	fidalgo		alcaide da fortaleza de Cochim	1518.02.15
3	1518	Diogo Lopes de Sequeira	Fernão Sodré			venda de tença por partir para a Índia	1518.02.14
1	1519	Jorge de Albuquerque	Rui Galvão	fidalgo		tença mt	1521.11.10
1	1521	D. Duarte de Meneses	Afonso Bernardes	licenciado		corregedor na cidade de ?	1521.03.04

## NOTAS

(1) Temos presente que a institucionalização da viagem é posterior à descoberta do respectivo «caminho», consagrando a ligação Lisboa-Goa, mas a verdade é que esta mesma viagem de descoberta constitui o seu pressuposto. Assim sendo, permitimo-nos esta liberdade.

(2) *O Centro de Estudos Históricos Ultramarinos e as Comemorações Henriquinas*, Lisboa, 1961, p. 33, cit. em *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses*, direcção de Luís Albuquerque, Lisboa, 1994, p. 204.

(3) Sabemos que, buscando noutras fontes, poderemos recolher mais ampla informação. Contudo, neste trabalho limitamo-nos aos dados fornecidos pela referida *Chancelaria*.

(4) Esta estimativa é pessoal, considerando sobretudo os estudos de Charles Boxer para o final do século XVI.

(5) Os dados que a Chancelaria fornece não se referem a todas as armadas que partiram neste período. No entanto, considerámos a sua totalidade, ao ritmo de uma por ano, para poder estabelecer a relação que referimos. Temos, no entanto, presente que podem ter sido mais, sendo certo que Lisuarte de Abreu ilustrou 25 para o mesmo período (*Livro de Lisuarte de Abreu*, reproduzido do manuscrito existente na Pierpont Morgan Library, Nova Iorque, ed. Da C.N.D.P. Lisboa, 1992)

(6) *A Cavalaria Medieval*, trad. portuguesa de António Álvaro Dória, Porto, s/data, p. 31.

(7) Importa ter presente que os bombardeiros tinham feito o seu aparecimento recentemente em Portugal. Em trabalho que dedicámos ao problema dos exércitos permanentes demonstrámos já que, na *Chancelaria de D. João II* apenas aparecem cartas de bombardeiro a partir de 1489 e não vão além de 16, o que não se passa com os espingardeiros, categoria para que contámos mais de 400 cartas. O bombardeiro fazia então o seu advento, sendo na Chancelaria de D. Manuel que encontramos já um número significativo de nomeações, nas quais, no entanto, se destacam os estrangeiros, cuja liderança é dos alemães. (Cf. Manuela Mendonça, «A Guarda Pessoal de D. João II», in *Actas das Primeiras Jornadas de História Moderna*, Lisboa, 1986, vol. I, pp. 285-316).





# **A carreira da Índia e os contactos culturais Século XVI**

## **Subsídios para um estudo**

Prof.<sup>a</sup> Doutora *Maria Benedita Araújo*

### **1.**

Referirmo-nos à importância assumida pela Carreira da Índia nos contactos culturais desenvolvidos no decorrer do século XVI, será, certamente, tratar de um tema que, pela sua magnitude e importância assume funções económicas, religiosas, sociais e políticas do maior relevo. Na impossibilidade de concretizarmos todos os complexos fenómenos de aculturação que se desenvolveram, trataremos aqueles que julgamos menos citados.

Um dos segmentos mais representativos na difusão da cultura portuguesa, quer na sua vertente erudita quer na clivagem popular, prendia-se com o conhecimento da Língua Portuguesa. E, nessa acção de homogeneização cultural encontramos, transportadas a bordo das naus da Carreira, as obras em romance, muitas vezes vivencial, pois era representado a bordo por «figuras» que transmitiam uma mensagem relacionada com a missão. Neste universo, seguiam a bordo bíblias, catecismos, relatos de vidas de santos, obras de proveito e exemplo, geralmente solicitadas por directores de almas para reflexão própria ou para sugerir aos seus orientados, as quais podiam fazer parte do pedido de envio das instituições religiosas ou seguir nas bagagens dos particulares.

Obras de literatura clássica, em Latim e em «romance», sonetos, novelas, tragicomédias, élogos, todo este vasto manancial do saber renascentista seguiu a bordo, a caminho da Índia, umas vezes aqui destinadas, outras enviadas posteriormente para diferentes paragens do périplo português oriental. Igualmente presentes, as ciências mais exactas, como a Matemática ou a Geometria, a Botânica, a Astronomia, a Arquitectura religiosa, militar e naval, ligadas estas últimas à arte da guerra e representando, muitas vezes, o avanço da Europa em geral e dos Portugueses, em particular.

Também a pintura e a escultura mereceram o melhor interesse. A iconografia religiosa enriqueceu-se com trabalhos artísticos do maior relevo. Marfins, tapeçarias, ouro e pedras, madeiras e metais serviram para glorificar Deus e os seus santos, ou apenas para honrar os grandes do momento. A circulação de obras de arte influenciou os artistas das duas culturas com novos motivos de inspiração. A crença religiosa recém chegada acrescentaram os artesãos locais a mensagem de alegria e cor a que culturalmente continuavam vinculados, originando representações de grande beleza, ligando o Oriente e o Ocidente por uma linguagem universal<sup>(1)</sup>.

O rei de Portugal, D. Manuel, esteve presente à partida da expedição que, pela primeira vez, iria unir por mar, através do Atlântico e do Índico, dois continentes tão distanciados geográfica e culturalmente.

A conjuntura sócio-política vivida então por Portugal levava à designação de um espaço extra-europeu que conduzisse a um alargamento territorial, beneficiando, com seus reflexos económicos pelo trato dos produtos ricos, o expansionismo cristão<sup>(2)</sup>.

Apointemos, em síntese, os objectivos da viagem: por um lado, o estabelecimento de relações comerciais; por outro, o auxílio a prestar por/ou a cristãos que, durante largos decénios, haviam estado representados no velho sonho do Preste João das Índias.

Realmente, foi o bispo Hugo de Gabala quem, no século XII, traçou as primeiras referências ao Preste João e nos séculos seguintes, a lenda engrandeceu-se desmesuradamente. Para os Portugueses, a dilatação da cristandade ao Oriente envolvia a evangelização dos naturais, a pregação da Palavra de Cristo, abrindo à missionação uma messe imensa. Por isso, no contacto de culturas iria ser sobrevalorizado o ensino e divulgação dos princípios religiosos. O envio de religiosos tornou-se da maior importância, tanto mais que havia a esperança de contactar as velhas cristandades do Malabar resultantes, ao que se dizia, da pregação de S.Tomé<sup>(4)</sup>.

A chegada de Vasco da Gama a Calecut em 1498 representa na história da humanidade uma data miliária. A Índia era então vagamente conhecida através dos relatos, tantas vezes fantasiosos, de alguns viajantes que haviam alcançado por terra alguns pontos de um vasto mundo distante. Essas viagens por terra representavam o esforço individual de mercadores e missionários, mas não um envolvimento colectivo. Foi portanto, a partir do descobrimento do caminho marítimo para a Índia que a aproximação com a Europa se tornou real e palpável, devida não somente ao valor ou ao espírito de aventura de um só, mas como um objectivo previamente fixado por D.João II e depois concretizado pelo esforço de um povo.

Os Portugueses, seduzidos pela miragem de semelhança cultural, logo quiseram ver e ouvir nos cerimoniais da religião hindu da terra recém-descoberta, os reflexos da sua própria fé católica, as igrejas, as imagens dos santos, as litânias, a pronúncia do nome de Maria.... A confirmar tal asserção, a relação do futuro Gaspar da Gama, um judeu convertido posteriormente, que veio para Portugal na armada do Gama, referia serem os soberanos do Malabar em grande parte cristãos. O próprio samorim de Calecut e o seu povo partilhavam essa fé.

Assim, D. Manuel, em 1499, ao escrever a D. Jorge da Costa, cardeal de Portugal em Roma, e ao papa Alexandre VI veiculava esta asserção<sup>(5)</sup>, afirmando que o rei de Calecut «se tem por christão e assi a mayor parte do seu povo», acrescentando, no entanto, «os quais mais com verdade se devem ter por herejes, vista a forma de sua christandade»<sup>(6)</sup>.

Como a manifestação cultural considerada mais importante na época era a comunhão de crenças, o baptismo tornou-se a via de contacto mais valorizada, pois era através dela que se alcançava a salvação da alma. Era um caminho que se afigurava possível. Durante os primeiros anos do século XVI procuravam-se as cristandades que a tradição asseverava terem sido estabelecidas por S. Tomé e julgava-se serem numerosos os seguidores de Nestório, patriarca de Constantinopla (381-451), que o concílio de Éfeso, de 431, condenara ao exílio por heresia<sup>(7)</sup>.

A confirmar-se a existência de cristandades nesta área tratar-se-ia da concretização de um velho sonho do Infante D. Henrique, que o cronista Gomes Eanes de Zurara refere na sua *Crónica de Guiné*. Na verdade, ao particularizar as cinco «razões» que teriam conduzido o Infante D. Henrique à progressão do conhecimento geográfico da costa africana, não deixa de enumerar na segunda e na quarta motivações, respectivamente:

«(...) porque considerou / o Infante / que, achando-se em aquelas terras alguma povoação de cristãos, ou alguns taes portos em que sem perigo pudessem navegar, que se poderiam para estes reinos trazer muitas mercadorias, que se haveriam de bom mercado E mais adiante, na exposição da quarta «razão»:

«(...) porque de 31 anos que havia guerreava os Mouros,<sup>(8)</sup> nunca achou rei Cristão nem senhor de fora desta terra que por amor de nosso senhor Jesus Cristo o quisesse à dita guerra ajudar»<sup>(9)</sup>.

A partir de 1474 o rei de Portugal Afonso V concedeu ao príncipe D. João a direcção da empresa de descobrir, e uma das preocupações dos mareantes portugueses passou a ser a recolha de informações acerca do Preste João das Índias.

Com o estabelecimento em Goa (Afonso de Albuquerque, 1510), a política de casamentos patrocinada por Albuquerque processou-se intensamente, originando um grupo social, os denominados «casados» que, com suas famílias, foram um forte sustentáculo da política de aproximação cultural. Assim, muito embora os usos e costumes destes «casados» fossem muitas vezes os da terra, ou uma mescla de usos em que as tradições do velho continente também estavam presentes, a língua era a portuguesa e era por cartilhas enviadas da Europa que as crianças aprendiam os rudimentos da leitura e da catequese.

É natural que a cultura europeia assim veiculada tivesse a protecção do monarca português e tal veio a acontecer. Desta forma, os descendentes oriundos destas famílias seriam o elo de ligação com a restante comunidade local, partilhando modos de ser e de estar.

Entre os convertidos ao cristianismo encontravam-se muitos elementos ligados à vida marítima, pois esta função era desempenhada por castas humildes. Realmente, ao mar encontravam-se adstritos tabus de impureza que levavam a que os pescadores e marinheiros fossem originários de estratos muito modestos da sociedade. Deparava-se-lhes agora nos Portugueses, povo igualmente dedicado ao mar, uma aceitação que até então lhes fora culturalmente negada. Do mesmo modo, a conversão de certo número de naires de casta guerreira processou-se sem obstáculos, vindo a ser um suporte importante da nova sociedade.

Esta interpenetração de culturas transportou para o Oriente muitos aspectos da vivência portuguesa, que se desdobraram desde a língua à arte religiosa. Vejamos sumariamente alguns desses aspectos.

## 2.

Língua Portuguesa – A divulgação do idioma português praticado no estado da Índia e a partir dele foi tão intensa que, durante perto de três séculos, o português constituiu uma espécie de língua franca acessível às populações marítimas e comerciais de uma vasta área.

Além disso, muitas expressões técnicas ligadas à construção naval, equipagens de navios, comércio de produtos ricos penetraram não só nas línguas vernáculas mas também enriqueceram o vocabulário das nações europeias, pelo seu estabelecimento no oriente em tempos posteriores<sup>(\*)</sup>.

O Português tornou-se a partir do século XVI e durante cerca de três séculos, a «língua de encontro cultural» do Oriente, falado não só com adaptações às línguas e dialectos locais, mas também utilizado por marinheiros mercadores, pilotos, soldados (lascarins), diplomatas e missionários. Assim, desde a costa leste africana até Ormuz, à Índia e ao Malabar, principalmente nas zonas onde houve fixação de núcleos populacionais oriundos do velho continente, essa difusão foi mais rápida e permaneceu durante um período mais longo.

É discutível o número de portugueses reinóis que se estabeleceram no Oriente durante o século de Quinhentos, pois apenas pode ser calculado por aproximação, tendo em vista as armadas que partiram anualmente e os homens que seguiam a bordo. Partindo do princípio que nem todos conseguiram alcançar essas paragens, pois a morte constituía uma companheira sempre presente, talvez somatórios da ordem dos trezentos a quinhentos mil se nos afigurem aceitáveis. De qualquer modo, não resta dúvida de que esta fixação dos portugueses em para-

gens orientais constituiu um factor importantíssimo, para a difusão da língua portuguesa no Oriente, o mesmo acontecendo com a actividade mercantil a que se dedicaram.

Além dos indivíduos oriundos do continente, os seus descendentes, como elementos de ligação entre as duas culturas, desempenharam uma função igualmente valiosa na aproximação linguística. Para tal concorreu a política de casamentos já mencionada e a larga dispersão e contactos com as culturas locais. A administração, as feitorias e alfândegas empregavam grande número de funcionários locais e o mesmo acontecia com os estaleiros navais. Importantes unidades das frotas portuguesas foram construídas no Estado da Índia e toda esta movimentação de diversos interesses tinha por suporte o mesmo idioma. A população cristianizada serviu igualmente como veículo cultural e linguístico, transmitindo de forma mais ou menos correcta as noções de todo o tipo apreendidas devido ao contacto estabelecido.

O holandês Linschoten embarcou para o Oriente no ano de 1583, numa armada portuguesa e percorreu o amplo périplo frequentado pelos mercadores lusitanos. Deixou-nos uma descrição dessa permanência e publicou posteriormente o seu *Itinerário*, impresso pela primeira vez em 1596 e que veio a ter a maior influência na criação das companhias comerciais. Utilizando essa e outras fontes compreenderemos que um idioma comum facilitava todo um mundo de relações humanas complexas, que decorriam desde os interesses comerciais, políticos, religiosos e «científicos», até à vivência diária das populações.

Esta realidade, sublinhada na literatura portuguesa da época, era considerada natural e decorrente das relações estabelecidas. Mas são geralmente os estrangeiros a chamar a atenção para esse facto. Convém não esquecer a função desempenhada por estes na transmissão da língua portuguesa, uma vez que, posteriormente, os missionários holandeses e dinamarqueses, franceses e ingleses, quer católicos quer protestantes, depois de tentarem impor os seus idiomas natais, entenderam ser útil aprender os rudimentos da língua portuguesa para mais facilmente estabelecerem os primeiros contactos.

O mesmo acontecia com os mercadores, que encontravam assim já preparada uma nomenclatura própria, sintetizada e acessível, conhecida pelos povos locais e que permitia um acesso rápido ao mundo mercantil. Também os mareantes apreenderam facilmente essas vantagens e, muitas vezes, além de utilizarem mapas e instrumentos de marinharia de origem lusa, levavam interpretes nos seus navios para o Português<sup>(10)</sup>.

Outra actividade a empregar este idioma foi a diplomacia. Na verdade, os embaixadores Ingleses e Holandeses junto dos príncipes locais, bem como os representantes comerciais, também se socorriam da língua portuguesa ou do dialecto resultante da adaptação da mesma. Assim, em 1596, o tratado de paz e comércio entre os Holandeses e o governador de Bantam, Java, foi redigido em Português<sup>(11)</sup>.

O mesmo aconteceu em 1598 com as credenciais passadas por Maurício de Nassau, regente dos Países Baixos, ao almirante Van Neck e dirigida «A todos os Emperadores, Reys, Duques, Príncipes, e Governadores de Províncias e Respublicas a quem estas forem apresentadas(...)» no Oriente. E foi em Português que se desenrolou o diálogo entre o rei de Ceilão, que falava a língua, e o comandante da primeira expedição dinamarquesa à Índia, em 1618<sup>(12)</sup>.

Como os Holandeses, também os Ingleses aproveitaram a língua e a experiência dos Portugueses para estabelecerem contactos com os naturais. Assim, em casa, as crianças criadas pelas amas nativas, além do português adulterado, o *lipe-tuyole*, falavam o «malabar» e o «bengala», mas desconheciam quase completamente o idioma de seus pais.

Outro factor a considerar quando tratamos da expansão do idioma Português é a fragmentação linguística que se verificava então no Oriente. O número de línguas e dialectos falados

era muito elevado, o que ajudou ao estabelecimento de uma língua única, o Português, como meio mais fácil de entendimento comum.

Alguns dos termos provindos do idioma português surgiam deturpados (mulate, quedastes, merquedores), o que não causa estranheza porque muitas vezes a transmissão era praticada por via oral. Outras designações eram de carácter antroponímico e/ou religioso (Maria, José, Jesus, António) e o mesmo acontecia com vocábulos relativos à agricultura, drogas, moedas, ou à vida corrente e ainda à arte de curar, ou ao conhecimento da nova flora.

### 3.

Novas drogas – Nesta última asserção há que referir a importância cultural da obra de um físico e naturalista português, Garcia de Orta. Era este de ascendência hebraica e viera para a Índia em 1534 na conserva de Martim Afonso de Sousa, recém-nomeado capitão-mor do mar da Índia.

Orta permaneceu em Goa entre 1534 e 1568, ano em que faleceu, legando-nos uma obra importantíssima que trouxe ao conhecimento europeu, de uma forma exemplar, as múltiplas riquezas da flora indiana. Este trabalho pioneiro, os *Colóquios dos Simples e Drogas da Índia*, foi o resultado de estudos, interrogações, e dos contactos estabelecidos durante os anos de permanência em Goa, o que demonstra bem o interesse mesmo de origem «científica» levantado pelas duas culturas em presença. No vasto repertório científico de Orta não falta o diálogo civilizacional estabelecido com os físicos, boticários e curandeiros persas, muçulmanos, indús e judeus.

Nos séculos seguintes, o livro de Orta foi resumido, copiado, recopiado, traduzido e imitado nos países europeus, muito embora o nome do seu Autor não surja na grande maioria das edições<sup>(15)</sup>.

Outra importante via de difusão da língua e da cultura portuguesa foi certamente o grande número de estabelecimentos de ensino instalados em certos pontos. Com efeito, Goa, Damão, Diu, Ormuz, Cochim, Baçaim, tiveram escolas e colégios, alguns dos quais foram famosos, tornando-se conhecidos quer na Índia quer em Moçambique, Malaca, Abissínia e Malabar.

Um dos mais célebres foi o colégio de Goa e para este estabelecimento convergiam estudantes vindos do amplo périplo já mencionado. Por outro lado, o intercâmbio de obras impressas quer no continente quer em Goa era muito intenso. A literatura tipografada no Reino era remetida com frequência para Goa e os *Colóquios* de Garcia de Orta foram impressos nesta cidade no ano de 1563. No prólogo da obra faz-se menção a um livro saído à estampa pouco tempo antes na cidade de Coimbra, o que mais uma vez vem provar um contacto cultural muito activo e estimulante.

Assim, a literatura portuguesa dada à estampa em Lisboa, Coimbra, Évora ou Braga, para não referir a dos lugares por onde passavam os tipógrafos ambulantes, atingia a Índia a bordo das naus. Por vezes, os particulares levavam obras profanas para servirem de leitura de passatempo na viagem.

Em muitas ocasiões tratava-se de obras de carácter pedagógico e religioso. Muito em voga estavam por essa época as novelas de cavalaria, com grandes feitos praticados por cavaleiros na salvação de donzelas indefesas. Embora este tipo de leituras fosse geralmente reprovado pelos religiosos que seguiam a bordo continuava a ser muito apreciado. Mas há notícia de, no tempo de D. João de Castro, ter seguido para a Índia uma boa biblioteca particular, levando, entre outros autores, Petrarca, Ovídio e Erasmo. Há também conheci-

mento de tipografias montadas por estrangeiros que imprimiram obras em português. Tal aconteceu, por exemplo, com os Holandeses que, ao fixarem-se, criaram tipografias em Batávia, onde foram impressas obras de carácter fundamentalmente religioso e moral com vista à evangelização protestante.

Muito embora tal impressão tenha prosseguido ao longo de todo o século XVII, nem todos esses trabalhos chegaram aos nossos dias. Era uma literatura essencialmente religiosa e, por vezes, alguns portugueses empregaram nela o seu labor. Tal é o caso de um certo João Ferreira de Almeida, que esteve em Batávia e de um João Francisco da mesma cidade.

Os Dinamarqueses procederam de igual modo<sup>(11)</sup>. Quando a sua tipografia de Ceilão (Colombo) ficou instalada, a literatura religiosa assumiu importância, o mesmo sucedendo com as obras impressas em Trangabar. Para melhor conhecimento da língua, os missionários a enviar para o Oriente permaneciam alguns meses em Lisboa, de modo a aprenderem e a falarem minimamente o idioma. Será portanto de concluir pela extraordinária importância da língua portuguesa em terras de Além-mar, muito embora fosse praticamente ignorada, ou mal conhecida, na Europa renascentista.

Realmente, o idioma dos meios culturais europeus, o mais vulgarizado, era o Latim. Seguiu-se o Espanhol, devido à importância política do império de Carlos V e, logo após, impunha-se o Italiano com todo o peso da sua vivência cultural. Pertencendo à mesma tradição cristã e europeia, encontramos outros segmentos referenciais que assumiram nesta época e a bordo das naus da Carreira um aspecto de vincada importância cultural. Referimo-nos ao teatro.

#### 4.

Divulgação de temas do teatro religioso – Além das representações praticadas a bordo das naus, nas demoradas viagens Lisboa-Goa e Goa-Lisboa, o gosto vicentino do teatro enriqueceu-se na Índia em confronto com a cultura local, voltada para as encenações de adoração às entidades míticas superiores, ou para as pompas sociais de acatamento aos grandes.

Tratava-se geralmente de um tipo de representação ligado à vida dos santos, ou ao *Novo Testamento*, com especial relevo para a *Anunciação do Anjo a Nossa Senhora*, o *Nascimento do Menino*, a *Paixão e Morte de Jesus*, *Jesus e as santas mulheres*, *O Diálogo das Dores de Nossa Senhora*.

As peças representadas a bordo ou encenadas na Índia eram, muitas vezes, de sabor tradicional e popular, diálogos ou monólogos simples, e até élogos pastoris. Muitas destas obras pertenciam à cultura oral e durante muito tempo fora essa a sua via de transmissão. Há, portanto, um fundo vicentino neste teatro, pois a genialidade de Gil Vicente soubera aproveitar essas raízes populares, fixando-as e transmitindo-as, como um percurso de convergência de tempos sociológicos ibéricos e europeus, no âmbito de um discurso literário, aparentemente simples e ligado ao passado, mas que permitia as aberturas necessárias para um presente-futuro.

Literatura de rupturas e de continuidades, esta que envolve doravante a língua portuguesa, e que pode ser, e é, transcrita igualmente para latim, malaiálam, tâmul, konkan de Damão, ou concani de Goa, dialectos estes derivados da língua marata. Algumas vezes as obras teatrais assumiam características culturais elaboradas por pertencerem à cultura peninsular erudita e mesmo à europeia. Temos então o emprego da língua latina, das figuras mitológicas e históricas, de uma urdidura complexa de tensões e sentimentos que denunciam a especificidade do Renascimento Ibérico, e, principalmente, português.

Participando do *ciclo da Paixão*, encontramos na Índia, levado e representado nas naus da carreira, o *Esterlóquio da Paixam*, também designado por *Auto da Paixam* ou *Diálogo da Paixão de Cristo*, quer em linguagem vulgar quer em Latim, e em múltiplas versões.

Era parte integrante do fundo cultural comum europeu e ascendia ao séc. XIII, princípios do XIV. Conhece-se, possivelmente representado a bordo em 1543 um *Diálogo da Paixam e Morte do Senhor*, e com maior certeza, em 1567, um *Auto da Paixão*, provavelmente seguindo a obra do padre Francisco Vaz de Guimarães<sup>(15)</sup>. O Auto do padre Vaz teve outra impressão nos finais do século XVI<sup>(16)</sup>, mas a tradição europeia, oral e escrita deste episódio, ascendia à época medieval e corria em manuscrito latino e nas obras de contemplação, em vulgar.

A tensão religiosa própria da Semana Santa atingia o paroxismo de sentimentos dolorosos quando aparecia em cena a última *Visita de Nossa Senhora a seu Filho*, apócrifa, que podia ser representada separadamente, mas que fora colocada pelo padre Vaz no seu *Auto da Paixão*, transformava este Auto em drama vivencial para todos os espectadores.

O mesmo acontecia com o *Diálogo de São João Baptista*, e o *Diálogo das Dores de Nossa Senhora*, ambos com reduzido número de intervenientes e de acção singela, e que foram representados repetidas vezes a bordo das naus da Índia, ou, pelo menos, nos anos de 1548 (nau *S. Tomé*) e 1567 (nau *Atalaia*). Tratava-se em qualquer dos casos de uma arte de encenação muito singela, ainda pouco desenvolvida, com momentos estáticos, e é natural que as representações dramáticas em pleno oceano não contrariassem esta tendência, acrescentando-lhe, no entanto, um simbolismo próprio, em que uma canastra podia significar uma feira, um balde ou um alguidar de água, o rio Jordão ou o mar.

Como instrumento pedagógico e catequístico, nos colégios inicianos de Goa, Rachol, Chaul, Meliapor, Craganor, Candelur, Baçaim e outros, o teatro, sob a designação de tragédia, comédia, entremez, tragicomédia, pouco vincava o aspecto de sofrimento ou, pelo contrário, as manifestações de júbilo, modernamente ligadas ao significado dessas expressões.

Dependia, isso sim, do estatuto social das figuras em cena. De uma forma geral, diríamos que reis, imperadores, heróis, deuses e semi-deuses, pertenceriam a uma tragédia; gente simples, mercadores, bruxas, fradinhos, entrariam numa comédia, muitas vezes a desbançar no riso grosseiro, tanto do agrado do povo.

A tragicomédia beneficiaria de um estatuto intermédio, misto das duas anteriores, com personagens tiradas dos dois géneros. Mas todas estas modalidades desempenhavam uma função didáctica importante, assumindo conjuntamente um aspecto lúdico vincado.

O teatro português na Índia, atingiu um alto expoente da cultura portuguesa de Quinhentos, embora com adaptações locais, e integrava-se em grande parte no ciclo de teatro jesuítico neoclássico, de tradições muito marcadas. Inúmeras vezes, durante os percursos da Carreira, as iniciativas de representação das peças foram devidas à iniciativa dos inicianos. E a estes se ficou devendo a grande divulgação do teatro português no Oriente.

O público, nestas representações teatrais celebradas na Índia, era muito diverso, constituído quase sempre pelo vice-rei ou governador, fidalguia, catecúmenos, professores, alunos dos colégios e das escolas e muito povo. Toda esta multidão, de origem etnocultural bastante diversificada, acompanhava com ansiedade os muitos e complicados passos da tragédia ou da tragicomédia religiosa ou histórica.

Os personagens variavam. No *Esterlóquio da Paixão*, as figuras podiam ser, por exemplo, a Justiça, Misericórdia, Rigor da Justiça, Amor de Cristo, Rancor, S. Miguel, Caim, Sangue de Abel, José e seus Irmãos, diferentes coros e vários músicos. Portanto, um número bastante elevado de intervenientes em palco. Uma *Meditaçam da innocentissima morte e payxam de*



*nosso senbo*(...), publicada em Coimbra, no ano de 1547, foi escrita pelo franciscano António de Portalegre. A pedido de Frei Brás de Barros, juntou-lhe um descimento da cruz intitulado *Trovas que fez ho autor pera huns passos da paixão*(<sup>17</sup>).

No teatro embarcado, a acção seria, quase sempre, simplificada. o número de figuras encontrava-se reduzido, suprimindo-se até, falas e actos, tanto quanto nos é dado compreender. Restariam no Esterlôquio, por exemplo, as personagens de Deus Pai, Jesus, Misericórdia e Justiça, como as mais destacadas «filhas de Deus» dos quadros habituais.

Mas, nos colégios da Índia, os interlocutores da *Paixâm* podiam ser a própria figura da Índia, acompanhada pelos símbolos representativos de África, Ásia e Europa. A Igreja e o Papa intervinham em solilôquio. Entravam com grande pompa, proferiam suas falas e passavam ao poscénio, enquanto coros de meninos sublinhavam com cânticos a acção desenrolada.

O acompanhamento musical era geralmente constituído por cravo, viola, charamelas, flautas e harpas. A maior parte destes instrumentos participavam no teatro embarcado.

Por vezes, a mitologia greco-romana servia para aferir a cultura clássica do Autor, como na *Ecloga, Polvchronius appellata*, em que, além de pastores, participavam vários deuses, pitonisas e sibilas, empregando a língua latina. Mas podiam igualmente surgir em cena feiticeiras, «familiares», trasgos, fradinhos da mão-furada. Os «diabos» eram particularmente bem recebidos. Com os chifres, rabos de estamemha e forquilhas, fumos e fogos, suscitavam o horror dos espectadores nas suas desavenças com os anjos e santos, saindo estes, pela lógica do sistema, sempre vencedores.

Quando se representava uma temática tradicional da vida de santos, os diálogos e monólogos respeitavam o *Flos Sanctorum* de Frei Diogo do Rosário, falecido em 1580. Outras vezes, se de uma peça erudita se tratasse o dramaturgo, na maior parte dos casos um mestre inaciano dos colégios, demonstrava o seu saber renascentista por meio de arranjos complicados e de alegorias clássicas, alusivas aos assuntos tratados.

O padre jesuíta Francisco de Mendonça escreveu um *Diálogo da Paixão de Cristo*, com três actos e vários quadros(<sup>18</sup>), que deveria seguir o molde tradicional(<sup>19</sup>), mas a que inevitavelmente o escritor valorizou o efeito, acrescentando momentos de sua lavra. Ora o *diálogo da Paixão* de Francisco de Mendonça foi representado a bordo da nau *Santa Bárbara*, que partiu de Lisboa a 21 de Março de 1574, capitaneada por Manuel Leitão(<sup>20</sup>).

Vimos que, além de veicular a língua portuguesa, o teatro serviu como meio de transmissão do pensamento e da cultura renascentista. Tal acontecia principalmente quando as «falas» eram ditas em Latim e as figuras representavam o revivescer do saber clássico, muito em voga na igreja e na corte portuguesa.

Ocorria frequentemente que, nas terras orientais, a maioria dos presentes nestas funções, não compreendia o que era dito na língua latina, apreendendo apenas o enredo geral. Havia portanto a necessidade de explicar os textos em prosa ou verso e o desenrolar da acção.

De qualquer modo, a atenção era extrema, uns tomando o tema como um exercício latino, outros deleitando os sentidos com os arranjos cénicos (fatos, gestos, música, cânticos), quadros esses propositadamente preparados para provocar a adesão ou o espanto do auditório.

No século XVI, nas representações levadas a efeito nos colégios inacianos, recorria-se a várias formas para conseguir a fruição do público. Embora seja difícil nos dias de hoje determinar a tipologia e os arranjos cénicos da grande maioria de tais composições(<sup>21</sup>), podemos conjecturar que, além das figuras dos temas religiosos, igualmente presentes no teatro português, surgissem também maquinismos similares aos que se encontravam em voga na

Europa, ou artefactos destinados a criar impacto junto do público. E, não obstante o uso frequente do Latim, o aspecto que urge salientar era o da presença em palco da cultura portuguesa, veiculada pelo Português e pelos idiomas locais. Assim, por exemplo, na época natalícia de 1558, houve a representação de uma tragédia, falada em português, da autoria do padre Marcos Nunes S.J..

Ao contrário do que seria de esperar, o Autor não tratou da Anunciação ou da Adoração dos Magos e dos pastores. Constituíam estes os temas principais do ciclo do Natal ou do Nascimento do Menino, pontos de referência obrigatórios nas representações populares ibéricas, bem como nas eruditas da quadra. Nesse ano, o *Auto da Anunciação*, em Goa, pôs em cena a figura do «Desemparo da Igreja» nas terras orientais. Houve portanto um aproveitamento cénico, um aproveitamento teatral oportuno da realidade religiosa do momento, valendo-se o Autor da presença das autoridades, para veicular um pedido de auxílio, que era ao mesmo tempo uma crítica, embora encoberta, à actuação das mesmas.

Além das personagens da «Igreja» e do «Desemparo da Igreja», apareceram em palco os três continentes, África, Ásia e Europa, reflectindo o saber da época e ainda a «Misericórdia», a «Justiça», a «Paz», a «Verdade», o «Tempo», e os quatro Patriarcas (Jerusalém, Alexandria, Antioquia e Constantinopla), constituindo estas as figuras mais importantes<sup>(2)</sup>. Temos portanto um teatro vivo, inserido na sociedade, pondo questões, apresentando críticas, procurando respostas.

Na versão latina do *Diálogo da Paixão*, a acção e o número de intervenientes aumentava em muitas ocasiões. Quando a representação era praticada a bordo, o engenho era quase sempre modesto, limitado pelo espaço e falta de meios, ou pelas condições decorrentes da viagem (doenças, mingua de alimentos e de água potável, tempestades, ondulação das águas, etc.). Contudo, no decurso de uma navegação normal, com mar relativamente calmo, em que seguissem embarcados fidalgos de alta estirpe, figuras gradas da igreja, ou apenas um ou dois inicianos, podia haver e havia várias representações teatrais, quase sempre versando temas edificantes.

Assim, muitas vezes estiveram presentes a bordo e disseram suas falas, concomitantemente ou em momentos diversos, várias personagens do *Velho* e do *Novo Testamento*, tais como, «Abel», «Caím», «Sangue de Abel», «Abraão», «profetas», «Isaac», «José», «irmãos de José», além da «Virgem Maria», «Apóstolos», «Justiça Divina», «Rigor da Justiça», «Amor de Cristo», «Amor Paternal», as «Virtudes», entre outras figuras, no que constituiria por vezes uma movimentação complicada e sempre difícil de organizar nas quatro tábuas de uma embarcação.

Aqui, neste pequeno teatro do mundo, em que a representação cénica assumia a função de um bem comum, para uso de todos grandes e pequenos, era importante que os actores pudessem ser vistos e ouvidos, os coros bem entoados e as músicas trouxessem o conforto espiritual a que todos aspiravam. A verdade é que estes momentos de lazer exerciam uma acção psicossomática relaxante. E, não obstante o incómodo das instalações e a escassez de espaço, todos estavam presos da boca das figuras, dos seus meneios e graças.

Dentro do possível, supriam-se as dificuldades, apresentando os quadros ou os actos em diferentes pontos da nau, previamente preparados, a começar pelo castelo da proa, seguindo-se geralmente a meia-nau e por fim, o castelo da popa, escolhendo portanto de preferência lugares altos, bem em evidência. Mas podemos visualizar os espectadores de menor qualidade social procurando lugar por onde quer que calhasse, subindo às enxárcias, sobrepujando os fardos do convés, debruçando-se dos mastros.

Pela relação do padre Valloni, S.J., escrita em Baçaim, em Novembro de 1574, da viagem Lisboa-Goa, podemos referir que, nesse ano, a festa do Corpo de Deus a bordo da *Santa Bárbara*

foi particularmente apreciada. Houve a figuração em Castelhana de um diálogo escrito pelo padre Pedro Ramón. S.J.<sup>(23)</sup>. O assunto foi a própria festa que se celebrava nesse dia, 10 de Junho de 1574. Os pastores em cena dialogaram com um Anjo que lhes foi ensinando o mistério da eucaristia, mitigando assim a ignorância das coisas de Deus.

Surgem-nos, portanto, neste Auto sacramental representado a bordo, influências vicentinas bem marcadas, quer pelo tema tratado, quer pela língua. Também Gil Vicente no *Auto da Fé*, encenado em Almeirim perante D. Manuel nas matinas do Natal, colocava a figura da *Fé* ou do *Anjo*, a explicar aos pastores, em castelhano, o significado transcendente da natividade<sup>(24)</sup>.

Ainda nesta viagem para a Índia, e uma vez passado o Cabo de Boa Esperança, festejou-se a padroeira da nau. Santa Bárbara, defensora e advogada contra as tempestades. Das cerimónias, constou uma «comédia», escrita pelo padre Vallone, «em língua lusitanica», sobre a vida e morte desta virgem e mártir. Não sabemos que inovações terão sido introduzidas nesta representação a bordo, se é que foram, mas é fácil deduzir que se terá mantido o traçado tradicional, estando presentes os três elementos alegóricos fundamentais: a torre, a espada, o raio.

- A torre de três janelas, representando a Santíssima Trindade e que delata a conversão da jovem ao cristianismo.
- A espada com que, por esse motivo, o pai lhe irá decepar a cabeça.
- O raio com que o céu castiga tal crueldade.

A torre, como em funções semelhantes, podia ser representada apenas por um leteiro ou por umas ripas de madeira. A espada seria autêntica, emprestada para o momento. O raio, um ferro ou um pau pintado. Salvo raras exceções, não era exigente o teatro a bordo, suprimindo a imaginação dos presentes tudo o que faltava nos adereços.

Para esta peça, Vallone podia haver-se inspirado na *Farsa de Santa Bárbara*, escrita em castelhano por Diogo Sanchez de Badajoz, na primeira metade do século XVI. Aqui os interlocutores eram Santa Bárbara, 3 pedreiros, o pai da santa, 1 anjo, 2 pastores, e pouco mais. Sanchez introduzira segmentos novos no traçado tradicional, com Jesus no trono, o anjo e o demónio disputando a alma da santa, e as três coroas do martírio (ouro, rosas, lírios). Muito possivelmente, a representação a bordo teria sido singela e, talvez por isso, de mais tocante beleza.

Neste percurso houve ainda uma outra tragicomédia, desta vez um *Diálogo do Milagre de Nossa Senhora*, embora não saibamos hoje de que milagre trataria esta representação, tantos eram, por esse tempo, os milagres encenados. Os testemunhos referem que foi muito comovente, com lágrimas em todos os olhos<sup>(25)</sup>.

Os sentimentos negativos, Rancor, Avareza, Ódio, Inveja encontravam também o seu lugar neste teatro da Vida. Eram, segundo a crença da época, oriundos do Demónio e como tal, dignos de repúdio. As Virtudes, Misericórdia, Verdade, Justiça, Paz. Pelo contrário, eram as «Filhas de Deus» da tradição cristã e pugnavam junto do trono do Senhor pela redenção dos homens e pelo direito destes ao paraíso<sup>(26)</sup>.

Quando da representação em Goa, no ano de 1558, da tragédia escrita pelo padre Nunes correspondente ao ciclo do Natal, estiveram presentes o vice-rei e muitos fidalgos, explicando o Autor os diferentes passos. Esta característica do esclarecimento feito ao público era muito corrente devido à diversidade de idiomas e de culturas. Muitas vezes as falas eram proferidas em Concani e em Português, em Latim ou em Malayalam, ou apenas em uma das línguas e dialectos, pelo que havia sempre necessidade de um esclarecimento adicional, devido à correspondente dificuldade de transmissão da mensagem. O mesmo ocorria a bordo para que todos entendessem bem a acção apresentada.

Também aqui surgiam com frequência as quatro personagens características, as quatro «Filhas de Deus», debatendo diante do Criador a salvação da humanidade. A Justiça, que pretendia ser rigorosa, coloca-se contra o homem, a Misericórdia, a seu favor. Era esta posição bipolar que dominava todo o enredo, de tal forma que as figuras das outras duas filhas foram caindo em desuso e acabaram por desaparecer.

No decurso do século XVI e durante os primeiros decênios do seguinte, o teatro dos jesuítas acompanhou a difusão da língua portuguesa em todas as áreas de expansão ultramarina, com autos, élogos, comédias, tragédias e sobretudo, tragicomédias. Destas peças, as mais acessíveis ou de maior êxito podiam, ser, posteriormente, adaptadas ao teatro embarcado, ao das confrarias e às representações de rua. Alguns mestres ficaram célebres devido a tais declamações e as suas obras foram repetidas ou imitadas em todos os colégios, transmitidas para o reino por cartas e exibidas em cena, resumidas e simplificadas<sup>(7)</sup>. De uma vasta plêiade, podemos destacar Luis da Cruz, cujas tragédias e comédias escolares, em Latim, alcançaram a celebridade.

O *Auto de Deus Padre e Misericórdia e Justiça* ou simplesmente *Auto de Deus Padre*, na senda de outros versando a salvação do Homem, colocava em cena diferentes metáforas religiosas e nele figuravam igualmente as «Filhas de Deus». A origem desta produção dramática tem sido muitas vezes atribuída a Gil Vicente e é provável que, em monólogos ou em diálogos de diferentes personagens, tenha sido apresentada nas naus da Carreira da Índia, pelo menos em adaptação. É o que parece indicar o testemunho de um passageiro que se encontrava a bordo da nau *S. Martinho*, no ano de 1569. Neste *Auto*, o processo ideológico e o desenvolvimento temático eram idênticos aos do *Procès de Misericorde contre Justice*, que pertencia às representações francesas da primeira jornada do *Mystère de La Passion*, e que tinha origem no século XIV ( ) Mário Martins, *O Teatro nas cristandades Quinhentistas*, p. 18. Apresentava-se por vezes muito simplificado quanto a figuras principais, com as quatro «filhas» reduzidas a duas, conforme referimos, a *Misericórdia e a Justiça*, o que também ocorre, com plena justificação, no teatro embarcado.

Os personagens menores e alguns marginais ao enredo abandonavam o desenvolvimento da acção principal, compensando-se esta redução com o aparecimento da Virgem Maria, ou com o aumento do número, os anjos, santos, profetas, pastores, frades, diabos, sibilas, sombras dos mortos, etc., etc.

No seguimento destas actividades, no colégio de Cochim, em Dezembro do ano de 1561, fez-se a apresentação de um debate em Latim e Português «cousa muito pera ver, porque ho representarão com muita graça». No ano seguinte, no dia da abertura das aulas que, nesse ano, não foi tardia, houve outra comédia, o que muito alegrou os estudantes. E em 1563, realizou-se um *Auto* e queimaram-se «feitiços» de uma figura representando um «caneane»(bruxo gentio)<sup>(8)</sup>.

E os exemplos sucedem-se. Desta forma parece ser de associar ao primeiro dia de estudos, data em que se celebrava a festa das Onze Mil Virgens, as representações teatrais de nomeada, de que faziam parte tragédias, comédias, ou os denominados «diálogos», geralmente com entremezes cómicos e musicais, tornando-os particularmente favorecidos do público.

No caso específico do teatro do colégio de Cochim, no ano de 1561, participaram duas figuras, simbolizando cada uma delas um estudante das escolas inacianas, colocadas sob diferentes céus. Assim, uma das personagens apresentou as «falas» dos colegiais do Estado da Índia e o outro, as «deixas» dos alunos a estudar nas casas da Companhia existentes em Portugal.

Depois de disputarem, cada qual dando preferência ao método e estudos utilizados no seu respectivo estabelecimento de ensino, anulando-lhes as qualidades, o debate quedou indeciso. Para ajuizar da verdade dos argumentos foi escolhido pelos escolares uma outra figura como árbi-

tro, ou seja, um personagem representativo de um companheiro seu, indiano, que, ao que se dizia no auto, estudara tanto em Goa como em Lisboa, o que bem demonstra a universalidade e a vitalidade da Língua e da cultura portuguesa desta época.

Só esse escolar, segundo as «falas», conhecendo os dois ambientes colegiais em que permanecera, quer no Estado da Índia quer em Portugal, com as suas instituições educativas e pedagogias próprias, poderia ser justo juiz.

Depois de proclamar a excelência de ambas as escolas e dos seus métodos, a decisão foi a de que, apesar das distinções devidas ao meio ambiente, a sabedoria e as virtudes morais estavam patentes em docentes e discentes das instituições escolares inicianas das duas orlas marítimas portuguesas<sup>(29)</sup>.

Temos portanto diálogos dramatizados, representados em momentos escolhidos, não só pela significação religiosa, mas também pelo prestígio cultural, como era o momento alto da abertura das aulas, e repetidos, caso obtivessem êxito, em outras ocasiões muito diferentes. Nesta representações teatrais, pela boca dos personagens, as duas culturas, indiana e portuguesa, eram colocadas lado a lado e comentados os seus elementos mais positivos.

O mesmo se aplicava aos métodos usados nos colégios. Deste modo, havia uma divulgação e interpenetração cultural válida que servia a um maior conhecimento mútuo, embora o aspecto religioso local fosse sempre colocado negativamente, com críticas severas contra os que persistiam na adoração dos velhos deuses. Quase sempre, a figura dos «reynoes», portugueses recém-chegados do Reino, apresentava com seus argumentos a validade da cultura europeia e «os estudantes da Yndia» davam-lhe a necessária réplica. Tal acontece, por exemplo, nos anos de 1570, 1573 e 1574. Nestes diálogos «os homens que vêm de novo dessas partes e os estudantes da Índia» debatiam «qual era a melhor terra e criação de filhos, se a desta, se a dessa(...) e depois de muytas razões por ambas as partes, vinhão a concluir que ainda que os climas tinham muita força, *sapiens dominabitur astris*, e que a criação e ensino faz os homens<sup>(30)</sup>. Desta forma, o que aproximava os homens como seres racionais, não obstante viverem em climas diferenciados, era a «criação e ensino», isto é, a cultura.

Também os colégios procuravam promover os méritos próprios junto do público, qual quer que ele fosse. Por isso, havia diálogos em que não só os estudantes do Reino e os da Índia disputavam a primazia, mas também os das escolas de Goa e de Cochim, por exemplo, ou os «mininos» de Goa e de Baçaim explicavam, dialogando, em português e concani, as excelências do método praticado em cada uma. Altercação amigável, pois sempre acabavam por concluir que, embora de características diferentes, as escolas eram de bons estudos porque em todas se ensinavam a sã doutrina e as boas letras.

De um modo geral, quando em terra, estas representações tinham lugar na «crasta» ou claustro da igreja ou do colégio, ou ainda no «terreyro» da matriz. No mar, podia ser no convés, lavado e preparado, por vezes aproveitando as câmaras do vice-rei ou do bispo, se acontecia seguirem a bordo, nos castelos da proa e da popa, a meia-nau, mas de forma que todos pudessem presenciar as cenas, conforme referimos.

Em Goa e em Lisboa, a exemplo do que se passava em Londres e Paris, havia representações no «teatro», usando mesmo esta designação para o local, de onde se depreende que, em certos casos, se guardava um espaço determinado, possivelmente ao ar livre, mas nem sempre, para este fim. Parece portanto haver já, quando em terra, um certo resguardo no que respeita ao espaço da igreja propriamente dita, no seguimento das proibições veiculadas pelas Constituições dos Arcebispados, como o de Évora, impressas em 1565 e devidas a D. João de Melo. Por ocasião de representações em vernáculo e com características populares dos grandes temas

cíclicos, como sejam, a *Nacença do Salvador*, a *Paixam de nosso Senhor Jesus Christo* e até mesmo os festejos da *Ressurreiçam do Senhor*; as directrizes emanadas da Igreja tentavam precaver-se de qualquer desacato às figuras e aos espaços sagrados. Para isso, tornaram as actividades encenadas nas capelas, claustros, adros e igrejas dependentes de uma autorização do bispado ou do arcebispado.

Na Índia tais cuidados constavam das recomendações do Arcebispado de Goa e das suas constituições, impressas em 1568, bem como do V.<sup>o</sup> concílio provincial, em que esteve presente o bispo de Cranganor, no início do século seguinte (1606). Também esta assembleia declarou a interdição do uso dos espaços de culto, ordenando que, dentro das igrejas e capelas, «se não representem comédias, tragédias, nem autos profanos»<sup>(41)</sup>. Apenas continuaram a ser permitidos os laudos de Natal e os cortejos dos «euzes» nas Endoenças (Quinta-Feira Santa).

Uma carta de 1563 dá notícia das festividades relativas à abertura das aulas em Goa nesse ano e de uma tragédia «bem representada» que ocorreu nessa ocasião. Igual testemunho prestava, a este propósito, um italiano, o padre Fernandes. No ano de 1564, assistiram ao acto solene do primeiro dia, o bispo e numerosos fidalgos, havendo então «hum dialogo que tinha doze feçuras», com música e cânticos. E o mesmo ocorreu nos anos seguintes<sup>(42)</sup>.

Por vezes, mesmo no teatro embarcado, podiam surgir tragicomédias com numerosos personagens. Embora um somatório de doze figuras possa parecer elevado, não era inusitado em terra, mas dificilmente realizável no caminho da Índia. Na tragicomédia celebrada a 20 de Janeiro de 1564, em Goa, surgiam 17 personagens, entre as quais o mártir Gonçalo da Silveira, uma feiticeira denominada Monomotapa, uma velha chamada Socotorá, o triste reino de Jafanapatão, qualquer destas figuras lamentando-se por terem renegado Cristo. Também surgia no *Japão*, aqui na figura de um ancião honrado<sup>(43)</sup>. Igualmente em cena, as personagens conhecidas das dez fortalezas portuguesas, entre as quais Baçaim, Çamorim, Coulão, Malaca e Damão, que dialogavam entre si, louvando o Senhor que lhes abrisse os olhos para as verdades da Fé.

Por fim, e no seguimento da política de matrimónios de Albuquerque, entravam em palco, os «*dous casados*», Cochim e Goa, definidos pelo seu importante papel social. O inaciano Miguel de Jesus escrevera estes quadros da missão portuguesa e que foram recebidos com o maior agrado<sup>(44)</sup>. Os «casados», podiam surgir na sua adaptação ao teatro embarcado, mas outros figurantes foram suprimidos.

O colégio de Cochim, particularmente famoso pelas suas representações teatrais em Português e em Latim, encenou na festa do Natal de 1562, uma égloga em Malaiálam ou Malaiala, fala do povo da região, que muito alegrou os cristãos locais, por ser recitada no seu idioma e versar a explicação do mistério do nascimento de Cristo. Igual entusiasmo despertou a peça trilingue (latim, português e malabar) representada na igreja de Pullurutti<sup>(45)</sup>.

A bordo da *S. João*, dois anos depois, em 1564, um dos pastores do mesmo *Auto do Nascimento de Cristo* expressava-se em língua desconhecida. Simbologia da universalidade da missão ou influências da adaptação precedente?

Ainda em Cochim, no ano anterior, e dia dedicado às Onze Mil Virgens, houve representação de uma peça da autoria do mesmo Miguel de Jesus, professor do colégio da cidade. Os estudantes locais desempenharam os papéis e o tema foi a história das santas mártires, conforme era narrada na tradição e no *Flos Sanctorum*<sup>(46)</sup>.

Os passageiros da nau *Galega*, nessa mesma época, assistiram ao *Drama da morte de Abel*. A peça era originária do colégio de Cochim e inscrevia-se no teatro neolatino. Adão, Eva, o Demónio, anjos, Caím e Abel foram as personagens de primeiro plano. Era uma representação longa, que principiava por apresentar o pecado de Adão e Eva, e finalizava com os cânti-

cos dos anjos que transportavam a tumba onde repousava o inocente Abel. As tumbas, no teatro embarcado, costumavam ser umas tábuas ou um caixote velados de negro.

Quando fora encenado na cidade, houvera comoção e lágrimas no auditório e o bispo de Cochim pediu ao reitor que a tragédia fosse trasladada em «língua», para que se desse a devida divulgação e para que todos pudessem entendê-la completamente. E assim se fizera, pois o drama foi representado em Português. Mas não só os inacianos divulgaram e apresentaram estas ou outras tragicomédias. Algumas ordens dedicaram ao teatro bastante interesse, aproveitando as suas potencialidades evangelizadoras. Era o que acontecia com os Franciscanos de Goa que, pelos finais do século, também cultivaram este género.

O padre Miguel de Jesus todos os meses ensaiava uma peça com os seus alunos, e as apresentações alcançavam o agrado geral. Havia portanto com frequência, «algún dialogo o tragicomédia» para homenagear um santo ou santa do calendário litúrgico, ou vultos ilustres da História. Os testemunhos referem a boa aceitação destas iniciativas<sup>(57)</sup>.

Igualmente comuns, os entremezes ou entremeios graciosos, em Português e na língua nativa. Um muito célebre ocorreu justamente em Coclum, no ano de 1573, quando da apresentação do drama *O Rei David*. Em numerosas realizações teatrais projectadas nos colégios da Companhia de Jesus, na Índia e também no continente, os temas pertenciam à Bíblia e à hagiografia popular, mas também eram representados textos que tendiam a dramatizar a história pátria, a lembrar os sofrimentos dos náufragos portugueses perdidos no mar, a enaltecer os Descobrimentos e o contacto com outras culturas do périplo português de dispersão<sup>(58)</sup>. Procurava-se ao mesmo tempo dar testemunho dos trabalhos e sacrifícios passados pelos Portugueses em geral, e pelos missionários em particular, nessas terras distantes, e apresentar de certa forma, o triunfo da religião cristã<sup>(59)</sup>. Mas podiam ser colocadas em cena faladas não só na língua materna, mas também em concani, malayalan, tâmul e latim, conforme vimos. Assim, no colégio de Coullão, no Malabar, o *Auto de Natal* do ano de 1567, foi escrito pelo padre Manuel de Barros, e celebrado em língua tâmul, com os meninos naturais da terra vestidos de pastores, e proferindo as «vozes» nessa língua<sup>(60)</sup>. Igualmente em tâmul, com auxílio de um topaz ou intérprete, foi celebrada em Punicale, na Costa do Coromandel, em 1567, um *Auto da festa dos Reis Magos* e ainda um *Auto da Paixam*.

Ainda relativo ao ciclo da Paixão teria sido editado posteriormente a *Declaração novamente feita da muita dolorosa Morte e Paixam do Nosso Senhor Jesu Christo: Conforme a escreveram os 4 Evangelistas*. Parece ter circulado no Estado da Índia, escrita em concani, como reprodução da obra do padre Vaz. Era designada por *Purana*. Apenas os títulos dos capítulos estão em língua portuguesa e seriam fragmentos de Autos portugueses sobre a Paixão. Nos diálogos participam Caifáz, Rabi Abraam, Judas e o Demónio, entre outras figuras<sup>(61)</sup>.

Nos anos seguintes, quer em terras de Goa quer no percurso da carreira, houve repetições cíclicas, consoante a época, e representaram-se vários Autos e Tragédias. Entre as últimas contam-se *O Filho Pródigo* e *Lázaro e o Rico Avarento*.

Além dos actores principais, figuravam muitos anjos e demónios, e surgiam castelos, nuvens, tempestades, a prisão do limbo e a «boca do inferno». Estas duas criações pertenciam à tradição medieval, sendo a primeira o cárcere onde os papas aguardavam, privados da visão de Deus devido aos seus pecados, que Cristo os fosse libertar. A última, a «boca do inferno», era de grande efeito cénico «tão espantosa, com fogo que deitava polos olhos e polos dentes, e com os gemidos do rico avarento, e com a ruim companhia que os diabos lhe fazião» que causou grande comoção e terror na assistência, arrancando muitas lágrimas. Quando da apre-

sentação do *Rico avarento* em Goa, estiveram presentes, além de fidalgos e muito povo, o bispo e o capitão de Malaca, ao que parece, igualmente comovidos<sup>(12)</sup>.

Jerónimo Rodrigues, que deve ter sido o Autor, não deixa de referir que esta tragédia teve muitas particularidades que, de huma parte muito alegraram a gente e da outra lhes deram muita edificação e avorrecimento das vaydades do mundo<sup>(13)</sup>. Cumpriu portanto a sua função didáctica a peça representada.

Um outro drama representado a bordo da nau *S. Francisco*, no ano de 1574, foi o *Diálogo das Três Marias*, levado à cena em Português, na Segunda-Feira da Ressurreição. Do diálogo participaram Maria Madalena, Maria Salomé, Maria Cléofas, um ou dois Anjos e outras figuras, entre as quais o «vendedor de perfumes». O número e as personagens dependiam muito do gosto e da imaginação do escritor.

Esta tragicomédia pertencia ao teatro litúrgico do ciclo pascal e narrava as diligências feitas pelas santas mulheres para encontrar o corpo de Jesus, conforme o Novo Testamento. Os papéis femininos eram representados geralmente por clérigos, designados por *mariolae* ou *mariazinhas*. Em alguns conventos ingleses, nos sécs. XIV e XV, eram as freiras que proferiam estas falas<sup>(14)</sup>.

Começava geralmente pelo cantar dos *euzes*, cântico de dó e queixumes pela morte do Salvador e terminava por um *Te Deum* ou por um cântico de glória a Deus. Este organigrama era corrente na Europa do tempo, sendo o *Ludus Paschalis* da Ressurreição do Senhor uma das mais emotivas festividades do teatro litúrgico. O Ludo pascal encenado a bordo da nau *Santa Bárbara*, em 1574, na sua viagem para a Índia, teria tido, pelo menos, cinco figuras: os dois anjos e as três Marias. O diálogo, escrito por Vallone, talvez estivesse simplificado. Mas não omitiria as lamentações fúnebres das figuras femininas, que pertenciam à procissão de Sexta-feira Santa, do enterro do Senhor, os diálogos com os anjos, um segmento igualmente fundamental, e os cânticos finais de Aleluia. Poderá ter sido encenado, ou não, o diálogo do mercador de perfumes, uma vez que as santas mulheres vão ungir o corpo morto do Senhor, embora nem sempre considerado indispensável.

Ainda pertencente ao teatro litúrgico desta fase, entre outras celebrações efectuadas a bordo das naus da Índia, encontramos as «festas do imperador de Pentecostes» ou «impérios do Espírito Santo». Também aqui a Igreja tinha uma palavra a proferir e as constituições dos bispados e arcebispados fazem-se eco das preocupações pelo uso desrespeitoso das figuras e dos espaços sagrados, como vimos em outras manifestações teatrais.

Estas orientações foram reforçadas pelo Concílio Tridentino (1545-1564) e as Constituições do Arcebispado de Évora «novamente impressas», como as de Frei Miguel de Távora, reproduzindo as de D. João de Mello de 1565, já mencionadas, referem-se-lhes expressamente. Assim, quanto aos «impérios», por exemplo, estabelecia-se o seguinte:

«Ordenamos, e mandamos, que quando quer que alguns povos por sua devoção, ou por qualquer outro respeito de serviço de Deos, fizerem Emperadores, e Reys, e outras festas semelhantes, e quizer entrar nas igrejas caladamente, sem arruido de tangeres, nem vozes, *honestamente o poderão fazer*», estabelecendo no entanto, diversas limitações e coimas para os prevaricadores<sup>(15)</sup>.

A *feira do imperador* pertencia a um conjunto mais amplo, registado no ciclo do Natal, de que participavam a *feira dos mininos ou dos doidos*, em que era escolhido o «bispo dos malucos» – *episcopus estultorum*. Mas podia ser a *feira da burra* e a *feira do bispo dos pobres* ou outras semelhantes, sempre com grandes bodos e que eram geralmente proibidas pela Igreja.



Uma vez eleito o «bispo» ou o «emperador», o povo corria as igrejas «com jograes, os quaes mandam poer e poem no pulpeto da igreja, donde dizem muitas desonestidades e abominaçoens», desrespeitando o sacerdote no decurso dos officios divinos<sup>(6)</sup>.

Conforme a tradição, no decorrer da viagem Lisboa-Goa, em 1583, a bordo da nau *S. Francisco* foi eleito seu «imperador de Pimtecostes» com grande galhofa e aprazimento de todos os soldados e passageiros, que haviam tomado a iniciativa da comédia. Também aos governadores da Índia era costume denominá-los «imperadores de pimtecostes» porque o seu poder de três anos era tão breve e efêmero como a «potestade» do «imperador» da farsa teatral.

Na viagem de *S. Francisco* foram encenadas várias comédias e tragicomédias, o mesmo acontecendo nas outras embarcações da conserva. A escolha do «Imperador» foi seguida ou precedida, não sabemos, de uma peça, *A Vida e Morte de S. João Baptista*, de Autor desconhecido<sup>(7)</sup>.

Fúlvio Gregori, um italiano que seguia embarcado, testemunha que os passageiros e os soldados passavam o tempo a ensaiar comédias e entremezes, com grande regozijo de quem os via. Parece ter havido ainda a apresentação de algumas cenas do encontro de Nossa Senhora e Santa Isabel, ligadas, naturalmente à vida do Baptista, e as *Tentações de Cristo no deserto*, sempre do agrado dos espectadores pela força dramática do tema.

Este mesmo Auto, encenado a bordo da *S. Francisco*, constava de alguns segmentos principais, presentes nestas representações:

- 1.º – A deslocação ao deserto ou transvoo.
- 2.º – O diálogo das tentações.
- 3.º – O repúdio por Cristo das tentações do Mundo e conseqüente vitória do Senhor.

Este plano foi igualmente seguido quando, a bordo de outra nau, a *Santiago*, em 1585, a caminho do Cabo da Boa Esperança, mas antes de atingi-lo, se representou o mesmo Auto. As tentações foram divididas entre o castelo da proa e a tolda e o diabo deitado abaixo, para o fogão, símbolo do reino do fogo, o inferno. Tudo isto no ordenamento da procissão do *Corpus Christi*.

Muito havia ainda a referir sobre o tema teatral, mas fiquemos hoje apenas com *El Gran Teatro del Mondo*, de Calderón De La Barca: «toda la vida humana representación es». Ou, conforme escrevia Frei Heitor Pinto, na sua *Imagem da Vida Cristã*:

«O mundo he como huma farça, onde entram diversas figuras, humas de príncipes e nobres, outras de mechanicos e lauradores. E acertase que os mechanicos entram por figuras de nobres, e os nobres por figuras de mechanicos. Dura isto enquanto dura o auto, elle acabado fica cada hum no que era. O que representava a figura do príncipe, hia com vestidos alheos, hum lhe emprestara o sayo, outro a capa, outro a gorra, acabada a festa cada hum levou o seu e elle ficou sem nada, e donde entrara por príncipe, ficou alfayate como dantes era<sup>(8)</sup>. Também os grandes do mundo, terminada a festa, fenecida sua «vida, vestidos de burel, voltam à terra, entregues aos bichos.

Assim, conforme o refrão teatral do Século de ouro, glosado e comentado na Índia, entramos no palco da Vida pela porta do Nascimento, aprendemos a Língua Materna com que dizemos nossas falas e saímos de cena pela porta da Morte....

## NOTAS

(1) Recordemos unicamente o acervo artístico do Museu de Arte Cristã de Rachol, ligado à Arquidiocese Primacial de Goa e Damão.

(2) São conhecidas as ocorrências do percurso marítimo, bem como a frase proferida pelo mareante português que, ao desembarcar, foi interrogado por um mercador tunisino acerca do propósito daquela tão longa viagem: «-Vimos buscar cristãos e especiarias». Álvaro Velho, *Diário da Viagem de Vasco da Gama*, ed. fac-símile do códice original, introdução de Damião Peres, leitura paleográfica de António Baião, Porto, 1945, p. 60.

(3) Joaquim de Oliveira Bragança, *Actas do Sínodo de Diamper*, Lisboa, 1987, p. 12.

(4) António da Silva Rego, *Documentação*, vol.I, p. 8.

(5) idem, *ibidem*.

(6) O Nestorianismo negava a união hipostática, defendendo uma doutrina dualista em relação a Cristo, considerando que as duas naturezas de Cristo estavam unidas apenas moralmente. Nossa Senhora deveria ser vista como «Mãe de Cristo» e não como «Mãe de Deus». S. Cirilo (Alexandria, 429) denunciou a nova heresia e apelou para Roma. O sínodo de 430 ameaçou Nestor de excomunhão e o concílio de Éfeso, de 431, condenou-o ao exílio.

(7) A data apontada seria a de 1415 : 1446 - 31= 1415.

(8) Gomes Eanes de Zurara, *Crónica de Guiné*, introdução, notas e glossário de José de Bragança, Porto, 1973, pp. 44-47.

(9) David Lopes, *Expansão da Língua Portuguesa no oriente nos séculos XVI, XVII e XVIII*, ed. revista, pref. e anotada por Luís de Matos, Porto, 1969, pp.31 e seg. tes..

(10) Idem. *ibidem*.

(11) De Jonge, *De opkomstran bet Nederlandsch gezag in Oost-Indie*, vol. II, pp. 372-374, cit. in David Lopes, *Expansão da Língua Portuguesa no Oriente nos séculos XVI, XVII e XVIII*, ed. revista, pref. e anotada por Luís de Matos, Porto, 1969, p. 3.

(12) *The Life of the Icelander Jón Ólafsson Traveller to India*, ed.cop.da de 1932, Londres, 1953, p. 18.

(13) A obra descreve com invulgar exactidão numerosos exemplares da flora asiática, com os nomes pelos quais eram conhecidos nas línguas e dialectos locais, designações latinas e gregas quando as possuíssem, bem como os seus caracteres organolépticos, as propriedades e aplicações, desde a simples utilização culinária, ao mais requintado uso da arte de curar. Não escapa a esta investigação cuidadosa a descrição da sintomatologia de certas enfermidades exóticas, as «enfermidades novas», e a sua terapia local. E não oferece qualquer dúvida que só uma erudição muito completa, ligada por um lado aos conhecimentos universitários e por outro à prática experimental proficua e continuada de uma vida dedicada ao estudo permitem recolher um manancial ainda hoje notável de dados farmacológicos. A divulgação desta importantíssima contribuição científica para o enriquecimento da informação europeia sobre a flora indiana ficou a dever-se a um botânico francês, Charles de L'Écluse (1526-1609), mais conhecido pelo nome latinizado de Clusius ou Clúsió. Epítome de Clúsió, a *História dos Aromas e de Alguns Medicamentos Simples que Nascem entre os Índios (Aromaticum et Simplicium Aliquot Medicamentorum Apud Indios Nascentium Historia)* foi escrito na língua latina e as suas numerosas versões tornaram-se muito lidas na Europa, tendo havido edições latinas, francesas e italianas. Clúsió permaneceu em Portugal entre 1563 e 1567, tomando contacto com os *Colóquios* de Orta justamente nesta ocasião. Apresentou o seu resumo em Latim, a língua erudita dos Humanista do Renascimento e publicou-o em 1567, com supressão de muitas componentes culturais importantes, mas respeitando as exposições etimológicas, os caracteres organolépticos e morfológicos das plantas e sua utilização», in Maria Benedita Araújo, *Garcia de Orta e as Drogas do Oriente*, Lisboa, 1995, pp. 146-147.

(14) Os navios dinamarqueses visitavam frequentemente os portos portugueses, trazendo madeiras e cereais e levando sal e vinhos.Com Cristiano IV (1588-1648) a actividade comercial e expansionista da Dinamarca aumentou, quer activando o comércio com a Groenlândia e Islândia quer procurando a passagem para as Índias por nordeste.

(15) *Obra Nova Mente Feyta Da Muyto dolorosa morte, e paixão de nosso Señor IESV CHRISTO, a mais copiosa qve até agora foy feyta, por q Nella se tratã os mysterios, & da paixão (...)*, Évora, Manoel de Lyra, 1643.

(16) *Obra novamente feita da muyto dolorosa Morte e Paixão de N.S. Jesu Christo (...)*, Lisboa, (1559).

(17) Mário Martins, *O Teatro nas Cristandades Quinhentistas da Índia e do Japão*, Lisboa, ed. Brotéria, 1986, p. 101.

(18) P: Francisco de Mendonça, *Viridarium Sacrae ac Profanae Eruditionis*, Leão, 1635, pp. 321-336, cit. in Mário Martins, *op. cit.*, p. 12.

(19) Luciana Stegagno Picchio, *História do teatro Português*, pp. 30-35

(20) Luís de Figueiredo Falcão, *Livro em que se contem toda a Fazenda e real património dos reinos de Portugal, Índia e Ilbas Adjacentes*, Lisboa, 1859, p. 173.

(<sup>2</sup>) *Documenta Indica*, ed. Joseph Wicki, S.J., tomo IV, Roma, 1956, pp. 188-190.

(<sup>3</sup>) Luciana Stegagno Picchio, *op.cit.*, p. 13.

(<sup>4</sup>) Mário Martins, *Teatro Quinhentista nas naus da Índia*, p. 30.

(<sup>5</sup>) *Copilaçam de Todalas Obras de Gil Vicente*, introd. de Maria Leonor C.Buescu, vol. I, Lx.,1983, p. 75 e seguintes.

(<sup>6</sup>) *Documenta Indica*, t. 9, Roma, 1966, p. 457.

(<sup>7</sup>) Robert Grosseteste, *Le Chateau D'Amour*, Paris, 1918.).

(<sup>8</sup>) Na senda de Henrique da Mota ou de Gil Vicente, surgem-nos, entre outros, Francisco Gomes, com o seu *Diálogo das Virtudes*, de 1562, António de Abreu e Diogo Seco, mais tarde *bispo de Niceia*. Outro ainda, Afonso Mendes, nascido em santo Aleixo, termo de Moura, em 1579, e que foi posteriormente patriarca da Etiópia. O mesmo aconteceu com João da Rocha, que seria bispo de Hierápolis, com o humanista Manuel Alvares.

(<sup>9</sup>) Mário Martins, *O Teatro nas Cristandades Quinhentistas da Índia e do Japão*, p. 51.

(<sup>10</sup>) «A materia do primeiro auto foy huma altercaçam de dous estudantes, hum deles dos da Índia e outro dese Reyno, sobre o ornato dos estudos, cada hum perferindo nele sua patria, tomando por juiz hum estudante da Yndia, que ho ja fora em outro tempo em Portugal, pera que, como quem sabia de lá e de quá, yulgase o que fose», *Documenta Indica*, tomo V, p. 594.

(<sup>11</sup>) Mário Martins, *op.cit.*, p. 38.

(<sup>12</sup>) *Bullarium Patronatus Portugalliae Regum*, t. I, Lisboa, 1872, p. 127.

(<sup>13</sup>) *Ibidem*.

(<sup>14</sup>) Mário Martins, *op.cit.*, p. 31.

(<sup>15</sup>) Idem, *ibidem*, p. 32.

(<sup>16</sup>) Idem, *ibidem*, p. 42.

(<sup>17</sup>) Santa Úrsula, uma das santas mártires de Colónia, é mencionada no *Martirólógio Romano* desde o século XIV, sendo festejada a 21 de Outubro. Parece que esta data coincidiu muitas vezes, durante o século XVI, com a abertura oficial das aulas nos colégios dos jesuítas, sendo a santa padroeira alvo de festejos particulares. Úrsula e outras virgens teriam sido martirizadas em Colónia, cerca do ano de 304, transformando-se aquela na padroeira da cidade. Era representada com suas companheiras, entre as quais Santa Aua, dentro de uma barca ancorada no porto, tendo o peito atravessado por uma flecha.

(<sup>18</sup>) Mário Martins, *op.cit.*, p. 42.

(<sup>19</sup>) A *Comédia do Cerco de Diu*, da autoria de Simão Machado (frei Boaventura Machado), nascido provavelmente em Torres Novas na segunda metade do século, demonstra o interesse que sempre despertaram nos Portugueses os ambientes ultramarinos.

(<sup>20</sup>) No início do século XVII, (em 1619), Filipe II assistiu a uma tragicomédia escrita pelo padre António de Sousa. A obra intitulava-se *Tragicomédia do Descobrimento e Conquista do Oriente* e apresentava muitos elementos que se pretendiam exóticos ou de cor local, de modo a difundir um conhecimento cultural mais aprofundado. A representação foi em português e castelhano, artifício linguístico muito corrente no século XVI, em que, com frequência, estas obras dialogadas eram bilingues ou trilingues, quer no reino quer no ultramar. Na tragicomédia de António de Sousa apenas os soldados portugueses se expressavam na sua língua, ao passo que os «mouros» dialogavam em castelhano.

(<sup>21</sup>) Mário Martins, *op. cit.*, p. 50

(<sup>22</sup>) Idem, *ibidem*, p. 105.

(<sup>23</sup>) *Documenta Indica*, tomo VII, Roma, 1962, p. 684.

(<sup>24</sup>) *Ibidem*.

(<sup>25</sup>) *Histoire de la navigation de Jean Hugues de Linscot Hollandois et de son voyage des Indes Orientales*, Amsterdão, 1610, p. 70.

(<sup>26</sup>) *Constituições do Arcebispado de Évora, originalmente feitas por mandado do Ill.<sup>mo</sup> e Rev.<sup>mo</sup> Senhor D. João de Mello, Arcebispo do dito Arcebispado Año de 1565. Novamente impressas por ordem do Ex.<sup>mo</sup> e R.<sup>mo</sup> Senhor D. Frei Miguel de Tavora, Da Ordem dos Eremitas de S. Agostinho* Arcebispo de Évora, Évora, Na Officina da Universidade Anno de MDCC. LIII., cap. XII, p. 96

(<sup>27</sup>) Mário Martins, *Teatro Quinhentista nas Naus da Índia*, p. 37.

(<sup>28</sup>) Idem, *ibidem*, p. 41.

(<sup>29</sup>) «Dialogo dos Verdadeyros & Falsos Bens», in Frei Heitor Pinto, *Imagem da Vida Chistam, Ordenada Per Dialogos Como Membros de Sua Composiçam* (Nova Edição), t. II, parte II, cap. III, Lisboa, Typographia Rollandiana, p. 843.

# Alcançar Goa no tempo da Carreira da Índia

Prof.<sup>a</sup> Doutora *Julietta Araújo*

Quando o cosmógrafo-mor António de Mariz Carneiro, no seguimento de António Bocarro (1594-1642?), cronista geral da Índia e guarda-mor da Torre do Tombo, se debruçou sobre o manuscrito da *Descripçam da Fortaleza de Sofalla e das mais da Índia*, não deixou de referenciar a «Ilha de Goa»<sup>(1)</sup> como um local de primordial importância em todo o Oriente português. E, ao copiar os traçados da ilha de Tissuary e da cidade de Goa propriamente dita, embora talvez inexactos, não esqueceu o tecido urbano rico, ornado de belos palácios e de magníficas igrejas, enquadrado na sua quase totalidade por lanços de muralhas, especialmente nas zonas consideradas de risco, junto ao mar.

Desembarcar em Goa, apenas alguns anos após a presença portuguesa, era o primeiro passo para contactar com o Oriente misterioso, tantas vezes sonhado por aqueles que faziam o percurso pela primeira vez. Para muitos dos viajantes recém-chegados era antever uma cultura diferente e passar pelos primeiros fenómenos de aculturação e, quantos deles, de fascinação.

Passados os meses de travessia, ultrapassadas as mais diversas vicissitudes e perigos, havia ainda e quase sempre, o descarregar da nau ainda à entrada da barra, para depois poder atingir a ilha de Tissuary e a maravilhosa cidade de Goa. Isto, evidentemente, se houvessem aportado no tempo próprio, saindo de Lisboa até finais de Março e chegando à Índia fora do período crítico das monções. Realmente, entre Abril ou Maio e Novembro, uns anos mais cedo, outros mais tarde, a fúria dos ventos de Oeste, soprando do mar e as fortes chuvas da época quente, obstruíam a barra com enormes quantidades de areia, formando bancos tão altos que era impossível a entrada a qualquer barco. Por isso, para aproveitar as monções favoráveis e evitar os seus funestos efeitos, havia que cumprir o calendário de partida e de chegada.

Ao avistarem a cidade, os viajantes quedavam-se emocionados. A urbe estendia-se envolta no verde dos palmares ou hortas de coqueiros e nas praias de areias muito brancas. As águas brandicidas, de um azul esmeralda, que ora avolumavam brandamente, formando ondas, ora espreguiçavam na areia, tornadas espuma, convidavam a um repouso merecido, talvez, quem sabe? a dirigir uma oração a Deus, Senhor que obrara aquelas maravilhas. Tal era, realmente, o panorama que se desenrolava aos olhos de quem, vindo do mar, alcançava a bela cidade de Goa, a «Roma do Oriente».

Goa possuía a beleza feminina daquela «terra, torneada, graciosa, envolta em tecidos preciosos e pedraria resplandecente. Não era unicamente a cidade dos ricos mercadores, dos fidalgos orgulhosos, rodeados de pajens e de escravos de ambos os sexos, das igrejas e procissões, dos conventos e dos palácios. Era igualmente a cidade dos encantos. Os testemunhos filam-nos de amores contrariados, que vão contra as leis de Deus e dos homens, de frades e de fidalgos apaixonados, que se vingam dos rivais açulando-lhes os esbirros da Inquisição<sup>(2)</sup>. Os testemunhos referem também festas religiosas e profanas, os rigores do Tribunal do Santo Ofício, as lojas dos negociantes de jóias e de ouro, as riquezas incalculáveis do Samorim, os perigos arrostados na guerra, as rezas e os milagres.

Estes últimos eram sempre divulgados com grande contentamento do povo e dos religiosos. Tal ocorrera, por exemplo, em 1538, quando da participação do achamento da tumba

de S. Tomé, encontrada intacta, ao que se dizia, numa capela da Santa Casa da Misericórdia, então a ser restaurada. Só por milagre isso podia acontecer, estando «o corpo da igreja e cerqua a maior parte derubada»<sup>(7)</sup>. Com as obras, derruíram ou sofreram desmoronamentos os tectos e os muros, pelo que estavam danificadas todas as outras sepulturas<sup>(8)</sup>.

O mouro que tinha a seu cuidado alumiar com uma candeia de azeite a capela da Misericórdia onde se encontravam os covais «veo a ceguar e o bem-aventurado apóstolo lhe tornou a sua vista», graça bem de agradecer por se desconhecer então quem ali estava enterrado.

A tradição marítima, mesmo anterior à chegada dos portugueses, justificava a existência de uma terçena «mui grande, onde os nossos acharam muito armazém para oito naus que aí se faziam, à usança do Levante»<sup>(9)</sup>. Ao conquistar a cidade pela primeira vez, em Fevereiro de 1510, Albuquerque apossara-se igualmente das terras de Salcete, e Bardês, entre outras tanadarias, isto é, distritos administrativos e judiciais sujeitos à cidade, que continuaram a pagar seus tributos aos novos senhores. Em 1510, com a reconquista da cidade, a situação anterior recompôs-se. Mas o ataque do Hidalcão, em 1511, fez perder as Velhas Conquistas, só sendo recuperadas definitivamente em 1543, quando Bardês e Salcete voltaram definitivamente a fazer parte da Goa portuguesa.

No decorrer do século XVI Goa, com os seus arrabaldes prenhes de aparelhagem militar, tornara-se igualmente a urbe dos senhores da guerra. E era essa a primeira impressão, quando, dobrada a curva do rio, a cidade se revelava, com todo o seu poder bélico virado ao mar. Guardada de fortes pelo arquitecto Tomás Fernandes, em 1510, a arquitectura defensiva e ofensiva nunca deixou de ser conservada e engrandecida com a construção de inúmeros fortes que defendiam toda a zona circundante de acesso à cidade.

Os passageiros das naus avistavam então, impressionados, logo ali, altaneira, olhando o mar, a fortaleza dos Reis Magos, erigida em meados do século XVI. Era esta a primeira do poderoso conjunto erigido e reformulado ao longo dos tempos e a que pertenciam os fortes de Aguada, cabo Bardês e Mormugão. Esta fortaleza dos Magos ficava a sul da província de Bardês, na margem direita do rio Mandovi, frente a Pangim.

Parte integrante do vasto conjunto defensivo da barra foi, até à construção da fortaleza da Aguada, iniciada em 1604, um dos principais suportes militares da capital. Seguiu as directrizes novas, sem torre de menagem e apresentava «baluartes de orelhões».

Mormugão erguia-se no extremo da Terra de Salcete. Era de traçado regular, com baluartes poligonais, bastante fortes<sup>(10)</sup>. Sobre o morro fronteira, erguia-se a fortaleza da Aguada. Os muros, da altura de dezoito pés, cingidos por um parapeito, erigidos de baluartes, desciam até à água, alteando-se na couraça, onde as águas caprichavam em bater. Em ponto mais elevado, só a torre do farol de aviso à navegação.

Derivava o nome da fortaleza do abastecimento de água potável, pois as naus do Reino vinham ali fazer sua aguada. Eram terras de Bardês. Tinha de gasto Sua Majestade, fortaleza e terras, dois mil quatrocentos e doze xerafins, quatro tangas e cinquenta reis<sup>(11)</sup>.

A sua construção começou no tempo do vice-rei D. Afonso de Noronha(1551-54), aproveitando já as novidades da arquitectura militar renascentista para o melhor uso da artilharia. A fortaleza, de simetria pouco rigorosa pelas desigualdades do terreno, erguia-se no ponto de um antigo forte mouro, conquistado por Afonso de Albuquerque. A «couraça» datava de 1589, mandada erguer pelo governador Manuel de Sousa Coutinho e seria ampliada posteriormente. No largo fronteiro à igreja paroquial dos Reis Magos, fora das muralhas, havia a «feira dos Reis»<sup>(12)</sup>, no dia 6 de Janeiro, que atraía muito povo e era motivo de grande animação e festejos, com luminárias e cantares.

Torres e baluartes estendiam-se ao longo dos braços do Mandovi e do Zuari. Este complexo defensivo encontrava-se tão bem articulado que nunca a esquadra holandesa conseguiu alcançar Goa, ultrapassando a barra do Mandoví<sup>(\*)</sup>. Os ataques marítimos estavam previstos com bom resguardo. Muros grossos, bastiões, baluartes redondos e poligonais, fortes, fortins, atalaias, enfim, os apetrechos da arte da guerra defensiva, em área rodeada de perigos.

Fronteiro a Bardês, assentava na praia o forte de Gaspar Dias, de pedra e cal. Subindo o rio, ficava outro fortim, o de Pangim, onde passaram a desembarcar os novos governadores<sup>(10)</sup> e logo depois, o Passo de Ribandar, com seu baluarte. Mais para dentro, ainda sobre o rio, o forte de Narvá, e o passo de Daugui ou da Madre de Deus, ficava a paróquia de S. José, e o convento dos capuchos, com o seu famoso jardim. Era aqui que, muitas vezes, os vice-reis passavam alguns momentos de lazer.

Seguia-se o Passo Seco ou de S. Brás, com um baluarte de pedra, de boa fábrica. E quem alongasse a viagem, podia descortinar o Passo de Santiago, poderosamente armado, e o de S. João Baptista, mais fraco. Seguia-se para Salsete pelo Passo de S. Lourenço<sup>(11)</sup>. A multidão que, em seus negócios, atravessava estes passos, depois de receber cada um suas licenças na casa do capitão da cidade e de lhe ser colocado no braço nu um sinete molhado em tinta, seguia a seu destino. Pagava nas passagens um *bazaruco*, enquanto os escrivães tomavam nota e, como modernamente, elaboravam estatísticas, de que constavam diferentes dados, entre os quais quem entrava e saía da cidade por cada passagem<sup>(12)</sup>.

Ao mesmo tempo que se melhoravam as fortificações, procurava-se aplicar o traçado preconizado pelos artistas do Renascimento italiano. Os Portugueses seguiram praticamente as mesmas linhas gerais na arquitectura militar, desde as costas de Moçambique até ao Extremo Oriente. Todas estas construções estavam sob a orientação do «Arquitecto-mor da Índia» que providenciava no que fosse necessário.

Muito embora as condições locais, como a abundância ou a falta de pedra, tivessem importância, as regras mantiveram-se, com as modificações necessárias, atendendo a que, muitas vezes, os materiais de construção iam do Reino a bordo das naus da Carreira da Índia.

As primeiras fortificações construídas aproximavam-se ainda do tipo medieval, corrente no norte de África e no continente. É o que ocorre em Goa, segundo Gaspar Correa nas Lendas da Índia, com o uso de uma torre de menagem com dois sobrados<sup>(13)</sup>. No caso de Cochim, a construção começou por ser de madeira, passando posteriormente por beneficiações, o que também era muito vulgar acontecer.

A teorização italiana veio trazer regularidade ao traçado, aparecendo os baluartes poligonais. Essa influência renascentista culmina em 1583, com a nomeação de João Baptista Cairato (Giovanni Battista Cairati) para o cargo de arquitecto-mor da Índia.

A criação de um novo sistema de defesa com o emprego da artilharia em reduto fortificado partiu portanto de Itália, onde Miguel Ângelo e Leonardo de Vinci se haviam ocupado do assunto e passou à Índia. Os artistas italianos haviam procurado inspiração para as suas obras na simetria do corpo humano, a mais perfeita criação de Deus. A partir desses estudos derivou o uso dos baluartes, posição de artilharia saliente e ligada à muralha (cortina) por dois lados (flancos).

O princípio dependia da utilização de dois baluartes simétricos para que se defendessem reciprocamente. A distância entre os baluartes devia permanecer dentro dos limites de alcance das armas de fogo, com a finalidade de não ficarem desprotegidos das descargas rasantes. Isso obrigava a erigir vários destes redutos a determinadas distâncias.

Esta linha de construções para aproveitamento do fogo cruzado veio a caracterizar o espaço circundante de algumas cidades do Oriente português.

No decurso do século de Quinhentos a cidade expandiu-se. Os seus oito mil fogos, muitos deles com dois sobrados, estavam ainda no perímetro amuralhado, mas as casas ultrapassavam já os contornos do mesmo, dispersas na vegetação. Os «cazados», cerca de oitocentos, mantinham as suas famílias em honrado estatuto, divergindo, geralmente, da restante população de hindus e muçulmanos, que, conforme as castas ou as posses, faziam o mais estrito aproveitamento dos braços familiares femininos, esposa(s) e filhas trabalhando a terra ou empregando-se em pequenos mesteres tradicionais, ou mantinham suas mulheres no mais completo ócio.

A herança do costume local amoldava-se aos usos mais recentes. No Estado da Índia, em geral, e em Goa, em particular, o espaço cultural por excelência era o das igrejas e o dos colégios. Mas a dimensão urbana e social da «Roma do Oriente» completava-se com o aglomerado, exótico a olhos ocidentais, das suas praças e gentes, o cosmopolitismo das ruas, a policromia dos mercados, a riqueza das casas e dos palácios, a expressão de poder das fortalezas, onde espreitavam as bocas dos canhões.

A humanização do espaço, comum às populações da Renascença europeia, veiculava aqui uma mensagem específica que se pretendia de força, estabilidade e permanência. Todas as construções urbanas, todos os vazios sociais com os seus fins específicos, eram o testemunho de um tempo novo. A mensagem era clara. Os Portugueses estavam na Índia para ficar.

## 2.

Rua, praça e igreja representavam pontos de contacto cultural e/ou religioso e de apresentação social. Era na rua ou na praça que os fidalgos mostravam ao vulgo o esplendor das suas posições, das suas linhagens e fortunas, enfim, a sua importância na hierarquia do estado. o método utilizado era geralmente o do ritual de ostentação, o da representação em público. Era vulgar a exibição de numerosos pagens e de comitivas imponentes.

Nesses «espaços sociais» da rua e da praça passeava-se de palanquim, seguido de criados, pagens e escravos. Estes pagens, moços vindos de Portugal, ainda não tendo corpulência para o ofício da guerra, apresentavam-se a cavalo, como seus senhores, vestidos de sedas e outros panos ricos, com a libré da cor pertencente à família ou casa de seus amos.

Acompanhavam igualmente os fidalgos portugueses seis ou sete «cafres» de Moçambique, hercúleos, possantes, preparados para defendê-los com a vida<sup>(11)</sup>. Quando o fidalgo se deslocava a cavalo, não deixava de ir no seu séquito um palaquim, para poder mudar de transporte, se disso fosse caso. As gentes de todas as nações e categorias enxameavam as ruas, chegadas por terra e por mar, a tratar dos seus negócios<sup>(12)</sup>. As comitivas dos embaixadores e príncipes indianos ostentavam suas riquezas, perante os olhos quase indiferentes do povo, habituado já a tais espectáculos.

Censurável, isso sim, por destoar de tudo o que era comum e vulgar naqueles tempos de ostentação e riqueza, foi, por exemplo, a entrada em Goa da embaixada do Mogor, já no período seiscentista. Era este considerado um soberano muito rico e poderoso, estabelecido no reino de Deli ou Indústão, que, a acreditar-se no vulgo, era senhor de grande opulência.

Correu o povo de todos os lugares vizinhos de Goa a ver as maravilhas que se esperavam. «o aparato e magnificência com que entrava o Embaxador, que imaginavão seria hum acto muyto para ser visto»<sup>(13)</sup>. Mas a decepção foi geral. Onde estavam as jóias, os escravos, os presentes, as plumas, os cavalos, os elefantes? A comitiva apresentou-se de forma muito mesquinha a olhos habituados a outros teres. E, ao que se escreveu posteriormente, «foi a

couza mais ridícula que meus olhos virão por ser o tal Embaixador huma tão triste figura que mais parecia moço de servir<sup>(17)</sup>. Mas esta entrada foi uma exceção. A regra geral era justamente o oposto e o povo nem sempre tinha a lamentar os passos perdidos para ver os grandes da terra. Muito pelo contrário. Especialmente durante o século anterior, a estima e prestígio pessoais dos soberanos e a importância em que eram tidas as relações com os portugueses traduziam-se geralmente em cortejos imponentes.

Nas praças acotovelavam-se os mercadores, exibindo seus produtos. A Goa chegavam em quantidade ou em amostras todas as riquezas do Oriente, desde os tecidos, às especiarias<sup>(18)</sup>. Mesmo os reinos que não mantinham pazes com os portugueses mandavam o que de melhor possuíam na agricultura e nas artes artesanais, empregando nisso os bons favores de mercadores amigos.

Em Goa, todos os dias pareciam ser de mercado. Expostas as produções locais, os tecidos preciosos, os frutos de sabores variegados, as belas peças de loiça, de barro avermelhado, lembrando a terra sigillata, outras de um cinzento delicado, tão finas que nem vidro<sup>(19)</sup>.

Na cidade, ostentavam-se o ouro e as pedrarias, os cavalos ricamente ajazados, a beleza das mulheres, o poder da Inquisição, a vitória sobre os inimigos. Desta última participavam os jogos funerários em honra dos heróis.

O passamento no campo de batalha rodeava-se agora de pompas sociais requeridas pelo perpetuar da memória. As famílias, com os adornos do luto, recebiam os pêsames públicos prestados pela sociedade e pelo estado, por cuja perpetuidade o falecido dera o sangue. Merecera viver quem assim morrera. Tal acontecera, por exemplo, com o filho mais velho de D. João de Castro, o homem honrado que o povo lembraria como tendo empenhado as barbas<sup>(20)</sup>.

O ser e o parecer ser confundem-se. O espaço público torna-se o atributo da representação privada de cada um e de todos os detentores do poder político e religioso. Tudo isto causava a admiração dos recém-chegados.

A extensão do viver religioso propriamente dita abrangia principalmente a igreja, o claustro, o convento, o adro, a casa dos catecúmenos e deveria ser aproveitada e respeitada, pois ostentava a importância e o valor do gládio espiritual, da salvação das almas. Nesse sentido aponta uma larga série de disposições legislativas tomadas ao longo do tempo<sup>(21)</sup>. E, se os nossos hipotéticos visitantes chegassem à cidade em domingo festivo, dia de qualquer orago das muitas igrejas da cidade, podiam admirar os templos enfeitados à moda local, com flores e sedas, o desenrolar da missa e da procissão, os cânticos dos catecúmenos e frades, o povo assistindo, as mulheres debruçadas das varandas ou acompanhando os andores. Haveria até, por vezes, um ou outro auto-da-fé, que também aqui a Inquisição era rigorosa<sup>(22)</sup>.

Evidentemente que a construção de edifícios destinados ao culto adquiria o seu aspecto monumental quando vista no contexto das novas cidades levantadas pelos Portugueses, ou no reenquadramento do traçado das mais antigas, algumas delas anteriores à sua chegada. Nesta arte urbana estavam presentes as tradições da arquitectura portuguesa. Os viajantes que visitavam Goa ficavam admirados pelos belos edifícios, construídos à maneira de Portugal, de pedra, cobertos de telha<sup>(23)</sup>.

A cidade depressa passara a ser um importante centro populacional, com mais de duzentos mil habitantes. Pólo político e mercantil da maior importância, atraindo numeroso grupo de mercadores de todo o vasto Oriente, Goa apresentava um aspecto monumental pelos seus edifícios religiosos e civis, especialmente a partir da segunda metade do século XVI.

Em Goa, além das suas numerosas igrejas, palácios e conventos, era o hospital de Goa, a cargo dos Jesuítas, que maior admiração despertava em todos os visitantes, sendo equipa-



rado aos melhores da Europa. Francisco Pyrard de Laval, que permaneceu na cidade no início do século seguinte, não deixa de se lhe referir em termos altamente elogiosos, ao descrever a cidade com os seus mercados sumptuários, as numerosas igrejas e o cosmopolitismo de uma grande urbe<sup>(24)</sup>.

O estilo renascentista, presente na arte europeia do tempo, foi transplantado pelos portugueses para as cidades do Estado da Índia, Goa, especialmente, procurando igualmente inspiração na beleza da arte local. A igreja do Rosário, uma das primeiras a ser construída, apresentava motivos que a aparentavam com os edifícios similares do sul de Portugal. Erigida por mestres idos do reino nas naus da carreira, ostentava já elementos renascentistas<sup>(25)</sup>.

Também a igreja de Baçaim, a «capital do norte», na costa do Malabar, apresentava a sua fachada em torre, tendo a primeira ligações com a cultura regional através da decoração, principalmente interior.

Este aproveitamento dos elementos da cultura local para valorizar os espaços de culto, como acontecia em S. Paulo de Diu, repetiu-se em todo o Estado da Índia, quer esses motivos fossem de origem hindu quer muçulmana<sup>(26)</sup>.

Os templos construídos nos anos seguintes reflectiram um estilo maneirista fortemente italianizante, através da influência de Sebastiano Serlio. Quando em 1560, os Jesuítas iniciaram a construção da igreja de S. Paulo, com orientação do padre António Quadros, passou a imperar um novo tipo de cobertura que substituiu a tradicional abóbada nervada por abóbadas de «berços»<sup>(27)</sup>. Tal acontece, por exemplo, em Baçaim na igreja matriz, no templo da Graça e na igreja de S. Pedro, na Velha Goa, na igreja de S. Domingos de Damão, na capela-mor do importante templo do Bom Jesus, na igreja do seminário de Rachol<sup>(28)</sup>.

Iniciada em 1562, a Sé de Goa representou um testemunho arquitectónico monumental, aparentada com as grandes catedrais renascentistas. A sua construção foi demorada, só vindo a terminar no segundo quartel do século XVII. De ornamentação muito simples, influenciou a concepção de fachadas de templos posteriores, como o de Cortalim e a da igreja do seminário de Rachol.

Embora a preocupação de monumentalidade fosse predominante nas fachadas, pois representavam o primeiro contacto marcante, visual, dos cristãos locais ou dos forasteiros com o edifício, a arte sacra dos interiores revelava as profundas influências regionais. A inspiração local avivava com pinceladas fortemente coloridas o traçado sombrio das imagens, o revestimento das paredes e dos altares, os quadros de milagres, alguns com nítidas influências orientais<sup>(29)</sup>.

Muitas dessas pinturas murais, ainda hoje visíveis, embora fortemente deterioradas, foram executadas por pintores goeses, que transmitiram ao seu trabalho os sentimentos e estilos das culturas autóctones. Também na galeria dos retratos dos governadores e de prelados, alguns dos quais foram restaurados em Lisboa, há a assinalar esse profundo matiz cultural, principalmente no retrato de D. João de Castro, que se nos afigura de influência Extremo Oriental. Tratar-se-ia portanto de uma pintura quinhentista devida a artista goês, conforme testemunhava Gaspar Correa.

Em conclusão, podemos afirmar que desembarcar em Goa, capital do Estado Português da Índia, no decorrer do século XVI, era e continuou a ser nos séculos seguintes, penetrar em universo de contactos culturais múltiplos e complexos, auscultar o modo de ser, de estar, sentir e pensar dos portugueses no Indico, alterado já pelos factores culturais locais na sua decorrência diária, mas mantendo o fundo alicerce da cultura levada do Reino. Este cadinho de culturas ocidental/oriente, de que Goa foi o paradigma, manteve durante séculos a chama, pouco a pouco desgastada, de uma utopia remota. Na Carreira da Índia viajaram os homens e os ideais, os mode-

los inspiradores, a religião e a arte. Missionários e mercadores, aventureiros e soldados, respondendo a uma intuição, a um chamado, ofuscados por Deus ou pela deusa (Fortuna), contribuíram para que o processo de aculturação avançasse em moldes quase sempre equilibrados e harmoniosos. Mercê da continuidade e permanência da presença portuguesa, assegurada pela constante chegada e partida de naus e armadas, fundiram-se os elementos mais nobres da cultura renascentista europeia, de forte inspiração clássica, as propostas judaico-cristãs igualmente carregadas pela cultura portuguesa, a inspiração árabe, patente na península ibérica e do mesmo modo presente no mundo Índico, e como essência vivencial desta imensa panóplia, a cultura local, de fundo hindu, de uma extrema variedade e riqueza.

Toda esta multifacetada rede de saberes e experiências tradicionais veio a reflectir-se na humanização do espaço, na pintura, na arte, na língua, na religião, no comércio, transformando o Estado da Índia e, sobretudo, Goa, na capital cultural do Oriente, ponto de encontro e de confluência de culturas e de civilizações. Do mesmo modo, na torna-viagem da Carreira da Índia viajaram para Portugal, além dos ricos produtos mercantis, as obras de arte de valor incalculável para o conhecimento dos povos e das culturas indicas: livros impressos em Goa, relatos manuscritos de saberes diversos, marfins esculpidos, lacas, tecas, jóias, perfumes, tapeçarias, panos preciosos, tantas e tantas maravilhas que deslumbraram os portugueses do velho continente, contribuindo para o aprimorar da mentalidade, despertando a poesia e a imaginação.

Este posicionamento em relação ao mundo Índico alargou-se posteriormente a alguns representantes de outros povos ocidentais que se tornaram frequentadores desta «arena inter-regional» de acção política, que foi o oceano Índico<sup>(30)</sup>. E, mais importante, contribuiu para a reestruturação do mundo cognitivo, para o evoluir da mentalidade e para a aceitação do direito à diferença.

Não admira portanto que o dinamismo cultural resultante de fontes tão diversas e opulentas permitisse que a fusão cultural emergente persistisse no tempo até aos nossos dias e viajasse no espaço até ao longínquo reino ocidental, Portugal, alimentando durante séculos um sonho de unidade nem sempre viável e uma esperança ecuménica nem sempre possível.... Ainda hoje, mesmo de olhos bem abertos, podemos visionar um passado personificado em uma cultura nova, ou seja, um novo padrão culturalmente diferenciado de toda a restante Índia, nesses espaços criados pelos portugueses de antanho. Porque a Obra cultural permanece, contra o Tempo, através do Tempo....

## NOTAS

(1) Carneiro, António de Mariz, *Descrição da Fortaleza de Sofalla e das mais da Índia*, nota introd. de Pedro Dias, Fundação Oriente, Lisboa, 1990, p. 31.

(2) Dellon queixava-se de que a sua prisão nos calabouços da Inquisição de Goa era devida a rivalidade de amores que o opusera ao governador de Damão e a um religioso. Dellon, Charles, *Narração da Inquisição de Goa*, (Leiden, 1687), Lisboa, Antígona, 1996, pp. 34-35.

(3) B.N.L. Res. *Memorias para a Historia Ecclesiastica do Arcebispado de Goa e seus Suffraganeos*, fl. 2.

(4) *Ibidem*, fls. 1-iv.º.

(5) *Crónica do Descobrimento e primeiras conquistas da Índia pelos Portugueses*, introd., leitura e notas de Luís de Albuquerque. Lisboa, Impr. Nac.-Casa da Moeda, p. 387.

(6) Carneiro, António de Mariz, *op.cit.*, planta n.º 29.

(7) Idem, *ibidem*, pp. 30-31.

(8) Mendes, A.Lopes, *Índia Portuguesa Breve Descrição das Possessões Portuguesas na Ásia*, Nova Deli-Madras, Asian Educational Services, 1989, vol. I, p. 201.

(9) Brandão, Augusto Pereira, «O Oriente», in *História das Fortificações portuguesas no Mundo*, Lisboa, Alfa, 1989, p. 165.

(10) Pyrad, Francisco de, *Viagem de Francisco Pyrad, de Laval, contendo a noticia de sua navegação ás Indias Orientaes, Ilhas de Maldiva, Maluco, e ao Brazil e os diferentes casos, que lhe aconteceram na mesma viagem nos des annos que andou nestes Paizes (1601 a 1611) com a descripção exacta dos costumes, leis, usos, policia, e governo: do trato e commercio que nelles hat...*, vertida do Francez em Portuguez sobre a edição de 1679. Notas de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara, t. II, Nova Goa, Imprensa Nacional, 1862, p. 67.

(11) Carneiro, António de Mariz, *op.cit.*, pp. 30-31.

(12) Pyrad, Francisco de, *op.cit.*, t. II, p. 30.

(13) Gaspar Correa, *Lendas da Índia*, tomo II, p. 158.

(14) Pyrad, Francisco de, *op.cit.*, t. II, p. 30.

(15) Gaspar Correa, *Lendas da Índia*, tomo II, p. 158.

(16) Pyrad, Francisco de, *op. cit.* p. 67.

(17) Idem, *ibidem*.

(18) B.N.L.Res. *Noticia verdadeira do que succedeo no Estado da India*, fl. 70.

(19) *Ibidem*.

(20) *Ibidem*

(21) Pyrad, Francisco de, *op.cit.*, p. 25.

(22) «Dom João de Castro», in *Lisbonne hors les murs. 1415-1580. L'invention du monde par les navigateurs portugais*, Paris, Autrement, Série Mémoires, 1990, p. 219.

(23) *Constituições do Arcebispado de Évora. Originalmente feitas por Mandado do Ill.<sup>mo</sup> e Rev.<sup>mo</sup> Senhor D.João de Mello, Aecebispo do dito Arcebispado Año de 1565. Novamente impressas por Ordem do Ex.<sup>mo</sup> e Rev.<sup>mo</sup> Senhor D.Frei Miguel de Tavora. Da Ordem dos Eremitas de S.Agostinho* Arcebispo de Évora, Évora, Na Officina da Universidade Anno de MDCC.LIII., cap. XII, pp. 95-96.

(24) B.N.L.Res. *Inquisição*, fl. 106.

(25) Linschoten ao descrever Goa não deixava de afirmar, no ano de 1583, que a cidade estava adornada com belos edificios à moda portuguesa.

(26) Casimiro Cristóvão da Nazaré, *Impressões de antigos viajantes e escriptores sobre a cidade de Goa. Nova Goa*, 1911, vol.VIII, p. 14 e seg. tes. Francisco Pyrad, ao chegar acorrentado e muito enfermo a Goa, foi transportado para o Hospital Real da cidade e testemunha o tratamento que lhe foi dado e a outro enfermo: «Assim que nos foi destinado lugar, o padre Jesuita, director da casa, mandou que nos agasalhassem promptamente, o que foi feito, e nos trouxeram dous leitos; porque logo que um doente sãe do hospital, levanta-se o seu leito, a que chamam *esquife*, acorrentado com todo o seu aparelho. Os leitos são torneados, lacreados de lacre ou verniz vermelho, alguns pintados a cores, outros dourados; o assento he formado de liga de algodão; os travesseiros são cheios de algodão, os colchões e cobertas de panno de seda, ou também de algodão, pintado de toda a sorte de figuras e cores. Chamam aos colchões *Guldrins*. Os lençóis são de panno de algodão, mui fino e branco. E não deixa de declarar: «É pois este hospital o melhor que na minha opinião há no mundo, ou seja pella beleza do edificio e suas pertenças (...) ou seja pella boa ordem e policia que nelle se guarda, limpeza que ahi ha, grande cuidado que se tem dos doentes, assistência e consolação de tudo quanto se pode desejar, assim no que toca a

medicos, drogas e remedios para restaurar a saude, e alimentos que se oferecem, como no que diz respeito à consolação espiritual, que a toda a hora se pode haver». Pyrrard, Francisco de, *Viagem de Francisco Pyrrard*, de Laval, t. 11, pp. 5-7.

(<sup>62</sup>) Os novos elementos seriam, por exemplo, porta, púlpito, etc. Mário Tavares Chicó, «A igreja do priorado do Rosário de Velha Goa, a arte manuelina e a arte do Guzarate», in *Belas-Artes*, 2.ª série, n.º 7, Lisboa, 1954.

(<sup>63</sup>) Carlos de Azevedo, *Arte Cristã na Índia Portuguesa*, p. 37.

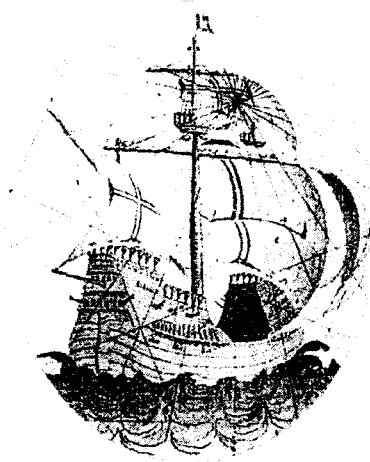
(<sup>64</sup>) Os «bercos» ou «caixotões» eram também denominados painéis quadrados.

(<sup>65</sup>) Carlos de Azevedo, *op.cit.*, pp. 28-32.

(<sup>66</sup>) Não trataremos aqui da magnífica obra de arte constituída pela túmulo do grande Apóstolo S. Francisco Xavier, nem das influências interculturais presentes no seu caixão de prata, feito em Goa, por pertencer aos últimos decênios do século seguinte e por não sermos especialistas. Refere Carlos de Azevedo: «Sabe-se que anteriormente a essa data (1698), chegada do mausoléu oferecido pelo grão-duque da Toscana), o corpo do Santo fora depositado na Capela de S. Francisco de Borja (lado do Evangelho), no cruzeiro da igreja do Bom Jesus, em Velha Goa, por ocasião dos festejos da sua canonização (1624). Nessa capela ficou até ser transferido para a actual (...) no ano de 1659. Em 1624, porém, o corpo já se achava depositado num caixão de prata, mas que ainda não era aquele que lá se encontra hoje.», in Carlos de Azevedo, *op. cit.*, p. 131.

(<sup>67</sup>) Sugata Bose, «Estado, economia e cultura na orla do Indico: teoria e história», in *Oceanos*, (34), Abril-Junho, 1998, pp. 25-27, 30.

ACADEMIA DE MARINHA



V SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA  
**A CARREIRA DA ÍNDIA**

21 a 23 de Outubro de 1998



LISBOA

2003

---

## Os Naufrágios da Carreira da Índia

Cor. Nuno Valdez dos Santos

Tudo quanto sabemos da vida e da obra de D. João II, tudo quanto deduzimos da sua política de sigilo, levam-nos a pressupor que este grande Rei de Portugal teria gizado, meticolosamente, o plano do descobrimento do caminho marítimo para a Índia. Nada fora esquecido... tudo fora cuidadosamente preparado, desde o pessoal e os materiais que seriam necessários até à construção dos navios.

No dizer<sup>(1)</sup>, de Garcia de Rezende, por alturas de 1494, D. João II mandou fazer «dous nauios: & colher a madeira de que se auiaõ de fazer foi mãdada cortar». Além disso procurou seleccionar os homens que constituiriam a grande empresa da Índia<sup>(2)</sup> e estudado muitos outros pormenores da expedição<sup>(3)</sup>.

Mas, conforme Gaspar Correia nas suas «Lendas da Índia»,... «o Rei D. João II de Portugal andando nesta negoceaõ odoeceo e morreo.»

João de Barros<sup>(4)</sup> acrescentou que D. Manuel ao iniciar o seu reinado, «mandou ao mesmo Bartolomeu Dias que tivesse cuidado de mandar acabar os navio segundo ele sabia que conviham para sofrer a furia dos mares daquele Grão Cabo... » – o Cabo da Boa Esperança.

Nos nossos dias<sup>(5)</sup> um distinto historiador e arqueólogo naval, o Comandante Quirino da Fonseca escreveu<sup>(6)</sup> que no reinado de D. João II «iniciava-se pois um brilhante avanço da arquitectura naval portuguesa, dedicado especialmente a engrandecer, aperfeiçoar e aguerrir as naus da primitiva e rude feição ».

Não se sabe, ao certo,<sup>(7)</sup> qual seria a tonelagem exacta dos navios de Vasco da Gama. Admite-se que o principal – a nau «S. Gabriel» – que no dizer<sup>(8)</sup> de Quirino da Fonseca era «representativa da construção naval portuguesa em fins do século XV, destinada às expedições longínquas que os nossos mareantes iriam, activamente, empreender», – teria o porte de 120 toneis, enquanto que a nau «São Rafael» seria menor, da ordem das 100 toneladas<sup>(9)</sup>

Na expedição de Vasco da Gama tomaram parte mais dois navios, uma caravela, a «Bêrrio» e uma nau para mantimentos.

Julga-se que a caravela teria sido adquirida por D. João II a um piloto conhecido pelo nome de Berrio, no ano de 1494, e, logo a seguir à compra fora mandada em missão ao Castelo da Mina. Durante a viagem teria revelado tais condições marinhecas que o Rei, embora oscilasse pelas 50 toneladas, mandou que fosse incluída na futura armada destinada à Índia sendo, para isso, «reforçada» e alterada a sua armação de vela que passou, total ou parcialmente, a pano redondo. No entanto, apesar desta profunda alteração no seu velame, ainda continuou a ser conhecida por «caravela» ou então, por «nave»<sup>(10)</sup>

A estes três navios juntar-se-ia, à data da partida, em Julho de 1497, uma nau que orçaria pelos 200 tonéis, destinada a transporte de mantimentos – as «vitalhas», como então se dizia – e demais «aprestos», ou seja, tudo que era necessário para os navios navegarem.

Esta nau era considerada «velha»<sup>(11)</sup> e por isso, o seu destino estava marcado. Logo que possível, talvez depois de meia dúzia de meses de viagem, distribuiria a sua carga pelos outros navios e, seguidamente, seria incendiada.

A caminho da Índia os navios de Vasco da Gama sofreram violentas tempestades. Um deles, o «São Rafael», encalhou num baixio<sup>(12)</sup> ficou «tudo em seco». Em Calicut, sofreram os pesados efeitos da monção conseguindo sobreviver ao alto grau de humidade, à forte nebulosidade, à chuva persistente, aos ventos intensos da monção e, ainda, a uma forte e desencontrada ondulação.

Após a invernada os navios fizeram-se ao mar e, na primeira oportunidade, o «São Gabriel» e a «Berrio» foram «querenados», ou seja, encalhados propositadamente em praias areadas para limpeza dos cascos, operação aceitável para a pequena caravela mas não para a nau.

Depois de terem atravessado o Índico chegaram, como escreveu o anónimo autor do Roteiro, «... junto com Mombaça e fomos pousar em os «Baixos de S. Rafael», onde pusemos fogo ao navio deste nome porquanto era coisa impossível navegarem três navios com tão pouca gente que éramos»<sup>(13)</sup>.

Nenhum dos escritores contemporâneos teve uma palavra de condenação para a robusta nau «São Rafael» ou apontou-lhe algum defeito ou anomalia. Foi incendiada só porque «não havia homens para a tripularem». Também, para os outros navios, ninguém apontou quaisquer indícios de alquebramento, fadiga dos madeiramentos e mastreação ou necessidade de qualquer fabrico. Eram, na verdade, navios construídos com as melhores técnicas da época, concebidos cuidadosamente para grandes viagens e enfrentarem as maiores tempestades, sendo dotados de excelentes condições marinhas.

A «Bérrio» e a «São Gabriel» chegaram a Lisboa alguns meses mais tarde, respectivamente, nos primeiros dias de Julho e fins de Agosto de 1499, mas pouco se sabe sobre o seu posterior destino.

É possível que a nau tivesse voltado à Índia, incluída na Armada do 1.º Vice-Rei D. Francisco de Almeida, voltando a Portugal em 1508 mas, nada mais se conhece sobre este robusto navio. Quanto à caravela «Bérrio», um manto de silêncio caiu sobre a sua existência, após o seu regresso ao Tejo.

D. Manuel ao ter conhecimento do feito de Vasco da Gama resolveu logo enviar à Índia uma armada «poderosa em armas e gente luzidia» com vista a amedrontar e deslumbrar o Oriente para poder impor uma «paz e amizade» efectiva, além de estabelecer as regras a vigorem nas futuras trocas comerciais que se anteviam que fossem numerosas e excepcionalmente rendosas para Portugal.

Não sabemos como, em cinco meses, foi possível organizar uma armada de treze navios, guarnecidos com 1500 homens, escolhidos entre imensos voluntários. Além disso foram seleccionados os respectivos chefes, a começar pelo Capitão-mor Pedro Álvares Cabral e Sota-capitão da Armada o castelhano Sancho de Tovar, um corpo de uns quinze eclesiásticos e os capitães de cada um dos navios Luis Pires, Gaspar de Lemos, Pero de Ataíde, Vasco de Ataíde, Pero Dias, Nicolau Coelho, Nuno Leitão, Simão de Miranda, Simão de Pina, Ayres Gomes da Silva, Sancho Tovar e Bartolomeu Dias.

Dos navios e suas características quase nada se sabe<sup>(14)</sup>, a não ser o pouco que se deduz nas entrelinhas de uma ou outra passagem de documentos da época. Certamente que seriam os melhores e mais possantes existentes no Reino, com boas capacidades de carga mas sem os requisitos necessários e indispensáveis para longas viagens e enfrentarem mares violentos, como eram os do Cabo da Boa Esperança.

Assim, da leitura da Carta Régia de 15 de Fevereiro de 1500, que nomeia Pedro Álvares Cabral «capitão-mor da armada da Índia»<sup>(15)</sup> depara-se-nos, por três vezes, a designação nos navios da expedição, de «frota» e de «armada», o que faz pressupor que eles constituíam dois grupos distintos.

Recorrendo ao «Regimento de Guerra», constante das «Ordenações Afonsinas» as palavras frota e armada têm significados diferentes – a primeira definia uma «considerável força» enquanto que a segunda era «um pequeno número de navios».

Talvez seja lícito pressupor que os navios de Pedro Álvares Cabral constituíssem dois grupos, um de possantes naus, outro de navios mais pequenos. Aliás, se atentarmos na estampa do «Livro das Armadas» representativa desta expedição considerando que foram desenhados, aproximadamente, à mesma escala, temos que concluir que, de facto, são de diferentes portes.

Com efeito a nau onde ia Pedro Álvares Cabral parece ser a de maior área de pano e, por conseguinte de maior tonelagem, seguindo-se a de Pero de Ataíde e de Sancho Tóvar, esta última referenciada em documentos coevos como tendo 200 toneladas. As naus de Gaspar de Lemos, Pero Dias e de Vasco de Ataíde aparentam ter, sensivelmente, as mesmas dimensões mas a de Luís Pires é ligeiramente inferior, o que se pode comprovar documentalmente. De facto, no Relatório Anónimo, por mais de uma vez é referida como «a caravela de bombarda grossa e bem armada com sessenta ou setenta homens»<sup>(16)</sup> que foi protagonista de uma acção naval de guerra nos mares indianos ou como a «caravela que foi a Sofala»<sup>(17)</sup> mas, na generalidade dos casos, era considerada como nau pois, como escreveu o Piloto Anónimo, da «...Armada que foi a Calicut vieram seis naus, e todas as outras se perderam»<sup>(18)</sup>

Na representação da Armada de Álvares Cabral há um navio – embora só se veja a parte superior de duas grandes velas bastardas e da pequena cevadeira - que, de facto, era de menores dimensões. Tratava-se da caravela de Bartolomeu Dias destinada a fazer o reconhecimento das costas, dado o seu pequeno calado. Infelizmente não pode vencer as vagas alterosas do Cabo da Boa Esperança e foi um dos quatro navios que ali se perderam com a tormenta.

A célebre Carta de Pero Vaz de Caminha e o Roteiro do Piloto Anónimo também distinguem<sup>(19)</sup> na armada diferentes tipos de navios: os «navios pequenos» ou simplesmente «navios» e as «naus» e estas, dado que faziam parte da primeira expedição de carácter diplomático-comercial enviada, expressamente, à Índia, deviam ser das maiores que, então, existiriam em Portugal.

As naus deviam ir a abarrotar de esperanças e de mercadorias para se trocarem por especiarias, pérolas, sedas e rubis e, certamente, que iam carregadas até ao máximo, com a agravante de a carga, devido ao curto tempo de organização da expedição, não estar nas melhores condições de acondicionamento.

Talvez por isso, logo nos primeiros dias de viagem, em mares de Cabo Verde, «se perdeu da frota Vasco de Ataíde, com a sua nau, sem haver tempo forte nem contrário para que tal acontecesse», conforme se informou ao Rei na carta de Vaz de Caminha.

Em terras de Vera Cruz – que depois D. Manuel I chamaria de Terra de Santa Cruz mas que a história designaria por Brasil – Pedro Álvares Cabral fez questão em mandar um emissário ao Reino com «a nova do achamento desta Terra» aproveitando-se, para isso, a «nau dos mantimentos» que, por ser «velha», temiam que não suportasse os mares do Cabo da Boa Esperança.

Com efeito a carga da «nau dos mantimentos» foi distribuída por todos os outros navios e é natural que estes, apenas com cerca de dois meses de viagem, ficassem a abarrotar. No entanto, embora sobrecarregados e, ao que parece sem grande necessidade, por quatro ou cinco vezes reabasteceram-se de água – o que, até certo ponto, se compreende – e de lenha «para que (esta) não lhes minguasse»<sup>(20)</sup>.

Por mera hipótese é lícito pensar-se que a lenha – que hoje nos parece desnecessária – tivesse sido cortada para carregar a «nau dos mantimentos» para que não regressasse ao Reino em lastro mas, como tivesse sobrado muita, foi distribuída pelas naus, sendo carregada sem



grandes preocupações. Talvez, por isso, quando na passagem do Cabo da Boa Esperança «veio um tufão de vento tão forte, e tão súbito por diante que não o percebemos...Neste mesmo instante se perderam quatro naus com toda a sua matalotagem...»<sup>(21)</sup>.

Um dos navios perdidos, foi a caravela de Bartolomeu Dias que, dez anos antes vencera aquele Grande Cabo das Tormentas.

Da Armada só seis navios chegaram a terras indianas sendo, um deles, a pequena caravela «de bombardas grossa e bem armada» que, mais tarde teria uma acção heróica debatendo-se com uma poderosa nau moura, que foi rendida.

Todos os navios de Álvares Cabral chegaram a Calicut carregados da mercadoria, o que se compreende dado a finalidade da viagem. Mas o que nós não compreendemos nem temos possibilidade de estudar e trazer para o contexto desta Comunicação, é o facto da enorme quantidade de pólvora que estes navios carregavam. Com efeito, desde a saída de Lisboa, quer para «tiros de chamamento» quer por razões de salvas, quer para simples festejos, gastaram-se quilos de pólvora – carga, ainda hoje, tão difícil de transportar e manusear a bordo – disparando-se – quase se pode dizer «por tudo e por nada» – os canhões dos navios.

Quem sabe se este hábito de carregar muita pólvora nas naus de outrora tivesse causado terríveis explosões que fizeram afundar os navios que, sem causa aparente, desapareceram no mar.

Mau grado todos os contratemplos passados na Índia e que não interessa aqui focar, os nossos navios deviam ter carregado os seus porões de mercadorias e especiarias. Mesmo com as naus já cheias, em Cananor conseguiu-se, distribuir mais «cem bahares» de canela (que são mais de 400 quintais, cerca de 24 toneladas) tanta que já não havia onde a meter<sup>(22)</sup>.

Se à saída de Lisboa os navios de Pedro Álvares Cabral estavam carregados, de regresso ao Tejo deviam estar super-carregados. No entanto só houve um acidente, que convém ser aqui apontado, transcrevendo-se do Piloto Anónimo as seguintes passagens:<sup>(23)</sup>

«... Aos doze dias de Fevereiro, quase à boca da noite, todos os pilotos e aqueles que tinham cartas de navegar, diziam que estávamos junto à terra; e Sancho Tovar, que era Capitão de uma nau grande – e Soto-Capitão da armada – disse que queria ir adiante de todos. Mandou deitar fora todo o pano, e se pôs adiante das outras naus: pela volta da meia-noite deu ele em seco e principiou a disparar artilharia.»

«Quando o Capitão-mor viu isto, mandou ferrar; mas o vento cresceu tanto pela noite adiante, que o não podíamos aguentar. Logo que amainou, mandou Pedro Álvares os bâteis à nau, com ordem de a salvar, se pudessem, e se não, queimarem-na, voltando com a gente. Neste tempo estava já a nau aberta, e posta em paragem de onde não podia sair. E o vento crescia tanto que as outras naus estavam em grande perigo; de modo que foi necessário muito trabalho para salvar a gente em camisa – tudo o mais se perdeu. A nau era de duzentas toneladas, carregada de especiarias,...».

A indisciplina de um dos capitães das naus, o castelhano Sancho Tovar e, possivelmente a sua jactância em possuir conhecimentos náuticos superiores aos dos seus colegas portugueses e o incumprimento das regras básicas de navegação, conduziram à perda de uma nau de 200 toneladas e de toda a sua carga, especialmente especiarias e aos haveres da tripulação salvando-se os homens «em camisa», isto é, apenas com a roupa que traziam no corpo.

Embora sobrecarregadas e arrostando com as terríveis tempestades do Cabo, as naus e caravela da Armada de Pedro Álvares Cabral, reduzida, apenas a seis unidades, chegou a Lisboa em fins de Junho de 1501, depois de uma viagem de cerca de 15 meses, tendo levado de Lisboa

a Calicut 5 meses e 13 dias e, de Cochim para Lisboa o mesmo tempo espaço de tempo: 5 meses e 13 dias.

Os sinistros marítimos ocorridos na armada – desaparecimento de uma nau em paragens cabo-verdianas, afundamento de mais três e de uma caravela na passagem do Cabo e, por último, o encalhe de uma nau, por culpabilidade do seu capitão deviam ter sido uma grande lição para a formação da «Carreira da Índia».

Talvez que o Rei D. Manuel I, e os seus conselheiros, tivessem tirado as devidas ilações e concluído que, para a segurança da Carreira da Índia, os seus navios não deviam ser de grande porte – da ordem das 200 toneladas – toda a carga a transportar devia ser cuidadosamente estivada a bordo e que a obediência ao chefe e a disciplina de bordo, devia ser um axioma fundamental.

Quer dizer, os três factores que mais pesavam nos naufrágios dos navios da Carreira da Índia eram, a excessiva tonelagem, mau condicionamento e excesso de carga, além da indisciplina dos homens. A História mostra-nos que o Rei D. Manuel I procurou evitar esses nefastos factores na constituição das viagens da «Carreira da Índia».

A 5 de Março de 1501 largaram de Lisboa quatro naus, sob o comando de João da Nova, com destino à Índia. Foi uma viagem «feliz» sem qualquer acidente digno de nota. A 11 de Setembro de 1502, ou seja, pouco mais de ano e meio depois, já todas as naus estavam de regresso ao Tejo, pejadas de boas mercadorias orientais.

O mesmo se pode dizer da 2.<sup>a</sup> viagem de Vasco da Gama que, das vinte naus com que saiu de Lisboa, só veio a perder uma única, a que era comandada por António Fernandes, encalhada no «parcel de Sofala», naquele temível baixio que o Almirante dos Mares da Índia, na sua primeira viagem, tivera tanto cuidado em evitar.

A partir de então, e durante muito tempo, todos os anos saía de Lisboa a Armada das «naus de viagem da Carreira da Índia». Num ano, o de 1505, saíram três Armadas, com um total de trinta unidades, das quais se perderam seis.

Das 277 naus e caravelas que o Rei D. Manuel mandou à Índia, numa média de 12 por ano, perderam-se 28 – das quais 9 desaparecidas, sem razões conhecidas - ou seja uma percentagem da ordem dos 10%.

O regresso da Índia, «a torna viagem», como então se dizia, o número de navios que deixava Goa era, por norma, inferior pois muitos deles ficavam nos mares do Oriente para impor o nosso poderio marítimo ou, então, por não estarem em condições de empreenderem a viagem de regresso. Assim, no mesmo período, dos 172 navios que deixaram Goa com destino a Lisboa, perderam-se 14, sendo 5 desaparecidos por causas desconhecidas, ou seja, um número inferior a 10% de perdas.

Mas toda e qualquer perda, de nau ou caravela, significava muito para Portugal: eram os navios, o dinheiro empatado no trato (comércio), as mercadorias embarcadas, os haveres da tripulação e passageiros e, acima de tudo, a «Vida dos Homens, Soldados, e Fidalguia» que se perdiam para sempre.

Daí todos os cuidados<sup>(24)</sup> do Rei Venturoso para que as «Nãos da Carreira da Índia» não passassem das 400 toneladas, nem fossem menores de 130, que não fosse excedida a sua carga e nem superlotadas em passageiros, além de estarem devidamente preparadas para se defenderem de ataques de inimigos, piratas ou corsários.

Escreveu<sup>(25)</sup> Manuel Severim de Faria que «todos os que tem lido as histórias da Índia, sabem como no tempo que ElRey D. Manoel viveo, não passavão as Nãos da Carreira de 400 toneladas que querendo ElRey D. João pelo tempo adiante acrescentar o Comercio das Drogas,

acrescentou também para isso a grandeza das Naos a 800 e 900 toneladas que eram conhecidas, na voz do povo, por «montanhas de madeira»<sup>(26)</sup> – o que levou o número de naufrágios a aumentar consideravelmente.

Com efeito as estatísticas confirmam as palavras de Severim de Faria.

No reinado de D. João III dos 277 navios que largaram para a Índia e dos 259 que regressaram as perdas foram, respectivamente de 50 e 53. A diferença, com o reinado anterior, quantitativamente não parece ser muito grande mas as consequências é que foram enormes: milhares de vidas, centenas de peças de artilharia, toneladas de mercadorias e especiarias, avultados valores, perderam-se no afundamento dessa centena de navios.

Assim, de 1522 a 1558, verificaram-se mais sinistros marítimos, naufrágios, desaparecimentos que, talvez, em toda a história marítima de Portugal até aos princípios do Séc. XV, o que levou Severim de Faria a comentar<sup>(27)</sup> «foão de tanto pezo, que puserão a todo o Reyno em grandes apertos...».

Vejamos alguns aspectos da odisseia marítima do tempo de D. João III.

A «Carreira da Índia» do ano de 1522, a primeira Armada mandada por D. João III ao Oriente, compunha-se das naus «Nazaré», «Vitória» e «São Miguel» comandadas, respectivamente por D. Pedro da Silva, Diogo de Melo e D. Pedro de Castelo Branco, mas sem Capitão-mor.

Todas as naus eram de grande porte sendo a «Nazaré» considerada uma das maiores do seu tempo – talvez com mais de 400 toneladas – e das mais velhas de Portugal, com uma longa e interessante história a contar<sup>(28)</sup>.

Fora construída na Vila da Pederneira<sup>(29)</sup> por ordem do Rei D. Manuel I datada de 23 de Março de 1500, para «trato grosso» sendo, por isso, oferecida «à Imagem da Nazaré e baptizada sob a sua invocação, com a promessa de que todas as vezes que a dita nau fizesse uma viagem deveria aplicar certa esmola para o Santuário da dita Senhora».

Dizia-se, entre o povo devoto, que uma vez faltara-se a esta promessa e, logo na viagem seguinte, em 1517, a nau foi terrivelmente castigada, sofrendo uma das piores tempestades da sua vida<sup>(30)</sup>.

Das três naus enviadas por D. João III e que partiram de Lisboa em data não perfeitamente confirmada mas compreendida entre 23 de Janeiro e 23 de Maio, só uma, a «S. Miguel», chegou a Goa em «carreira directa» ou seja, nesse ano. As outras duas tiveram que invernar em Moçambique, por avarias várias e necessitarem de urgentes fabricos, em especial no seu massame, ou seja, o conjunto de cabos (cordas, em linguagem de terra), que se encontravam quase todos apodrecidos, sucedendo o mesmo às duas amarras<sup>(31)</sup>.

A muito custo conseguiu-se arranjar na Ilha de Moçambique e terras vizinhas -quatro amarras, duas que se deram ha Vytoria e duas a Nazare»<sup>(32)</sup> e, quando se preparava a reparação ou substituição dos cabos incapazes chegou à Ilha a caravela do reino, comandada por Simão Sodré, com ordem expressa do Rei para as duas naus invernadas partirem de imediato para Goa.

Estava-se em Junho<sup>(33)</sup>, nos princípios da Monção, altura em que os mares do Índico são tão revoltos e tempestuosos que estão absolutamente interditos a qualquer navegação. No entanto, Diogo de Melo e D. Pedro de Castelo Branco não hesitaram: el-Rey «mandava que fossemos junctos ho quall assy cumprymos e partymos daquy quimta feyra que sam nove dias de Junho»<sup>(34)</sup> sabendo, certamente, que eram mínimas as possibilidades de sobreviverem...

Diogo de Melo, numa carta escrita de Goa em 25 de Outubro de 1523 tem um pequeno deslize na sua noção de obediência e desabafa «que partiu... de Moçambique a nove dias de Julho (\*)... muyto contra mynha vontade por saber que nom era tempo por cedo...».

À luz de tudo quanto estudámos sobre o regimem das monções no Índico, de tudo quanto lemos sobre a «Grande Monção de SW», não sabemos como as duas naus «Nazaré» e «Vitória» conseguiram chegar a Goa, depois de sessenta dias de continua tempestade.

Mas, mal chegadas à costa goesa a «Nazaré» se se perdeu naõ foy senam pelo maaõ correjimento que lhe foi dado... porque abrio toda...».<sup>(5)</sup>

Antônio da Fonseca, escrivão da Fazenda da Índia, conforme era norma mandou, em 18 de Outubro de 1523<sup>(6)</sup>, uma longa carta ao Rei, dando-lhe conhecimento das «cousas da Índia», inclusivé do afundamento da nau «Nazaré», sendo bem taxativo:<sup>(7)</sup>

«... Com licemça de Vos' Alteza lhe lembro ho impedimento e dano que recebe em qua mandar naos que pasem de 300 e o mais te 400 tonees pera tomarem carga porque Senhor sendo naos mores disto que digo he muy incuravel ho trabalho delas e emsofrivell pela comprida viagem que esta he que elas am mester muita jemte pera serem remedeadas a qual lhe Vos'Alteza la mamdara dar e ela no caminho fenecem e morrem como fez ha Nazare que dizem morrer lhe 160 homeens...»

D. João III parece não ter seguido os conselhos de Antônio da Fonseca e, assim, a «3.ª Viagem da Carreira da Índia», do seu reinado, era composta por quinze unidades, das quais sete naus de carga de grande porte, três galeões e cinco caravelas, sob o comando supremo do Almirante dos Mares da Índia D. Vasco da Gama que desembarcaria em Goa para desempenhar as altas funções de Vice-Rei da Índia.

Esta Armada da Carreira da Índia, do ano de 1524, ficou na memória dos portugueses e nos fastos marítimos como uma das mais estranhas viagens redondas de Lisboa a Goa.

Os navios partiram do Tejo no dia 9 de Abril de 1524 e, pouco tempo depois de terem dobrado o Cabo da Boa Esperança foram apanhados por um maremoto<sup>(8)</sup>.

Segundo o Padre Gabriel Saldanha:<sup>(9)</sup>

«Uma convulsão submarina agitou o mar e, imprimindo um terrível balanço aos navios, espalhou terror na tripulação. «Não hajais medo; tremem de nós os mares» disse Vasco da Gama erguendo-se impávido no meio dos marinheiros aterrados.»

A este fenómeno – aliás não inédito na história da nossa Marinha – (10) deve-se, possivelmente, a perda de três naus, que foram dadas como desaparecidas.

A nau onde ia Vasco da Gama era a célebre «Santa Catarina do Monte Sinai», construída em Cochim, com cerca de 700 a 800 toneladas<sup>(11)</sup>. Em Lisboa tinham embarcado, clandestinamente três mulheres-aventureiras que, à chegada a Goa, Vasco da Gama – insensível a todos os pedidos – mandou, com severidade açoutar publicamente. Porém, na hora da sua morte, o inflexível Almirante dos Mares da Índia doou, a cada uma das açoutadas uma quantia de 100.000 Reis, para a época muito avultada.

A partir desta viagem de 1524 não mais se encontrou qualquer referência à nau «Santa Catarina do Monte de Sinai» mas o historiador João Vidago, no seu excelente estudo «Sumário da Carreira da Índia»<sup>(12)</sup> apresenta<sup>(13)</sup> a seguinte nota:

«Vêio de tornaviagem, com D. Luis de Menezes, não aparecendo mais. Anos depois se soube que foram apresados por um corsário francês que depois de saquear o navio, pôs-lhe fogo, com todos os que estavam a bordo, para ocultar a sua pirataria»<sup>(14)</sup>.

A toma-viagem da Armada, em 1525, não foi menos feliz que a viagem da «Ida». Em boa da verdade das naus que tinham partido de Lisboa, só duas deixaram a Índia, mas não voltaram às águas do Tejo.

Uma delas era a «Santa Catarina do Monte de Sinai», que teve o trágico fim já referido, a outra foi a «São Roque» que se perdeu de uma maneira insólita. A seu bordo viajava D. Duarte de Menezes, que governara a Índia de 1522 a 1524 e, ao que dizem<sup>(15)</sup> a sua «administração foi uma rampa de vergonha, por onde foi rolando o nosso império». Com semelhante epíteto não é de admirar que ao chegar à barra do Tejo, pretextando a impossibilidade de entrarem por efeitos da maré, mandou a nau seguir «para Sessimbra... para aí dormirem!». Dizem que então deu autorização para que todos fossem dormir a terra, o que foi aceite com geral agrado. Então teria conseguido descarregar «a sua valiosa fazenda» e feito com que a nau desse à costa e se afundasse.

D. João III não acreditou nesta versão e mandou prender D. Duarte de Menezes no «Palácio do Rei», situado no Castelo de Torres Vedras «... até que contasse toda a verdade», o que nunca fez. Ao fim de sete anos de cativeiro... desmoronou-se parte do Palácio e, D. Duarte ou morreu, ou desapareceu. Quem sabe se não teria fugido e, incógnito, passou a viver do seu roubo.

Para completar o quadro de horrores desta malfadada viagem «da Carreira da Índia, de 1525» resta contar que o comandante de uma pequena caravela que vinha em conserva com a nau de D. Duarte de Menezes, de nome «Mossim Gaspar foi morto com o torpíssimo fundamento de não ser português»<sup>(16)</sup> João Vidago acrescenta<sup>(17)</sup> que, por «questões de mando levantou-se a tripulação que, dando morte ao capitão, se fizeram corsários. A caravela foi depois capturada no Estreito e os culpados enforcados»<sup>(18)</sup>.

A odisséia da viagem da «Carreira da Índia do ano de 1524» devia ter ficado na memória dos portugueses, contudo o Rei D. João III e os seus conselheiros não souberam tirar da dura lição as ilações necessárias para que não se voltassem a repetir tais acontecimentos.

Por isso, na viagem redonda do ano seguinte, 1525, naufragaram quatro naus e desapareceu uma outra; nos anos de 1527 e 1528 naufragaram sete navios, em 1530 foram dois mas, em 1531 perderam-se três. Dá-se, depois uma pequena acalmia na longa lista de naufrágios mas, praticamente, a média do número de sinistros marítimos foi sempre da ordem de um ou dois por ano.

Um desaparecimento que impressionou muito os portugueses de mil e quinhentos foi o da nau «Galega», incorporada na Armada do Vice-Rei D. Garcia de Noronha. Era comandada por Bernardim da Silveira, de alcunha o «Drago».

No dizer<sup>(19)</sup> de João Vidago era uma espécie de navio-prisão «carregado de degredados e facinorosos». Mal saída de Lisboa, por qualquer razão a nau teve que arribar mas, pouco depois seguiu viagem e «se perdeu e não dizem as memórias (como de outros) onde.»<sup>(20)</sup> Porém, na tradição popular ficou a ideia que ante uma insubordinação dos degredados Bernardim da Silveira fez explodir o paiol da pólvora da sua nau, morrendo todos os tripulantes e passageiros.

Se folhearmos as páginas da nossa História Trágico-Marítima encontramos o relato de muitos outros naufrágios, quase todos provenientes da «grandeza das naus».

Do reinado de D. João III podíamos apresentar o caso da nau conhecida pelo nome de «Galeão Grande S. João», naufragada em 1552, que «era muito grande, e muito comprida, e ia muito carregada de caixaria e de outras fazendas», como escreveu<sup>(21)</sup>; ou o da nau «São Bento» – onde viajou o nosso épico Luis de Camões – considerada como das maiores existentes em Portugal. No dizer dos portugueses de quinhentos «... fazia tamtas ventagens a todas as outras em grandeza, fortaleza e bondade...»<sup>(22)</sup> mas, nem por isso, deixou de naufragar em 1554; ou, ainda a nau «Conceição», de armadores particulares. Pelo avultado número de tripulantes, mais de 400 homens, devia ser muito grande e naufragou a caminho da Índia por incúria do piloto mas o seu excessivo peso contribuiu para que, logo a seguir ao encalhe, ficasse «toda quebrada e arrombada».

Compreendendo as causas e razões de tantos naufrágios, o Rei D. Sebastião, embora muito jovem – segundo a História<sup>(54)</sup> só «em dias de temporal é que elle folgava de embarcar nas galés e de ir fora da barra contemplar, da pôpa dos navios, o mar embravecido» – procurou sustar o elevado número de sinistros marítimos verificados nas nossas naus, em especial as da «Carreira da Índia».

Para isso – e em defesa, dos superiores interesses de Portugal – publicou uma vasta legislação, ímpar na nossa História. Dos muitos diplomas que, então, promulgou<sup>(55)</sup> destacam-se importantíssimas Leis contemplando a Marinha das quais distinguimos a «Provisão de 19 de Fevereiro de 1569 sobre «Arqueações das Nãos, e Nauios», o «Regimento de 1570» referente à «Tonelagem das Nãos da Carreira da Índia», a «Lei de como ham de hir armados os Navios», a «Lei das Vigias»<sup>(56)</sup> e muitas outras, algumas das quais foram depois acrescidas de correcções e novas disposições que permitiram que se mantivessem em vigor ainda no Séc. XVIII<sup>(56)</sup>.

Na impossibilidade de nos debruçar sobre o contexto dos diplomas que, de facto, conseguiram sustar o número de sinistros marítimos, transcrevemos estas passagens do «Regimento de 1570»:

«E porque Sou informado que as Nãos, que haõ de andar na Carreira da Índia, convem serem de menos porte do que eraõ as que ategora serviaõ por se poderem mais facilmente aparelhar, e carregar, e haverem mister menos gente para as marear... todas as Nãos, que daqui em diante se fizerem por conta da minha fazenda, ou de partes, assim neste Reyno, como na India, para haverem de andar nesta navegação, nao passe cada huma dellas de 450. Toneladas nem seja demenos de 300. que fuy informado, que era o porte, que deviaõ ter para mais commodamente, e com menos risco, e despeza navegar.»

Para concluir estas breves considerações sobre o Rei D. Sebastião vamos, mais uma vez, recorrer a Severim de Faria transcrevendo<sup>(57)</sup> as suas palavras:

«Esta ordem delRey se seguio em quamto elle viveo com tão acertado successo, que nenhuma destas Nãos em seu tempo padeceo naufrago...»

Em abono da verdade temos que reconhecer que esta afirmação não é rigorosamente verdadeira.

D. Sebastião foi proclamado Rei de Portugal em 1557, quando tinha pouco mais de três anos e, por consequência, foram Regentes do Reino sua Avó D. Catarina e o Cardeal D. Henrique, respectivamente de 1557 a 1562 e de 1562 a 1568 ano em que assumiu, de facto, o governo de Portugal.

No período de 1557 a 1568, da «Carreira da Índia» naufragaram sete nau<sup>(58)</sup> e desapareceram cinco por qualquer sinistro marítimo mas, após 1569, esses números<sup>(59)</sup> reduziram-se, respectivamente para três e dois, sendo os naufrágios, ao que nos parece, mais devidos a erros humanos de que a outras causas. Com efeito três das naus perdidas encalharam em locais bem conhecidos dos nossos pilotos: em 1573 a nau «Santa Clara» naufragou no Brasil, quando arribava ao Reino; em 1576 a nau «S. Jorge» perdeu-se à entrada da Ilha de Moçambique e, em 1577, a nau «S. Pedro» perdeu-se nos baixos das Chagas<sup>(60)</sup>. Na torna-viagem de 1573 desapareceram as naus «Reis Magos» e «S. Francisco», nunca se conseguindo apurar a causa dessa ocorrência.

Assim, podemos afirmar que o Rei D. Sebastião estava, de facto, a seguir o rumo certo quanto à tonelagem das naus da «Carreira da Índia».

De 1580 a 1640 Portugal ficou sob o nefasto jugo filipino e, no dizer <sup>(61)</sup> de Severim Faria «Tornarãõ a ser tamtos os naufragios, que de trez Naós, que partem da Índia, raramente chegam as duas a salvamento... as causas de se ter perdido tamtas Naós do tempo delRey Filipe para cá, que se veyo a cuidar que era isto algum misterio, não havendo outro mais que este erro fatal da grandeza desvairada das Naós, e do superficial concerto das querenas».

Com efeito o Almirante Brás de Oliveira apontou<sup>(62)</sup> que «contam uns livros velhos: haver carra-cas portuguezas de 1:700 toneladas. Grandes navios redondos, mais esguios em cima do que em baixo, de sete e oito cobertas, onde se alojavam 2:000 homens, e que podiam carregar 2:000:000 de libras.»

É certo que o Rei Filipe II de Portugal, III de Espanha, numa leve tentativa<sup>(63)</sup> procurou sustar a ambição dos armadores das naus da Carreira da Índia e dos «homens do trato» (mercadores) de produtos orientais reduzindo as tonelagens das naus, mas, como se escreveu,<sup>(64)</sup> há «sempre a arte de sophismar a lei sempre a ambição de ganho, e sempre o naufrágio e a miseria o resultado da cobiça e da incuria».

Quando as perdas por sinistros marítimos atingiram um elevado número, então o Rei espanhol mandou ouvir os mais abalizados técnicos construtores, navais os mais experimentados homens do mar, os mais competentes mestres da Ribeira das Naus de Lisboa e do Porto e, segundo Brás de Oliveira<sup>(65)</sup> «até um bispo que das cousas do mar e da milicia mostrava ter especial erudição».

Dessa consulta certamente que muitos dos seus pareceres e demais documentos ainda dormem nos poeirentos arquivos de Portugal e de Espanha. Há precisamente cem anos Sena Barcelos descobriu e publicou<sup>(66)</sup> um interessante estudo que intitulou: «Construções de Naus em Lisboa e Goa para a Carreira da Índia no começo do Seculo XVII», no qual transcreve, na íntegra, o Relatório datado de 12 de Setembro de 1619 em que o Almirante João Pereira Corte Real se pronuncia sobre a Carreira da Índia e a construção das respectivas naus.

Em 22 de Janeiro de 1622 o Rei Filipe III de Portugal, por Carta Régia, mandou que as naus a construir em qualquer ponto do nosso país para a Carreira da Índia tivessem, sómente três cobertas para que houvesse «... menos perdas e mais sucessos...» mas, esta determinação, não teria sido bem aceite porquanto, passado um ano, em 22 de Setembro de 1623, o Rei voltou a dar ordens para que se fizessem novas consultas aos «peritos de construção naval, a navegadores e mais entendidos das cousas do mar».

Não é possível, por falta de tempo, debruçarmo-nos sobre estas consultas e demais documentos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Biblioteca Nacional e em muitos outros arquivos e bibliotecas portuguesas para se fazer uma cuidada leitura e estudo profundo e tirar as devidas ilações. Por isso limitamo-nos, principalmente, à consulta das obras impressas indicadas na Bibliografia e ao excelente estudo de Sena Barcelos que nos permitiram firmar a nossa opinião que a principal causa da maioria dos naufrágios da Carreira da Índia foi a excessiva tonelagem das naus, carregamento demasiado e inadequada arrumação, além, em alguns casos, da falta de preparação das tripulações.

Ao longo deste pequeno estudo sobre os «Naufrágios da Carreira da Índia» podiam ter sido apontados muitos mais exemplos de sinistros marítimos remontando a séculos passados e descrever algumas facetas ou ocorrências mais actuais, com pouco mais de cem anos, pois, no dizer do Almirante Gago Coutinho<sup>(67)</sup> a «Carreira da Índia» só acabou em 1861, com a última viagem da «Fragata D. Fernando II e Glória» e, essa viagem foi, também, uma página da nossa epopeia marítima. Mas, os vinte minutos concedidos não só não permitem tais descrições como também obrigam a que se dê por terminada esta breve Comunicação, concluindo-se que foi a «grandeza desvairada» das naus – algumas ultrapassando as 800 e 900 toneladas – o «erro fatal» que provocou muitos dos naufrágios da «Carreira da Índia».

## NOTAS

- (1) In: *Crônica do Rei D. João II*.
- (2) Consulte-se *O Mistério de Vasco da Gama*, de Armando Cortesão, Coimbra, J.L.Ultr., 1973. Tenha-se, tb., em atenção os grandes conhecimentos náuticos de D. Francisco de Almeida, Afonso de Albuquerque e de muitos outros que, indubitavelmente, eram do conhecimento de D. João II.
- (3) Repare-se no cuidado do Rei em mandar emissários a terras do Oriente, para obterem informações.
- (4) In: *Ásia*, Dec. I, liv. IV, Cap. I.
- (5) Em 1934.
- (6) In: *A Caravela Portuguesa*, p. 129, Ed. de 1934.
- (7) Idem, p. 204.
- (8) *Ibidem*.
- (9) Antiga medida de peso que valia 13,5 quintais, o que correspondia a cerca de 793 Kgs. O mesmo que -Tonel.
- (10) J.P. Machado e V. Campos, *Vasco da Gama e a sua Viagem de Descobrimtos*, Lx., 1969, p. 29.
- (11) Vide: M. Leone, *Pedro Alvares Cabral*, Lx., 1962, p. 196. Para João de Barros, *op. cit.*, Cap. II, esta nau ia apenas -amarinhada-.
- (12) A SW da Ilha de Pemba. Devido a este encalhe ficou conhecida pelo nome de -Baixo de S. Rafael-.
- (13) Vide: P. Machado e V. Campos, *op. cit.*, p. 223.
- (14) Só se conhecem o nome de três navios: *Anunciada*, *El-Rey* e *S. Beto*, vide M. Leone, *op. cit.*, p. 141 (nota\*). Admite-se que haveria um navio com o nome de *S. Miguel*.
- (15) Transcrita por M. Leone, *op. cit.*, p., 128.
- (16) M. Leone, *op. cit.*, p. 286.
- (17) Idem, *ibidem*, p. 332.
- (18) Idem., *ibidem*, p. 333.
- (19) Idem, *ibidem*, pp. 158, 160, 165.
- (20) Idem, *ibidem*, p. 194.
- (21) Idem, *ibidem*, p. 236.
- (22) Idem, *ibidem*, p. ?
- (23) Idem, *ibidem*, pp. 324 e 325.
- (24) Vide A. Manescal, *Sistema ou Collecção dos Regimentos Reaes*, Lx., T. 2.
- (25) In: *Noticias de Portugal*, Lx. 1740, Discurso VII sobre as cauzas dos muitos Naufragios, que fazem as Nãos da Carreira da Índia, pela grandeza dellas. Pelo seu grande interesse para o presente estudo, transcreve-se em Anexo, este *Discurso* de M. Severim Faria.
- (26) Christiano Barcellos, *Construção de Naus em Lisboa e Goa para a Carreira da Índia no começo de Séc. XVII*, Lx., Bol. Soc. Geog. Lisboa, 1898-1899 p. 60.
- (27) *Op. aut. cit.*
- (28) Vide: P.M. Laranjo Coelho, *Pederneira*, Lx., 1924, p. 23.
- (29) Idem, *ibidem*.
- (30) Idem, *ibidem*, p. 34.
- (31) Vide: *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central, 1497-1840*, Lx., vol. VI, (1519-1537).
- (32) Idem, *ibidem*, p. 178.
- (33) Idem, *ibidem*, a p. 178 indica-se «9 de Junho» e a p. 242 a data «9 de Julho».
- (34) Idem, *ibidem*, p. 178.
- (35) Veja-se a nota (34).
- (36) Idem, *ibidem*, pp. 222 e 224.
- (37) Idem, *ibidem*, pp. 180-237.
- (38) Idem, *ibidem*, p. 224.
- (39) Segundo alguns historiadores, como Faria e Sousa na *Ásia Portuguesa* este fenómeno passou-se na região de Melinde; para outros autores contemporâneos foi no *Mar de Cambaia*. Para o P. G. Saldanha na *Hist. de Goa* foi na região de Malabar.



- (<sup>89</sup>) In: *Hist. de Goa (Política e Arqueológica)*, Nova Goa, 1925, p. 56.
- (<sup>90</sup>) Consulte-se *Hist. de Portugal Restaurado* de Conde da Ericeira (D. Luís de Menezes) 2.º vol., p. 287.
- (<sup>91</sup>) Q. Fonseca, *op. cit.*, p. 257.
- (<sup>92</sup>) Publicado nos Anais do Club Militar Naval, Lx., 1969.
- (<sup>93</sup>) *Op. dita.* 301 nota(<sup>94</sup>).
- (<sup>94</sup>) Em 1508 tinha sucedido um caso semelhante, felizmente, Vide: J. Vidago, *op. cit.*, p. 84, nota(<sup>95</sup>)-a.
- (<sup>95</sup>) P. G. Saldanha, *op. cit.*, p. 52.
- (<sup>96</sup>) M. Faria e Sousa, *Ásia Portuguesa* vol. II, p. ?
- (<sup>97</sup>) *Op. cit.*, p. 301 nota(<sup>98</sup>).
- (<sup>98</sup>) No reinado anterior houve um caso semelhante. Vide: J. Vidago, *op. cit.*, p. 294 nota(<sup>122</sup>).
- (<sup>99</sup>) *Op. cit.*, p. 313 nota(<sup>100</sup>).
- (<sup>100</sup>) M. F. e Sousa, *op. cit.*, vol. VI, p. 493
- (<sup>101</sup>) Vide: *Hist. Tragico-marítima*, compilada por Bernardo Gomes de Brito, vol. I p.17, ed. 1904.
- (<sup>102</sup>) Vide: Q. Fonseca, *op. cit.*, p. 286.
- (<sup>103</sup>) Vide: *Portugal Dicionário Histórico* de Esteves Pereira e Guilherme Rodrigues, vol. VI, p.780.
- (<sup>104</sup>) Vide: *Collecção da Legislação Antiga e Moderna do Reino de Portugal* Parte 1 da Legislação Antiga. Coimbra, 1816.
- (<sup>105</sup>) Veja-se a obra *ant. cit.*.
- (<sup>106</sup>) D. João IV, por Lei de 29 de Janeiro de 1643, confirmou as *Ordenações Filipinas e outras Leis do Reino*, algumas das quais se mantiveram em vigor, pelo menos nas partes principais, por mais de duzentos anos.
- (<sup>107</sup>) *Op. ant. cit.*.
- (<sup>108</sup>) Genéricamente qualquer navio da Carreira da Índia, fosse nau, galeão ou caravela, era designado por *nau*.
- (<sup>109</sup>) Sobre as estatísticas da Carreira da Índia e seus sinistros seguiu-se J. Vidago e Faria de Sousa nas *op. ant. cit.*. Seguiram-se, para confirmação ou casos de dívida outras obras como a *Relação de Naufrágios de Navios Portugueses* de M. F. Colombo, *Recent Studies of Historic Portuguese Shipwrecks in South Africa* de B. R. Stuckenberg e *Shipwreck and Survival on the South-East Coast of Africa* de A.R. Willcox.
- (<sup>110</sup>) Sobre este baixio consulte-se. H. leitão in *Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino*, vol. III Apêndice, p. 172.
- (<sup>111</sup>) *Op. ant. cit.*.
- (<sup>112</sup>) In: Prefácio da obra *Construção de Naus em Lisboa e Goa para a Carreira da Índia, no começo do Século XVII* de C. Barcellos, p. 10.
- (<sup>113</sup>) Para um melhor conhecimento da política naval espanhola filipina consultar *A Marinha da Coroa de Portugal no tempo dos Filipes*, Frazão de Vasconcelos, Congresso Mundo Português, Vol. VI, p. 251, Lx., 1940 e *Las Armadas de Felipe II*, R. C. Martinez, Madrid, Ed. San Martin.
- (<sup>114</sup>) C. Barcellos, *op. cit.*, pp. 8 e 9.
- (<sup>115</sup>) Que não foi possível identificar, supondo-se, por mera hipótese que fosse D. Fernando Martim Mascarenhas, Bispo do Algarve, Inquisidor e Conselheiro de Estado.
- (<sup>116</sup>) In. *Bol. Soc. Geogr.Lisboa*, 17.ª Série, 1898-1899 Lx., 1899.
- (<sup>117</sup>) Vide: *Anais Club Militar Naval*, ano de 1921, p. 33.

## ANEXO

### DISCURSO VII

*sobre as cauzas dos muitos Naufragios,  
que fazem as Nãos da Carreira da Índia,  
pela grandeza dellas.*

Sendo as Nãos da Carreira da Índia as Embarçaçoens em que Portugal mete a principal substância de seu cabedal em Dinheiro, Armas, Soldados e Fidalguia delle, para em retorno lhe trazerem as riquezas do Oriente he notorio a todo este Reyno quantas destas Nãos se perdem quasi todos os annos. Pelo que parece obrigação muy precisa tratar-se do remedio de tal grande danno pois em cada Não destas, alem da gente, se perdem muitos milhoens e sendo esta perda tamanha he a mais ordinaria que padecemos, e ainda por vezes se tem apontado varias causas deste mal, parece que de todas ellas he a mayor, e mais prejudicial a demasiada grandeza das Nãos, e o mão concerto. que se lhes faz com a querena e porque sabido o princípio, que estes erros tiverão. se poderaõ mais facilmente remediar, apontarei a noticia que delles tenho.

Todos os que tem lido as historias da Índia, sabem como no tempo que ElRey D. Manoel viveo, naõ passavaõ as Nãos da Carreira de 400 toneladas, isto se vê assim. pelo dizerem os mesmos Historiadores, como pelo numero da gente. que nellas hia.

Morto ElRey D. Manoel, e querendo ElRey D. Joaõ pelo tempo adiante acrescentar o Commercio das Drogas, acrescentou tambem para isso a grandeza das Nãos a 800 e 900 toneladas, parecendo aos que deraõ este alvitre que poupava muito em naõ acrescentar o numero dos vasos e que se ganharia tanto mais na pimenta quando mór quantidade delia se trouxesse: porèm em lugar destes dous proveitos. se seguiraõ a ElRey duas grandes perdas. A primeira de gente porque como as Nãos se fiseraõ taõ grandes e a Índia esta sempre pedindo Soldados embarearaõ se nestas Nãos de ordinario 700 e 800 homens e ainda mais, os quaes com a variedade dos Climas, incommodidades da embarçaõ, imundicia e aperto da Não vem a adoecer na viagem quasi todos. Na vida do insigne Martyr do Japaõ Carios Espinhola § 2 se diz que na Não, em que partio de Lisboa houve tantos enfermos, que chegaraõ num dia a se darem 400 sangrias e assim vem a fallecer grande numero de gente perdendo-se os Soldados e a despeza que para elles se tem feito. A segunda perda a que deraõ causa as Nãos grandes foy a vinda, e por isso foy muito mayor porque com esta occasiaõ se perde o fruito e retorno de todo o Comercio da India a razãõ he porque quanto mayores saõ as Nãos, tanto concorre a ellas mais gente, cuidando que vaõ mais seguros e as carregaõ com tanta confiança de roupas, e caixa-ria que naõ sómente vem entulhadas, e quasi maciças com o recheyo mas ainda no Convés he às vezes taõ grande o numero de caixas postas humas sobre as outras, que fica a caixa-ria mais alta que o Castello da Popa, e para sahir da Proa à Popa he necessario subir pelas caixas como por hum monte. Isto naõ somente lemos em muitas relaçoens de naufragios mas de presente mo testificou o Senhor Bispo eleito de Cranganor Francisco Barreto, que passou na Não em que veyo pelo que ou estas Nãos se perdem totalmente, ou padecem grandes perigos nas tormentas, chegando cã por milagre depois de ter alijada toda a fazenda ao mar, como se tem visto por experiencia tantas vezes, e particularmente no anno de 91 e 92 em que partiraõ da

Índia 17 Nãos, 2 Galeões, e huma Caravella e 2 Nãos novas, e destas vinte e duas embarcaçoens, só chegarão a Lisboa as Nãos S. Christovão, e S. Pantelão que por serem as peores, vinhão descarregadas. E as outras vinte se perderão.

Estas duas perdas causadas pela grandeza das Nãos, foraõ de tanto pezo que puserão a todo o Reyno em grandes apertos porque como morrerem tantos Soldados na viagem, foy necessario mandar todos os annos muita mais gente à Índia e com os muitos naufragios, que em todo o tempo delrey D. Manoel se não tinham visto ficou elrey D. João tão falto de cabe-daes, e drogas, que veyo a quebrar no anno de 1544 com tres milhoens de divida em Flandes para cuja satisfaçãõ empenhou o Patrimonio Real na mayor parte dos juros, que lhe hoje vemos.

Conhecido este grande mal de grandeza das Nãos pelos do Conselho delrey D. Sebastião que succedeo a Elrey D. Joaõ seu Avô procuraraõ remediar e atalhar tão manifesto danno, porque não sómente se perdia em huma Náo inestimavel riqueza, mas muita gente, Fidalgos, Soldados de grande valor, Pilotos, Mestres, Marinheiros, Artelharia, e Bombardeiros gente toda feita nesta Carreira que tanto neste Reyno, como na Índia, faziãõ muito notavel mingoa; e assim ordenando ElRey hum Regimento para a casa da Índia, que anda impresso no anno de 1570 mandou nelle as folhas 217 que nenhuma Náo da Índia fosse mais que de 300 até 400 Toneladas, como se vê das palavras seguintes: E porque Sou informado que as Nãos, que haõ de andar na Carreira da Índia convem serem de menos porte do que eraõ as que ategora serviaõ por se poderem mais facilmente aparelhar e carregar, e haverem mister menos gente para as marear, e invernando fazerem despezas, que sera causa de se poderem fazer, e armar outros respeitos, que me a isso movem, que todas as Nãos, que daqui em diante se fizerem por conta da minha fazenda, ou de partes, assim neste Reyno, como na Índia, para haverem de andar nesta navegaçãõ, nao passe cada huma dellas de 450 Toneladas, nem seja de menos de 300 que fuy informado, que era o porte, que deviaõ ter para mais commodamente, e com menos risco, e despeza navegar. Esta ordem delRey se seguio em quanto elle viveo com tão acertado successo, que nenhuma destas Nãos em seu tempo padeceo naufragio como se vê da memoria das viagens das Nãos, tirada dos livros da Casa da Índia, que anda impressa, e se apresentou ao Conselho no anno de 1622.

Depois delRey D. Sebastião, entrou ElRey D. Filippe o Prudente, que quando se tornou para Castella quiz deixar arrendada a pimenta a mercadores e assim mesmo, a fabrica, e concerto das Nãos para saber com certeza quanto lhe rendia a Casa da Índia. Com esta occasiãõ desejando os Contratadores da pimenta lograrse dos annos dos seus contratos pretende-raõ mandar vir grande quantidade della e para isso acrescentaraõ a grandeza das, Nãos, como se tinha feito em tempo delRey D. Joaõ, e porque o concerto de Nãos tão grandes era notorio que lhes havia de custar muito mais caro aos Contratadores do apresto dellas porque se não podiaõ tirar a monte para se concertar, como as Nãos menores introduziraõ a querena Italiana, para que sem tanto custo seu, emendassem as Nãos estando dentro na agoa.

Destes dous principios se tornaraõ a seguir os inconvenientes antigos, e ainda mayores: porque com a grandeza, e carga sobeja das Nãos, tornaraõ a ser tantos os naufragios, que de tres Nãos que partem da Índia, raramente chegam as duas a salvamento, e o concerto da querena he de tão pouca importancia que ficaõ as Nãos verdadeiramente sem remedio e reparadas somente no exterior. Estas saõ as causas de se terem perdido tantas Nãos do tempo delRey Filippe para cá que se veyo a cuidar, que era isto algum misterio, não havendo outro mais que este erro fatal da grandeza demasiada das Nãos, e do superficial concerto das querenas. Em razãõ deste danno tão prejudicial, por muitas pessoas praticas deste Reyno, se escreveu por vezes contra elle, sendo o primeiro Joaõ Bautista Lavanha, no naufragio da Náo Santo

Alberto, onde diz estas palavras. Tal foy a perdição desta Não Santo Alberto taes os successos de seu naufragio, causado naõ das tormentas do Cabo da boa esperanza, pois sem chegar a elle com prospero tempo se perdeu, mas da querena e sobrecarga, que como a esta Não assim a outras muitas no profundo do mar haõ sepultado, ambs poz em pratica a cobiça dos Contratadores, e Navegantes: os Contratadores, porque como sejade muito menos gasto, dar querena a huma Não que tirala a monte, folgaõ muito com a invenção Italiana, a qual posto que serve para aquelle mar de levante a cujas tormentas, e tempestades podem pairar Galès, e onde cada outo dias se toma porto. Neste nosso Oceano he o successo huma das causas da perdição das Nãos porque alem de se apodrecerem as madeiras; posto que sejaõ collidas em sua sazam com a continua estancia no mar, e desencadernaremse com as voltas da querena e grande pezo de tamanhas carracas, calafetandoas por este modo recebem mal a estopa por estarem humidas, e pouco enxutas, e quando depois navegando saõ abaladas de grandes mares, e combatidas de rijos ventos, despedemna e abertas daõ entrada à agoa, que as sosobra, e assim tem mostrado a experiênciã que quando desta danosa invenção se nao usava, fazia huma Não dez, ou doze viagens à India, e agora com ella naõ faz duas. O mesmo disseraõ outros muitos zelosos do bem commum, até ultimamente se deraõ no Conselho dous grandes Memoriaes impressos no anno de 1622 em que se mostrou com evidencia que a grandeza que se usava nas Nãos era em danno da Fazenda, da Milicia e do Estado do Reyno. Pelo que vistos estes Memoriaes, se mandou deixassem as Nãos grandes, e se tornassem a fazer Nãos pequenas, e em effeito se fizeraõ, e tiveraõ excellento successo. e no anno de 1633 as Nãos pequenas que se fizeraõ foraõ à Índia em quatro meses, e meyo, e voltaraõ em cinco meses, cousa que nunca aconteceo a Não alguma grande. Porém os homens do mar, e mais officiaes, como saõ interessados na grandeza das Nãos, porque quanto saõ mayores tanto mayor he o espaço de sua liberdade, ou de seu lugar, para o venderem, tornarão a persuadir aos Ministros, que convinha fazerem-se Nãos grandes e naõ pequenas e assim o dirãõ sempre, porque saõ suspeitos na materia e elles fizeraõ fazer a terceira coberta taõ alterosa que enfraquece as Nãos, e os Camarotes se tem tornado em câmaras. Com tudo por se dar salisfação à gente do Mar se deve fazer boa conta dos Soldados, e Fretes, que se lhes devem dar nesta viagem, q naõ convem sejaõ menores, que os que os Ingleses, e Olandeses daõ aos seus Marinheiros, antes com ventagem. E se nas Nãos pequenas ficaõ defraudados, e levando menos, que os Estrangeiros, isso se lhes deve suprir em dinheiro e em os forrar de alguns direitos, mas naõ em lhes acrescentar os lugares com que ElRey perca as suas Nãos, pois mais interessa a Fazenda Real em irem as suas embarçaõens a salvamento, que nos suprimentos que a esta gente se lhe pode acrescentar. Finalmente as vantagens, que as Nãos pequenas levaõ às Nãos grandes, saõ muito notorias, porque as Nãos pequenas saõ muito mais ligeiras, nevegaõ menos quartas, e com qualquer vento, e pedem menos fundo, e para as pelejas saõ de muito mór effeito. As Nãos grandes pelo contrario andaõ menos, porque navegam em mais quartas, naõ se movem senaõ com vento largo, pedem muito fundo, com que perigaõ em muitos portos, e naõ servem para a guerra, como he notorio, e o nota Joaõ Botero, quando trata das forças delRey de Polonia, dizendo que por as Armadas da Christandade porem de ordinario suas forças em vasos grandes perderaõ muitas vezes as occasioens, que houveraõ de alcançar, se foram embarçaõens mais ligeiras, e o mesmo nos tem acontecido com os Olandeses que por os seus Baixeis serem Galeoens, sempre ficaram superiores às nossas Nãos quando se encontram com ellas.

O caso he que cinco Galeoens ou Nãos pequenas, custaõ tanto como tres Nãos grandes, e vindo cinco Baixeis destes que dizemos juntos, vem huma Armada muito poderosa, e vindo

tres Nãos vem tres Carracas muito fracas, as quaes depois de duas viagens, se mandaõ desfazer na Ribeira e os Galeoens podem servir depois de muitos annos, assim nas viagens como nas Armadas da Costa: porèm o que sobre tudo se pode considerar he que de cinco Navetas, que partem da India todas chegam ao Reyno, senaõ quando Deos conhecidamente nos quer castigar e partindo tres Nãos de Goa, he quasi milagre chegarem cã todas por quanto do mesmo porto de Goa, por sua grandeza, e immensa carga saem já perdidas, como aconteceu à Não Reliquias, que dando à vella, se foy ao fundo, antes de sahir do porão de Cochim.

Por conclusaõ de tudo nos pode servir de demonstraçaõ desta verdade o exempro, que vemos nos Olandeses, os quaes com os Galeoens estaõ feitos Senhores do Cõmercio da Índia, porque as embarçaõens ordinarias em que navegaõ, naõ passaõ de 500 Toneladas. E ainda que algumas vezes usaõ de outras mayores e que chegaõ a 800 podem-no fazer sem tanto risco, como nós. porque a sua carga naõ he de roupas, ou caixaria, senaõ de Drogas cosidas em fardos, e nenhuma fazenda vay fora do seu lugar, porque a carregaçaõ corre pelos Ministros da sua bolsa, e naõ pela cobiça dos nossos Marinheiros, que costumaõ carregar as nossas Nãos à sua vontade. Pelo que naõ excedendo ordinariamente os Navios de suas Frotas de 450 toneladas há mais de 50 annos, que fazem viagem, sem saberem quasi que cousa he naufragios, nem perderem Galeaõ de Carreira, e todas as vezes que se encontrarão com as nossas Nãos, ficaraõ superiores na pejeja, como temos dito, assim por serem mais os seus Galeoens. que as nossas Nãos, como pela vantagem da ligeireza. Por estas razões lhes rende tanto o Cõmercio da India, que saõ hoje os mais poderosas mercadores de Europa e sem algum Principe entrar em sua companhia, só com os ganhos do Cõmercio que todos os annos lhe chega a salvamento nas Galeoens, saõ bastantes a sustentarem a guerra na India, e no Brasil contra Sua Magestade com taõ grandes Armadas, e numero de Soldados, que naõ há Principe fora de Espanha, que atêgora podesse fazer outro tanto.

Alèm destas causas bem sey, que há outras muitas para se as Nãos perderem: porèm a demasiada grandeza e as querenas saõ os defeitos mais ordinarios, e mais faceis de remediar, e que tem occasionado mais naufragios, que todos os outros juntos. Pelo que totalmente convém, assim, para conservarmos o Cõmercio, como para prevalecermos contra os Olandeses, que se deixem estas fataes Nãos de suma grandeza, e tornemos aos Galeoens e Nãos pequenas, com que este Reyno alcançou o Senhorio da Índia, pois he axioma certissimo dos Filosofos, e Politicos, que as cousas permanecem, em quanto se conserva as causas. que as produzirão. E deste modo evitará Sua Magestade, ver cada anno perder as suas Nãos com tantos milhares de cruzados de cabedal, e tantos Vassallos seus, que tanto lhes custaraõ aos pôr na Índia, e tornar embarcar para Portugal. E os Officiaes, Marinheiros, e Passageiros das Nãos, escusara de botar com seus mesmos braços ao mar aquellas riquezas, que adquirirão com taõ compridos trabalhos, e riscos, e o que he mais, perder as vidas, despedaçados nos penhascos das Costas bravas da Etiopia, ou escapando daqui, às mãos dos Cafres, e de cruelissimas fomes, dando sepultura a seus corpos nos ventres dos Tigres, e outras semelhantes féras dos ardentess desertos da Cafraria.

«Noticias de Portugal» escrita  
por *Manuel Severim de Faria*  
Edição de 1740.

## BIBLIOGRAFIA

- BARATA, João da Gama Pimentel, *Relações entre as técnicas de construção naval portuguesa do Século XVI e dos mestres construtores poveiros*, Póvoa do Varzim, 1968.
- BARCELLOS, Cristiano, *Construção de naus em Lisboa e Goa para a carreira da Índia no começo do Século XVII*, Lisboa, Bol. da Sociedade de Geografia de Lisboa, 7.ª Série 1898/1899, n.º 1 e 2, 1899.
- BRITO, Bernardo Gomes de, *História Trágico-Marítima* compilada por Lisboa, Biblioteca de Classicos Portugueses, 1904-1909.
- CAMPOS, Viriato (e J. Pedro Machado), *Vasco da Gama e a sua Viagem de Descobrimientos*, Lisboa, Ed. Camara Municipal de Lisboa, 1969.
- COLOMBO, Maria Filomena, *Relação de Naufrágios de Navios Portugueses ocorridos a Oriente do Cabo da Boa Esperança. 1580-1700*, Lisboa, Rev. «Studia» n.º 54/55, 1996.
- FILGUEIRAS, Octávio Lixa, *Construções Navais Portuguesas*, Coimbra, 1965.
- FONSECA, Henrique Alexandre da, *Contribuição para o estudo das características das Naus e Galeões dos Séculos XVI e XVII. Ordenações Filipinas de 1607 e 1613*, Lisboa, Academia de Marinha, 1992.
- FONSECA, Quirino da, *Os Portugueses no Mar* s.1/S.d..
- FRUTUOSO, Eduardo (e António Lopes e Paulo Guionte), *O Movimento da Carreira da Índia nos Séculos XVI-XVIII*, Lisboa, Actas do I Simpósio de História Marítima, pp. 199-264, Academia de Marinha, 1994.
- GUNNOTE, Paulo (e António Lopes e Eduardo Frutuoso), *O Movimento da Carreira da Índia nos Séculos XVI-XVIII*, Lisboa, Actas do I Simpósio de História Marítima, pp. 199-264, Academia de Marinha, 1994.
- LEITÃO, Comandante Humberto, *Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino (1608-1612)*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1947.
- LEONE, Metzner, *Pedro Alvares Cabral*, Lisboa, Editorial Aster, 1968.
- MACHADO, J. Pedro (e Viriato Campos), *Vasco da Gama e a sua Viagem de Descobrimientos*, Lisboa, Ed. da Camara Municipal de Lisboa, 1969.
- POUJADE, Jean, *La Route des Indes et Ses Navires*, Paris, Ed. Payot, 1946.
- REGO, António da Silva, *Viagens Portuguesas à Índia em meados do Século XVI*, Lisboa, *Estudos de História Luso-Africana e Oriental*, Academia Portuguesa da História, 1994.
- SALDANHA, Padre M. J. Gabriel, *História de Goa (Política e Arqueológica)*, Nova Goa, 1925.
- SOUZA, Manuel Faria e, *Ásia Portuguesa*, Porto, livraria Civilização s.d.
- VIDAGO, João, *Sumário da Carreira da Índia (1497-1640)*, Lisboa, *Anais do Clube Militar Naval*, 1969.



# A Alimentação dos Náufragos

1.º Ten. António José Duarte Costa Canas

## INTRODUÇÃO

Um problema que desde sempre preocupou os marinheiros terá sido a alimentação. A falta de espaço para armazenamento dos produtos, as más condições de conservação que conduziam à deterioração dos géneros e as intempéries que tinham por consequência a destruição dos recipientes onde se armazenavam os produtos são algumas das causas que contribuíam para agravar este problema.

Sendo este um grave problema em condições normais, seria decerto agravado em condições excepcionais, como acontecia em caso de naufrágio. O objectivo desta apresentação será averiguar o modo como os náufragos se adaptaram à sua nova situação e se alimentaram em ambientes inhóspitos. Para atingir tal desiderato analisámos dois textos da *História Trágico-marítima: Relação da mui notável perda do Galeão Grande S. João e Naufrágio da Nau Conceição nos baixos de Pero dos Bambos, no ano de 1555*.

Decidimos escolher apenas dois textos para os analisarmos com alguma profundidade, não alargando demais esta exposição. A nossa escolha recaiu sobre estes dois textos pelo facto de retratarem situações bastante diferentes:

O Galeão Grande S. João naufragou no regresso da Índia para Portugal, enquanto a Nau *Conceição* naufragou viagem de ida para a Índia.

O primeiro naufragou junto à costa sul-africana, enquanto a segunda naufragou junto a uns baixos no Índico.

A opção tomada pelos sobreviventes foi função do local do naufrágio. Deste modo os náufragos do Galeão Grande S. João optaram por realizar uma viagem por via terrestre até atingirem um local frequentado por navios portugueses, enquanto que no caso da Nau *Conceição* a única solução seria tentar construir uma embarcação para abandonar o ilhéu em que se encontravam. De referir que mesmo no caso do Galeão esta foi a primeira solução em que o capitão pensou, no entanto, foi abandonada pelo facto de não disporem dos materiais necessários à sua concretização, ou então porque tinham outra alternativa que era a viagem por terra, ao contrário dos da Nau que apenas tinham uma opção.

Começaremos a nossa apresentação com um breve resumo das condições em que ocorreram os naufrágios, para de seguida passarmos ao tema central do nosso trabalho. Sendo diferentes as condições em que ocorreram os naufrágios provavelmente também o seriam as soluções encontradas para resolver o problema da alimentação. Estamos principalmente interessados em averiguar os seguintes aspectos:

Se eram salvos géneros dos transportados a bordo e se esta era uma das prioridades dos sobreviventes ou se por outro lado era dada maior importância a outros artigos?

Como era efectuada a distribuição dos alimentos, estando principalmente interessados em saber se existiam privilegiados neste processo de distribuição.



Como eram obtidos os produtos alimentares: por simples recolha na Natureza ou por aquisição a populações autóctones, e neste último caso o que trocavam para obter os géneros?

Tentaremos ao longo da nossa análise evidenciar as diferenças existentes entre um e o outro caso, tentando ainda relacioná-las com as condições de ocorrência do naufrágio.

## **OS NAUFRÁGIOS**

### ***Galeão Grande S. João***

Este navio partiu da Índia em Fevereiro de 1552, vindo bastante carregado, como normalmente acontecia com as naus da Índia. Por este motivo o navio atrasou-se, encontrando-se ainda no Índico na época dos temporais. Este facto associado à deficiente qualidade do aparelho levou à perda do velame e do leme, ficando o navio sem capacidade de manobra. Nestas condições o galeão foi arrastado por uma tempestade tendo fundeado junto à costa do Natal, num local desabrigado, tendo sido destruído pela tempestade.

A decisão inicial do capitão foi de estabelecer um acampamento na praia e com a madeira recuperada do galeão construir um caravelão para enviar a Sofala para trazer socorro. Tendo o galeão ficado totalmente destruído decidiram que tentariam atingir o rio de Lourenço Marques por via terrestre. Após terem estado alguns dias na praia onde arribaram, para convalescença dos feridos iniciaram a sua peregrinação, cerca de quinhentas pessoas das mais variadas origens sociais: nobres, marinheiros, soldados e escravos. Destes chegaram ao seu destino vinte e dois, tendo os restantes falecido pelo caminho, vitimados pela fome e pela sede, pelas feras ou em luta com os habitantes das regiões por onde passaram.

### ***Nau Conceição***

Esta naufragou na viagem de ida para a Índia, conforme anteriormente referido. O naufrágio ocorreu por inépcia do piloto, que tendo determinado mal a posição do navio fez com que este encalhasse nos baixos de Pero dos Banhos. O encalhe ocorreu durante a noite, a vinte e dois de Agosto de 1555, tendo-se dirigido os naufragos para um pequeno ilhéu que ficava junto dos baixos assim que nasceu o dia. O primeiro dia após o naufrágio foi aproveitado para, utilizando o batel e o esquife da nau recolher as pessoas que nela se encontravam assim como mantimentos. No entanto, logo no segundo dia, o capitão e oficiais da nau, juntamente com alguns marinheiros e artífices: carpinteiros e calafates decidiram abandonar os restantes sobreviventes. Para tal, dirigiram-se com as embarcações do navio para junto da nau, tendo aproveitado a madeira desta para reforçar as embarcações, recolhendo mantimentos da nau e partindo.

Os que ficaram naquele pedaço de terra organizaram-se o melhor que puderam, recolhendo todos os destroços que o mar lançava na praia e fazendo uma jangada para tentarem recolher mais alguns materiais da nau encalhada. Com a madeira recolhida decidiram construir uma embarcação para alguns deles tentarem atingir a Índia onde organizariam socorro para recolher os restantes. Nesta embarcação, nos finais de Setembro de 1555, isto é aproximadamente um mês após o naufrágio, partiram cerca de quarenta, levando consigo a maior parte dos mantimentos existentes no ilhéu.

O grupo que ficou naquele pedaço de terra era composto por cento e sessenta e seis pessoas. Estes esperaram por socorro até finais daquele ano. Em Janeiro de 1556 começaram a morrer alguns deles devido à fome que passavam. Começando a perceber que o socorro prometido não chegaria decidiram então construir uma embarcação na qual tentariam sair do local o maior número possível dos que ainda sobreviviam. No primeiro de Abril desse ano de 56, embarcaram vinte e sete dos sobreviventes. Entretanto conseguiram atingir umas ilhas por alturas de Melinde, onde passados alguns meses foram recolhidos por negros que os levaram até um rei mouro que lhes deu transporte para a Índia. A Cochim chegaram doze dos que abandonaram o ilhéu na terceira embarcação, entre os quais se encontrava obviamente o autor do relato. Além destes teriam sobrevivido também alguns dos pertencentes ao segundo grupo a abandonar o ilhéu, dizendo o autor do texto, que eles teriam chegado a Cochim menos de dois meses após terem largado. Quanto aos que partiram usando as embarcações da nau o autor não nos diz se teriam ou não sobrevivido, mas é muito provável que tal tenha acontecido pois foram aqueles que tinham os melhores meios para fazer a viagem até à Índia.

## **A ALIMENTAÇÃO**

### **Géneros recolhidos do navio naufragado**

A recolha de mantimentos, na maior quantidade possível, antes do navio ser destruído pela fúria do mar, seria uma das preocupações principais dos tripulantes, evidenciada em ambos relatos analisados. No caso do *S. João* esta intenção teria surgido quando entenderam que o navio perdera praticamente todo o governo. A primeira ideia foi levar o galeão para um local abrigado onde fundeariam, recolhendo armas e mantimentos para a praia, estabelecendo aí acampamento enquanto alguns iriam num caravelão, construído com madeira do galeão, em busca de socorro. Já anteriormente vimos que esta alternativa teve que ser abandonada em virtude do galeão ter ficado praticamente todo destruído. Como o desembarque se realizou durante um temporal tornou-se muito difícil usar as embarcações do navio para desembarcar pessoas e material, tendo estas sido destruídas nas manobras de desembarque. A maioria das pessoas continuava a bordo sem meios para chegar à praia, pelo que decidiram ir largando amarra até encalharem. Quando tal aconteceu a nau começou a partir-se nadando então as pessoas até à praia muitas delas agarradas a caixas com materiais transportados no navio. Nestas condições os materiais recolhidos teriam sido praticamente aqueles que o mar lançou junto a eles. O autor não menciona mantimentos, no entanto, teriam recolhido diversos materiais que usaram como moeda de troca, quer nas transacções com os habitantes autóctones quer mesmo vendendo géneros entre os sobreviventes, como veremos adiante. Este facto significa decerto que cada um se teria preocupado em salvar parte da fortuna que trazia de terras indianas, dando talvez prioridade a estes bens particulares sobre os que seriam úteis a toda a comunidade naquelas terras.

Na Nau *Conceição* a situação foi bastante diferente. Assim que perceberam que tinham encalhado, preocuparam-se logo em colocar a maior quantidade possível de mantimentos num local elevado da nau. O primeiro dia após o encalhe foi destinado ao resgate de pessoas e bens do navio, tendo decerto conseguido recolher bastantes, pois alguns meses depois ainda existiam no ilhéu géneros dos que foram salvos da nau. Embora tivessem ficado sem as embarcações logo no segundo dia, conseguiram recolher mais material usando uma jangada assim como aquele que o mar lançou no ilhéu.

### **Gêneros adquiridos às populações locais**

Esta situação ocorreu com mais frequência no caso do *S. João*, embora mesmo para os sobreviventes do galeão não fosse muito fácil adquirir gêneros, devido à hostilidade de algumas das populações com quem contactavam. Outra razão que dificultava a aquisição de alimentos, mesmo junto de populações amigáveis era a escassez desses gêneros naquela região sul-africana. O ferro era um material muito valioso em África pelo que normalmente trocavam pregos por mantimentos.

Quanto aos sobreviventes da nau *Conceição*, não adquiriram alimentos enquanto estiveram no ilhéu junto aos baixos onde encalharam, pelo facto deles serem desabitados. No entanto, aqueles que saíram na última embarcação, onde estava o autor do relato, também compraram alimentos nas ilhas onde foram parar. Os doze sobreviventes deram todos os bens de que dispunham aos negros que os levaram para junto do rei mouro que os enviou para a Índia. Os bens que lhes restavam incluíam dinheiro, peças de prata, veludo e coral.

### **Gêneros recolhidos na Natureza**

Esta seria obviamente a principal forma de obtenção de gêneros alimentares, tendo sido praticada tanto pelos sobreviventes da nau como do galeão. No entanto, em ambas as situações se verificaram dificuldades, embora de tipo diferente num caso e no outro.

Para os náufragos que realizaram a expedição por via terrestre o principal obstáculo, apontado pelo autor do relato, seria a existência de feras, que atormentavam aquelas pessoas, impedindo que algumas se separassem do grupo para tentar recolher água ou alimentos. No entanto, aliado a este receio existiria também uma notável falta de solidariedade entre aqueles náufragos, como adiante veremos, quando abordarmos a forma como era feita a distribuição dos alimentos. Entre os alimentos que teriam recolhido nos locais onde passaram conta-se a água, peixe, animais do monte e frutos silvestres.

Os náufragos do baixo de Pero dos Banhos, ao contrário dos mencionados no parágrafo anterior, aproveitaram ao máximo os recursos que a Natureza colocou à sua disposição num espaço tão exíguo. O próprio autor do texto denota a sua admiração numa frase que ilustra bem esta prodigalidade do local onde sobreviveram durante vários meses:

E com estas misericórdias que víamos, tínhamos tão grandes esperanças que Deus nos havia de salvar, como se claramente o víamos diante de nossos olhos. Quem cuidara que cento e sessenta e seis pessoas se podiam sustentar cinco meses em uma praia de areia de trezentos passos de comprido e cento e sessenta de largo, sem outro mantimento senão o que Deus ministrava.

Uma das maiores preocupações para qualquer náufrago seria decerto a obtenção de água doce, pois consegue-se sobreviver bastante mais tempo sem comer que sem beber. Embora tivessem recolhido alguma da água do navio esta duraria pouco tempo, pelo que se tornava necessário tentar obter uma fonte permanente de fornecimento do precioso líquido. Para tal decidiram escavar um poço tendo ao fim de três dias de trabalho conseguido obter água no poço. Esta no início apresentava um mau sabor, mas com o tempo esse sabor melhorou, conseguindo eles obter a água necessária para a sua sobrevivência. Aproveitaram também a água da chuva, quer enquanto permaneceram no ilhéu, quer depois, quando de lá saíram e a água que levavam na embarcação se acabou.

Relativamente aos alimentos sólidos também os recursos postos à sua disposição foram aproveitados ao máximo. O ilhéu era um local frequentado por um grande número de aves. Estas foram sendo abatidas para servirem de alimento a todos os que permaneceram no ilhéu. Também o mar fornecia recursos abundantes, tendo eles construído uma embarcação para poderem pescar sempre que o estado do mar tal permitia. Entre eles existiam ferreiros que fabricavam anzóis a partir do ferro recolhido dos destroços da nau, sendo por vezes necessário fabricá-los em grandes quantidades pelo facto dos tubarões destruírem muitos anzóis. De entre as espécies pescadas, além dos tubarões são também referidos os pargos. Quando o tempo não permitia a pesca alimentavam-se de caranguejos e de ervas que cresciam no ilhéu. Na viagem que realizaram do ilhéu até às ilhas de Mameluco levaram quinze tubarões secos tendo também pescado algumas douradas durante a viagem. Nas ilhas onde foram parar alimentaram-se de caranguejos, moreias, búzios, cocos e lagostas que lá existiam em grande quantidade.

### **Distribuição dos alimentos**

Nos parágrafos que se seguem vamos ver o modo como eles distribuíam os alimentos dentro do grupo, assim como apresentaremos as medidas tomadas para evitar o esgotamento dos recursos devido a um consumo exagerado. Esta é uma das matérias em que se nota uma diferença maior entre um e o outro naufrágio. A solidariedade existente dentro de um e do outro grupo são totalmente diferentes. Uma das explicações para esta diferença de comportamentos poderá residir no facto de um naufrágio ter ocorrido na viagem de ida para a Índia, enquanto o outro sucedeu no regresso, embora nada nos relatos nos forneça essa indicação.

No naufrágio do galeão *S. João* verifica-se que o sentimento dominante dentro do grupo é aquilo que em linguagem popular se designa: «cada um por si». Os géneros eram vendidos entre os elementos do grupo e a preços, de acordo com as afirmações do autor, bastante exagerados, referindo ele que chegavam a ser vendidas peles de cabra para alimentação. A água, recolhida ao longo do caminho era vendida por aqueles que a iam buscar aos restantes membros do grupo, que lhes davam o seu dinheiro para poderem beber alguma água.

Relativamente a medidas tomadas para poupar mantimentos não existem referências a elas, uma vez que como se iam deslocando constantemente não deveriam ter carregado muitos géneros, sobrevivendo basicamente dos géneros que adquiriam e que recolhiam nos locais por onde passavam.

Entre os sobreviventes da nau *Conceição* as coisas passaram-se de modo totalmente diferente, embora tenha existido um pequeno grupo que abandonou os restantes logo após o naufrágio. Entre os que ficaram no ilhéu e posteriormente entre aqueles que de lá saíram em direcção às ilhas onde foram recolhidos por negros, nota-se que é dada uma importância fundamental à distribuição equitativa dos géneros alimentares. Desde o início que foram nomeadas pessoas para guardarem os mantimentos e fazerem a sua distribuição diária, o mais equitativa possível. Um aspecto que o autor realça por diversas vezes é a necessidade de existir sempre alguém que assuma a liderança do grupo. Numa primeira fase essa tarefa foi atribuída a D. Álvaro de Ataíde, que seria o mais nobre do grupo, no entanto, as suas decisões não eram totalmente cumpridas por ele ser demasiadamente jovem. Quando ele partiu, na primeira embarcação construída pelos naufragos, a liderança do grupo foi assumida por três elementos, entre os quais se contava o autor do texto. A existência de alguém que «regesse» o grupo terá sido fundamental para a manutenção da disciplina e solidarie-

dade entre os seus elementos. Esta solidariedade foi especialmente notada quando sendo já muito pouco o material combustível para cozinhar os alimentos decidiram que apenas seria cozido o peixe para distribuir aos doentes e mais fracos, comendo os restantes o peixe cru. Notou-se também esta solidariedade quando verificaram que não deveria chegar socorro da Índia e decidiram construir uma embarcação para levar aqueles que quisessem abandonar o ilhéu, distribuindo uma quantidade maior de alimentos por aqueles que construíram a embarcação.

Os artigos eram distribuídos igualmente entre todos e duma forma racionada, de forma a garantir que durariam o maior intervalo de tempo possível. Conseguem assim que, vários meses após o naufrágio, ainda existam géneros dos recolhidos da nau, nomeadamente queijo e vinho, apesar de D. Álvaro de Ataíde ter levado a maioria desses géneros na embarcação em que partiu para a Índia. Também os géneros recolhidos no local eram racionados, especialmente a água. As aves existentes no ilhéu começaram por ser consumidas duma forma algo desordenada enquanto o líder foi D. Álvaro, no entanto, quando ele partiu até este consumo se passou a fazer dum modo mais racional.

### **A fome e a sede**

Até este momento apresentámos as medidas tomadas para garantir a sobrevivência entre aqueles grupos de naufragos. No entanto, vimos no princípio que apenas um reduzido número de elementos de cada um dos grupos sobreviveu, tendo a maioria deles morrido como consequência da fome e/ou da sede. Ambas as descrições são bastante dramáticas a esse respeito, referindo o consumo de ossos torrados ou peles de cabra no caso do *S. João*, ou de urina e água salgada entre os sobreviventes da nau *Conceição*.

Esta carga dramática encontra-se nas palavras dos autores dos relatos pelo que nos parece ser melhor apresentar a transcrição dalgumas dessas descrições para apresentar todo esse drama:

E Manuel de Sousa, ainda que estava maltratado do miolo, não lhe esquecia a necessidade que sua mulher e filhos passavam de comer. E sendo ainda manco de uma ferida que os cafres lhe deram em uma perna, assim maltratado se foi ao mato buscar frutas para lhe dar de comer. Quando tornou, achou D. Leonor muito fraca, assim de fome como de chorar, que depois que os cafres a despiram, nunca mais dali se ergueu nem deixou de chorar; e achou um dos meninos mortos, e por sua mão o enterrou na areia. Ao outro dia tornou Manuel de Sousa ao mato a buscar alguma fruta, e quando tornou achou D. Leonor falecida e o outro menino, e sobre ela estavam chorando cinco escravas com grandíssimos gritos.

Também no relato do naufrágio da nau *Conceição* encontramos descrições do desespero, atingido pelos participantes naquela saga, motivado pela fome, chegando ao ponto de quase renegarem a sua fé religiosa:

e assim nos partimos sem sabermos onde nos levavam. Contudo não pedíamos a Deus senão que não morrêssemos à fome, que antes tomara servir mouros com guardar a fé de Cristo, que parecer como vi muita gente, que juro em verdade, que de tripas de peixe me não pude nunca fartar.

Ambos os relatos se encontram recheados de descrições como as acima transcritas, sinal evidente das condições por que terão passado os participantes em ambos os naufrágios.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Embora não se possam tirar grandes conclusões dum trabalho cujo objectivo fosse apresentar factos descritos pelos autores dos relatos, relativos à forma como foram resolvidas as necessidades alimentares, consideramos que alguns aspectos merecem realce:

Em primeiro lugar, uma afirmação que pode parecer uma verdade de La Palisse, mas que deve ser destacada: a diferença entre as soluções encontradas está intimamente relacionada com as condições em que se deu o naufrágio e com os recursos postos à disposição pela Natureza.

No entanto, e apesar do meio ser um factor determinante para as escolhas assumidas, existe um outro que em nossa opinião terá influenciado bastante o comportamento dos sobreviventes, e que está relacionado com o facto de uma viagem ter ocorrido à ida e outra no regresso da Índia. Os que naufragaram à ida são muito mais solidários e preocuparam-se em salvar o máximo de mantimentos possível. Por outro lado, aqueles que naufragaram no regresso teriam outras preocupações prioritárias. Embora pela descrição do autor se possa deduzir que o mar não lhes deu oportunidade de salvar praticamente nada daquilo que estava a bordo nota-se que dinheiro assim como outros objectos de valor existiriam em abundância dentro daquele grupo, que permitia transacções quer entre os elementos do grupo quer com os habitantes dos locais por onde passavam.

Finalmente considera-se que merece especial destaque a forma como em ambas as situações, mas especialmente no caso da nau *Conceição*, foram resolvidos os problemas que se lhes colocaram, com tão poucos recursos disponíveis, e como estes homens conseguiram sobreviver tanto tempo em condições tão hostis.



**Naufrágio da Nau Santiago,  
relatado pelo P.<sup>e</sup> Pedro Martins**

Prof. Doutor *António Rodrigues Baptista*

Não se publica esta comunicação por o autor não ter entregue o texto.





# Missão de Inventário de Sítios Arqueológicos Submersos: Costa Norte de Moçambique (1993)

Doutor *Jean-Yves Blot* – texto e ilustrações.

*M. L. Pinheiro Blot* – colaboração

**Resumo** *Realizou-se uma missão de levantamento de sítios arqueológicos submersos com o Departamento de Arqueologia da Universidade de Maputo na costa Norte de Moçambique em Junho e Julho de 1993. Iniciou-se nessa ocasião um inventário do património submerso daquele litoral desde a zona de Mongincual, a sul da Ilha de Moçambique, até à fronteira com a Tanzânia, no rio Rovuma, a norte do Cabo Delgado, com especial destaque para a zona da Ilha de Moçambique onde foram visitados diversos sítios e analisados vestígios de descobertas anteriores, entre as quais dez peças de artilharia de bronze, das quais se faz uma descrição e um esboço de análise de proveniência. O tema geral da missão é apresentado no âmbito de um modelo histórico e arqueológico, da frequência marítima ao longo da costa moçambicana nos últimos dois milénios.*

**Résumé** *Une mission de relevé de sites archéologiques submergés organisée avec le Département d'Archéologie de l'Université de Maputo a eu lieu sur la côte Nord du Mozambique en Juin et Juillet 1993. A cette occasion a été commencé un inventaire du patrimoine submergé de cette côte depuis la zone de Mongincual, au sud de l'île de Mozambique, jusqu'à la frontière avec la Tanzanie, sur la rivière Rovuma, au nord du cap Delgado. Une attention particulière a été donnée à la zone de l'île de Mozambique où ont été visités et analysés des vestiges provenant de découvertes antérieures, parmi lesquels dix pièces d'artillerie de bronze dont il est fait une description et une esquisse d'analyse de provenance. Le thème général de la mission est présenté dans le cadre d'un modèle historique et archéologique de la fréquentation maritime le long de la côte du Mozambique pendant les deux derniers millénaires.*

**Abstract** *A mission of survey of archaeological underwater sites organised with the Department of Archaeology of Maputo University took place on the Northern coast of Mozambique in June and July 1993. On this occasion was initiated the inventory of the submerged heritage on this coast from the area of Mongincual, at the south of Mozambique island, up to the northern border with Tanzania on the Rovuma river, north of Cape Delgado. Special attention was given to the area around Mozambique Island where were observed and analyzed several remains associated with previous finds, among which ten pieces of ordnance in bronze which are described and for which is proposed an analysis of their provenance. The general scope of the mission is presented within the framework of an historical and archaeological model of maritime frequentation along the coast of Mozambique during the last two millennia.*

O presente artigo, concebido em duas partes de abordagem muito distinta, destina-se a enquadrar um tema monográfico de arqueologia naval relacionado com a Carreira da Índia no Norte de Moçambique no horizonte cronológico de largo espectro no qual se integra.

O texto tem como ponto de partida uma missão de reconhecimento arqueológico dos sítios submersos da costa norte de Moçambique levada a cabo pelo autor com o apoio e parti-

cipação do departamento de Antropologia e Arqueologia da Universidade Eduardo Mondlane, de Maputo no âmbito de um protocolo de investigação deste departamento com uma entidade particular (Eurotri). A missão teve lugar uns escassos meses após o final de duas décadas de guerra civil em Moçambique.

Neste contexto, o objectivo consistia numa sondagem do potencial arqueológico de zonas litorais, tendo em vista a eleição de um ou vários sítios que pudessem servir de núcleo nível técnico como orçamental, com investigadores da referida Universidade e técnicos existentes na Ilha de Moçambique a possibilidade de se criar na Ilha um centro de conservação de materiais provenientes do meio submarino e um núcleo expositivo monográfico.

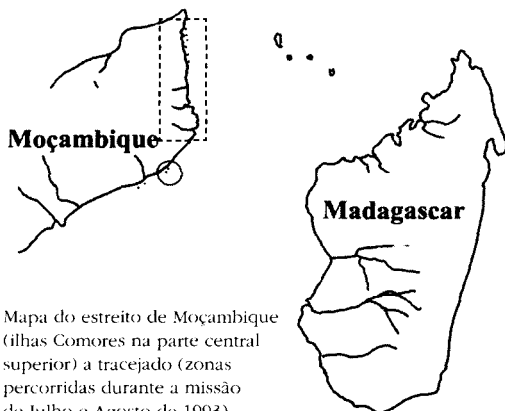
O território abrangido no terreno representou várias centenas de milhas da costa setentrional moçambicana percorridas em cerca de três semanas com uma embarcação motorizada abastecida em combustível a intervalos regulares por um veículo todo o terreno que acompanhava a progressão em direcção a norte.

A zona prospectada durante a missão de Julho e Agosto de 1993 incluiu na sua parte mais meridional um reconhecimento pontual em Mongincual assim como as águas da Ilha de Moçambique e imediações. Uma sequência mais a norte incluiu o baixo Pinda a partir da baía de Nacala e uma longa sequência continua mais a norte ainda, desde a cidade de Pemba (antiga Porto Amélia) até a fronteira com a Tanzânia no rio Rovuma, a norte do Cabo Delgado.

A missão contou com a participação do Dr. Ricardo Teixeira Duarte, director do Departamento de Antropologia e Arqueologia da Universidade Eduardo Mondlane, de José Rosado, funcionário do Museu de Ciências Naturais de Maputo, de Abraão Viegas, antigo aluno do referido departamento universitário e de um funcionário da Associação dos Amigos da Ilha de Moçambique a quem se recorreu para o uso de um veículo de todo o terreno.

Além do próprio reconhecimento no terreno baseado em inquéritos junto de pescadores e populações litorais, incluindo visitas a sítios submarinos e consultas de arquivos locais, como foi o caso em Pemba, a missão incluiu uma sondagem dos dados então existentes – materiais e documentais – dispersos em diversas instituições moçambicanas e portuguesas. O conjunto, que constituiu um esboço de carta arqueológica do património submerso norte-moçambicano, incluía um modelo exploratório do património náutico e submarino relacionado com aquela costa do Oceano Índico.

De maneira não surpreendente, a parte relacionada com a presença portuguesa ocupa um lugar de destaque no trabalho aqui apresentado onde são discutidos alguns achados relacionados com navios da Carreira da Índia sem que o tema esgote os tipos de vestígios postos em evidência no decurso da missão. As peças de artilharia em bronze de que falaremos adiante foram levantadas no início dos anos 1970 junto à ilha de Moçambique sem que fosse registado, na altura, o respectivo contexto arqueológico preciso. Esta situação levou-nos a propor para a



Mapa do estreito de Moçambique (ilhas Comores na parte central superior) a tracejado (zonas percorridas durante a missão de Julho e Agosto de 1993).

interpretação dessas peças de origem portuguesa uma abordagem metodológica que desenvolvemos na segunda parte do presente texto e que diz respeito a sítios de naufrágio dos séculos XVI e XVII.

O destaque dado neste inventário arqueológico do património submerso a peças de artilharia obedece à distorção bem conhecida provocada em inventários arqueológicos em meio submarino por peças cujo tamanho, morfologia normalizada e robustez físico-química e morfológica contribuem para a sua «visibilidade» em meio submarino. Para o observador, primeiro protagonista do inventário, mesmo quando muito alheio a temáticas arqueológicas, tais peças oferecem contrastes facilmente destacados debaixo de água.

Ao lado das peças de artilharia, um efeito semelhante observa-se no caso do vasilhame de cerâmica de grandes dimensões (jarras – ânforas no caso do Mediterrâneo). Foi o que se verificou em relatos de mergulhos em torno a ilha de Moçambique.

O destaque assim conferido a peças de morfologia específica associadas a períodos e contextos culturais precisos contrasta com a falta de visibilidade de sítios desprovidos de tais componentes (navios de madeira sem artilharia nem vasilhame de cerâmica, por exemplo) mas cuja presença potencial se impõe na altura de ser esboçado um modelo do património submerso abrangido pelo território prospectado. Referiremos adiante alguns critérios aplicáveis à especificidade náutica e histórica da costa moçambicana.

Na segunda parte do presente artigo abordaremos alguns casos específicos observados no decurso da missão, relativos aos últimos séculos da história do território. O destaque dado a uma colecção de dez bocas de fogo retiradas das águas da ilha de Moçambique no início da década de 1970 ilustra a natureza das perguntas que podem nascer do estudo monográfico de tais colecções. Mas antes, propomos esboçar uma síntese que integra a arqueologia náutica do litoral moçambicano na tela de fundo de toda a costa oriental de África.

## **CARREIRA DA ÍNDIA: PREMISSAS DE UM CONCEITO**

Mundo de fronteira para os períodos históricos mais recuados, o extenso litoral de Moçambique surge como o território de problemáticas arqueológicas que ultrapassam de longe o período associado à presença portuguesa e abrangem a totalidade do Oceano Índico nos últimos dois milénios.

Um dos temas mais obscuros da história marítima da Antiguidade é o curto parágrafo dedicado por Heródoto<sup>(1)</sup> a uma viagem circum-africana realizada por ordem do faraó Necao II (610-595 a.C.) por navegadores fenícios, no decurso de três anos.

Se bem que o tema, muito debatido pela erudição clássica, sem resultado definitivo até à data, apenas tenha tido até agora o mérito de levantar a pergunta acerca da visão do mundo no Mediterrâneo oriental há mais de dois milénios e meio, esta visão aparece-nos curiosamente moderna pelo simples facto de ter aberto para os contemporâneos de Heródoto o debate, fosse ele puramente intelectual ou náutico, sobre uma comunicação directa por mar desde o Mar Vermelho até às portas atlânticas do Mediterrâneo, contornando as terras de África.

Se o próprio Heródoto considerou com desconfiança alguns pormenores do relato dos marinheiros fenícios (como a posição do sol «à direita»), o princípio da viagem em si não foi posto em causa pelo autor, que escrevia um século após o período atribuído aos acontecimentos<sup>(2)</sup>. O tema sofreu, como veremos, muitos comentários a seguir.

Passados dois milénios e meio, o pequeno relato de Heródoto encontrou singular eco nos primeiros debates da arqueologia da costa do sudeste africano, nomeadamente com os vestígios do grande Zimbabué, na Rodésia<sup>(3)</sup>.

O ultra difusionismo em vigor no século dezanove deixa hoje lugar a outros debates em que a componente marítima não deixa de ter um papel essencial.

Por não acreditar que as embarcações com velame do tipo que poderia ter equipado uma expedição saída do Egipto no século VI a.C. pudessem ter vencido os ventos contrários da costa do Rio do Ouro, no Sahara ocidental, investigadores modernos como J. Desanges<sup>(4)</sup> consideraram que a viagem referida por Heródoto era de facto impossível. No entanto, a historicidade dos factos gerais narrados por Heródoto foi aceite por egiptólogos como J. Leclant ou J. Yoyotte<sup>(5)</sup>, forçando o investigador do meio náutico a encarar os factos desde já no espaço epistemológico de um modelo da história, e, portanto, da arqueologia, da navegação ao longo das costas africanas.

Não é de admirar, nestas condições, as marcas de confiança dadas nos anos 1970 por Jean Leclant<sup>(6)</sup> relativamente ao lançamento do projecto *Pount*, uma construção e navegação experimentais empreendidas há alguns anos destinadas a seguir o itinerário da imensa e enigmática viagem dos enviados de Neco<sup>(7)</sup>.

A viagem experimental do *Pount*<sup>(8)</sup>, um barco de madeira cujo casco e velame foram directamente inspirados de um antigo baixo-relevo egípcio do segundo milénio a.C.<sup>(9)</sup> associado às viagens para o sul do Mar Vermelho, permitiu alterar os dados do debate no que diz respeito a diversos aspectos náuticos da viagem circum-africana.

Com um deslocamento de 40 toneladas, uma vela principal de 96 m<sup>2</sup> e um pequeno motor auxiliar (60 cavalos) em lugar dos 30 remadores do navio egípcio original, o *Pount*,<sup>2</sup> construído no Canal du Midi, no sul de França, pela família Gil-Artagnan, empreendeu a viagem de circum-navegação em 1988, com uma longa escala em Djibouti para alteração da quilha. Em 3 de Janeiro de 1989, o barco deixava a ilha de Mayotte em direcção à costa de Moçambique, atingindo Durban, na África do Sul, a 14 de Janeiro. Como previsto, a passagem mais delicada revelou ser a navegação à bolina numa rota sul-norte junto à costa atlântica sahariana, no final da parte atlântica da viagem.

Empreendida no mês de Setembro, período considerado como o mais favorável, a favor da alternância de ventos diurnos e nocturnos, com uma vela rectangular inspirada no antigo Egipto, a viagem ao longo da costa sahariana, embora lenta, provou ser possível<sup>(10)</sup>. O recurso ao motor diesel de 60 cavalos foi considerado pelos organizadores e protagonistas da viagem como o equivalente mecânico dos recursos físicos outrora disponíveis a bordo com a presença de cerca de trinta remadores.

O debate, aliás antigo, sobre a navegabilidade da costa ocidental africana numa rota de sul para norte durante a Antiguidade, deverá actualmente ser revisto à luz dos dados mais recentes da paleo-oceanografia. Num artigo decisivo para o estudo da circulação náutica na costa atlântica ocidental nos últimos milénios, A. Monge Soares abordou a questão do estudo da circulação das águas costeiras atlânticas a partir de medições do teor em radiocarbono (<sup>14</sup>C) de conchas marinhas provenientes de vários sítios arqueológicos, tendo verificado flutuações de temperatura associadas ao fenómeno de migração de águas frias e profundas, fenómeno esse directamente relacionado com a configuração das massas de ar no Atlântico norte. A possibilidade, por parte da física moderna, de datar os episódios deste fenómeno, o chamado *upwelling*, ao longo dos últimos milénios, fornece ao arqueólogo um quadro relativo à cronologia da intensidade do mesmo fenómeno e, conseqüentemente, o modelo atmosférico sazonal ao

qual este se encontra associado, com a predominância de ventos norte relacionados, no caso do Atlântico ocidental, com o anticiclone dos Açores. Alguns estudos anteriores indicavam que o *upwelling*, cuja intensidade varia com a latitude, poderá ter ocorrido na sua forma actual desde há cerca de seis mil anos, e poderá ter-se mantido aos mesmos níveis de intensidade nos últimos dois mil e quinhentos anos<sup>(11)</sup>. Mas as datações de <sup>14</sup>C e a análise apresentadas por A. Monge Soares mostram que o fenómeno de *upwelling* na costa portuguesa sofreu na realidade um aumento drástico de intensidade entre 1300 e 1100 BP ou seja, na segunda parte do primeiro milénio da nossa era (Soares, op.cit.: 24).

Por outros termos, a «nortada de verão» na costa atlântica ocidental terá tido, na Antiguidade, uma menor intensidade, com as previsíveis consequências a nível do modelo interpretativo da circulação náutica. Os modelos anteriores, nomeadamente os que se referem à navegação à bolina ao longo da mesma costa no último milénio, não podem servir de base a inferências sobre o passado mais remoto, quando terão prevalecido condições meteorológicas menos contrastadas, portanto mais favoráveis à circulação náutica em rotas alternadas.

O interesse imediato do tema da viagem devida ao empreendedor faraó da XXVIª dinastia de que nos fala Heródoto diz respeito à história das representações náutico-geográficas e relaciona-se com o facto do **conceito** náutico e geográfico de navegação circum-africana ter sido discutido no âmbito de um projecto marítimo-comercial há já dois milénios e meio, sem nunca ter deixado de estar presente deste então nos círculos da erudição náutica e geográfica.

No plano arqueológico, a questão subjacente ao «modelo» proposto pelo relato de Heródoto diz respeito a questões bem mais vastas relacionadas com presenças oriundas do espaço mediterrânico ao longo do litoral africano.

No século I da nossa era, o geógrafo Estrabão, ao citar os relatos de viagem de Possidónio cerca de um século anteriores, informa-nos de que, ao visitar o sítio cartaginês de Gades, na costa andaluz, no final do século II a.C. o mesmo Possidónio ouviu falar de outra aventura marítima, muito recente na altura, protagonizada por outro marinheiro do Mediterrâneo oriental, Eudóxio de Cízico.

Desta vez, os factos são muito mais precisos, de alguns anos anteriores à passagem de Possidónio na Andaluzia. Estabelecem uma ligação directa entre o espírito empresarial de armadores e nautas do Mediterrâneo oriental e...a Índia, há mais de dois milénios.

O interesse, no plano arqueológico, do relato das viagens de Eudóxio de Cízico tal como o relatou Possidónio na versão transmitida por Estrabão tem a ver com o facto de o projecto de circum-navegação africana se basear na interpretação arqueológico/etnográfica de um artefacto **náutico** e da respectiva interpretação proposta, na altura, por alguns nautas de Alexandria que identificaram o artefacto.

Segundo J. Desanges, Eudóxio de Cízico tinha sido um dos protagonistas das viagens gregas que abriram o caminho marítimo para a Índia a partir do Egipto, no final do século II antes da nossa era, viagens às quais ficou associado o nome de outro navegador, o grego Hippalus. Foi no decurso de uma dessas viagens à Índia -a segunda- que o comerciante e navegador, empurrado pelos ventos até à costa oriental africana, vai encontrar nessa costa vestígios de uma embarcação tripulada (segundo os nativos) por forasteiros. Entre esses vestígios figurava uma peça de madeira em forma de cavalo.

Trazida para Alexandria, a peça de madeira esculpida do navio desconhecido foi identificada por alguns nautas da capital egípcia como pertencendo à decoração da proa de um pequeno barco utilizado pelos pescadores de Gades<sup>(12)</sup> nas suas campanhas ao longo da costa atlântica norte-africana.

É por essa costa atlântica norte-africana que Eudócio de Cízico, no regresso das suas viagens à Índia<sup>(14)</sup> vai tentar voltar à mesma Índia, desta vez por conta própria, por uma rota inédita, contornando a costa africana pelo Sul. Os seus motivos, ao empreender a viagem, já têm a ver com a fuga à «rolha» administrativa e fiscal egípcia no transporte, via Mar Vermelho até ao Mediterrâneo, das especiarias e outros produtos vindos da Índia.

É interessante notar que um compilador mais tardio, Estrabão, considerou com desdém e incredulidade a questão das viagens de Eudócio de Cízico narradas por Possidónio. Estrabão teve a mesma atitude em relação ao relato de Heródoto da viagem de circum-navegação africana. O mesmo ocorreu com Políbio.<sup>(15)</sup>

Recorrendo de maneira exaustiva aos autores clássicos gregos e latinos, J. Millan León, num pequeno e notável artigo<sup>(16)</sup>, descreve o contexto histórico-geográfico subjacente ao tema das viagens circum-africanas na Antiguidade e à questão da configuração da «Libia». O historiador foca três temas que alteraram o debate, já no século III a. C.: a viagem de Alexandre Magno até à Índia por mar, a corrente de pensamento do mesmo período relativa à situação geográfica da Ecúmena, o mundo habitado, e finalmente a interpretação do geógrafo Eratóstenes em relação à possibilidade de uma navegação circum-africana.

A viagem de Alexandre Magno por mar até à Índia no século III a. C. veio derrubar algumas conjecturas anteriores como a de uma ligação terrestre entre a Índia e a África oriental. Foi na segunda metade do mesmo século III a. C. que se desenvolveu a corrente de pensamento segundo a qual toda a Ecúmena estava compreendida no hemisfério norte. Por sua vez, o geógrafo Eratóstenes, ainda no mesmo século, deduziu a possibilidade de uma navegação circum-africana «a partir de las semejanzas existentes entre los mares atlánticos y los de la Índia».<sup>(17)</sup>

A partir do comentário de um parágrafo de Estrabão Millan León observa que, segundo os geógrafos da Antiguidade, a configuração do continente africano era «un continente truncado, limitado al sur por una costa casi recta desde el sur de Mauritania hasta la extremidad meridional de la ribera egípcia del Mar Rojo».<sup>(18)</sup>

Nascido em 64 a.C., Estrabão passou parte da vida em Roma e no Egipto onde compilou os dados para a sua *Geografia* mas, como nos lembra J. Innes Miller, o seu conhecimento tanto da África como da Índia é limitado. Da Índia, que ele descreve como a «maior das nações», ele situa os confins «no mar do Oriente e até ao mar meridional do Atlântico».<sup>(19)</sup>

No entanto, é o próprio prefeito romano do Egipto no final do séc. I a. C., Aelius Gallus, que informa Estrabão do volume do tráfico romano até à Índia: cento e vinte (120) navios sulcavam então a rota que partia do porto egípcio de Myos Hormos, rota a favor da monção já praticada, por um número muito inferior de navios, no período pré-romano, quando os Ptolomeus ocupavam o trono egípcio.<sup>(20)</sup>

Um poeta tamil, ao descrever as embarcações vindas do Egipto pouco depois da rota ter sido aberta pelos gregos do Egipto, evocou

*«os navios lindamente construídos dos Yavanas que vem com ouro e voltam com pimenta».*<sup>(21)</sup>

A observação é tanto mais interessante que se trata, talvez pela primeira vez, de um testemunho directo sobre o contacto tecnológico de dois espaços náuticos inteiramente diferentes e que não vão deixar de estar, doravante, em relação.

Os protagonistas asiáticos desse horizonte marítimo oriental alargado aparecem de diversas maneiras nesta rede náutica que atinge a maturidade no início do primeiro milénio da nossa era, no final da vida de um geógrafo como Estrabão.

O texto do *Pêriplo do Mar Eritréo*, grande texto clássico cujo autor foi provavelmente um grego, mestre de embarcação marítima, baseado em Alexandria, e foi redigido por volta do ano 80 da nossa era ou um pouco antes<sup>(21)</sup>, mostra como a progressiva extensão das rotas marítimas até ao sul da Índia (com o domínio da navegação nas monções) vai levar a administração romana do Egípto a enviar **navios cada vez maiores** para o transporte da pimenta.<sup>(22)</sup>

Por outro lado, Plínio, o enciclopedista nascido em 23 da nossa era, relata a proveniência de misteriosas especiarias tais como a canela, trazidas

*«através de vastos mares em jangadas desprovidas de leme por homens corajosos, que se faziam à vela no meio do inverno quando os ventos de leste sopram com mais força».*<sup>(23)</sup>

Innes Miller, historiador da rede comercial relacionada com especiarias no Índico na Antiguidade, interpreta a frase de Plínio como sendo relativa aos navegadores indonésios nas suas embarcações com flutuadores laterais.

Tal comentário diz respeito à rede pan – asiática de comércio marítimo de especiarias no primeiro milénio da nossa era e às navegações desde o sudeste da Ásia até à costa africana e Madagáscar a partir do século V e talvez anteriormente.

O tema tem sido debatido sobretudo a nível da linguística, da antropologia e da historiografia, mas as suas vertentes arqueológicas, náuticas nomeadamente, abrangem da maneira mais directa alguns territórios do litoral africano austral, moçambicano neste caso.

Numa síntese sobre as influências asiáticas em Madagáscar, Pierre Vérin distingue uma forte dicotomia entre os «paleo-indonésios» e os «neo-indonésios», diferenciados tanto a nível da cronologia da chegada como a nível genético e linguístico.

Os próprios marinheiros europeus do século XVII já tinham observado as semelhanças linguísticas entre os extremos do Oceano Índico. O holandês Houtman chegou a redigir um dicionário malaio-malgache e relacionou, em 1603, a língua malgache com as línguas do grupo malaio-polinésio.<sup>(24)</sup> Dez anos mais tarde, o português Luís Moriano observava que a língua «buque», falada em todo o interior de Madagáscar, era «*muito parecida com o malaio*».<sup>(25)</sup>

Séculos depois, o linguista O. Dahl identificou um estreito parentesco entre a fonética malgache e a língua Maajan de Bornéu. O orientalista Gabriel Ferrand encontrou igualmente um parentesco com o Batak<sup>(26)</sup> e fez análises relativas a outras línguas da região como o javanês. Na análise que Pierre Vérin faz do estado da investigação no início dos anos 1980, a questão da origem geográfica precisa do povoamento indonésio de Madagáscar ainda estava por resolver.

A análise linguística permite, no entanto, esclarecer alguns aspectos do início da presença indonésia na grande ilha do sudoeste do Índico. Encontram-se em Madagáscar numerosas palavras em sânscrito, em número inferior, no entanto, ao das ocorrências em línguas aparentadas como o malaio<sup>(27)</sup>. A *hinduização* da Indonésia, bem atestada no século IV da nossa era, leva alguns a pensar que a partida dos primeiros navegadores até Madagáscar terá tido início neste período. Sem que se saiba se houve chegadas anteriores, o período da presença em Madagáscar dos grupos oriundos da Indonésia é geralmente situado entre o século V e o século XIII.

Numa síntese publicada pela universidade de Uppsala em 1993, o arqueólogo moçambicano R. Teixeira Duarte indica que os dois sítios urbanos mais antigos encontrados em Madagáscar são dos séc. VII e VIII e que a grande ilha foi povoada por imigrantes vindos do Sudeste asiático «*antes do século VIII*».<sup>(28)</sup>

Dois textos medievais detalham alguns pontos da cronologia dessas navegações entre a Indonésia e Madagáscar.



O primeiro, tirado do *Livro das Maravilhas da Índia* da autoria do persa Bozorg ibn Chamriyar, comenta a tentativa falhada de um ataque de um milhar de embarcações dos povos WaqWaq à cidade de Ombaloh, geralmente identificada com a Ilha de Pemba, na costa oriental africana.

O ataque, ocorrido nos ano 334 da Égira (945-946 da nossa era) permitiu recolher testemunhos directos dos próprios WaqWaq referindo-se a um país de origem situado a um ano de viagem, tendo a procura de escravos negros (Zendj) sido a finalidade de ataques na costa do S.E. africano.

*«Si esas gentes decían la verdad», comenta o autor persa citado por Pierre Vérin, «y si su información era exacta, el saber que habían llegado de una distancia de un año de viaje, confirmaría lo que decía Ibn Lakis de las islas de WaqWaq : que están situadas frente a China».*<sup>(29)</sup>

Um passo da obra do geógrafo Idrisi permite constatar que as viagens até Madagáscar e à costa oriental africana dos povos vindos da Indonésia se mantiveram até ao século XII:

*«Os habitantes das ilhas Zabadj (Sumatra) vão às ilhas Zendj (África oriental) em naves grandes e pequenas e servem-se delas para o comércio das suas mercadorias, já que uns e outros percebem mutuamente a sua língua».*<sup>(30)</sup>

Segundo alguns autores, o Zabaj de que fala Idrisi seria a Ilha de Java.<sup>(31)</sup>

Quanto ao período final dessas navegações, outro texto, do século XIII, de Ibn el-Mudjawir, descreve o circuito praticado por embarcações com estabilizadores, que navegavam em grupos a favor da monção, entre al Komr (Madagáscar, por vezes incluindo as ilhas Comores) e Quíloa, Mogadíscio e Aden.

O texto descreve a viagem de um desses barcos de Al Komr chegado por acidente a Aden no ano 626 da Egira (1228). No seu comentário final, Ibn el-Mudjawir não deixa de evocar o mistério que envolvia esses navegadores.

As actuais investigações académicas reflectem as ambiguidades da cronologia. Innes Miller situa nos primeiros séculos do primeiro milénio (segundo a proposta de Innes Miller)<sup>(32)</sup> a vinda desses navegadores indonésios, vários séculos portanto antes das datas admitidas no modelo proposto por P. Vérin e outros (séc. V). Seja como for, tais rotas nascidas na Ásia do Sudeste beneficiavam de um sistema de vento comum (monções) ao oceano Índico e aos mares do Extremo-Oriente, facilitando assim a translação de uma náutica da Ásia do Sudeste às costas orientais da África.

Entre os aspectos mais visíveis desta influência no plano da náutica figuram as embarcações com flutuadores laterais ou «balanceiros». A. H. J. Prins observou pirogas com flutuadores laterais nas costas da Tanzânia e do Quénia onde eram chamadas *ngalawa*<sup>(33)</sup>. Este tipo de embarcação foi comentado pelo etnógrafo naval J. Hornell que via na forma com um flutuador uma versão mais tardia, porque mais adaptada a longas e difíceis viagens do que a versão com dois flutuadores<sup>(34)</sup>. Hornell propõe uma cronologia em dois tempos para as viagens desde a Indonésia até ao oceano Indico ocidental e situa a segunda entre os séculos VIII e X da nossa era, em embarcações já diferentes das pirogas com flutuadores das primeiras viagens. Hornell, ainda, cita o texto *Tarih al-mustabsir*, de Ibn al-Mujawir acerca da passagem desses navegadores por Aden e considera que esses grandes navegadores terão pouco a pouco abandonado as suas longas viagens marítimas, com a excepção de raids em direcção à costa de Moçambique para capturar escravos.<sup>(35)</sup>

Em Beramanja, no país Antankarana, em Madagáscar, o historiador e arqueólogo Pierre Vérin ouviu de um velho informador a menção de grandes pirogas com flutuadores chamadas *lakarakisy* com capacidade para 20 pessoas ou mais. Embarcações deste tipo eram utilizadas ainda no século XIX para raids desde Madagáscar até as ilhas Comoros para capturar escravos.<sup>(36)</sup>

O autor de uma memória desta mesma época (meados séc. XIX) relativa à região do Cabo Delgado distinguia dois tipos de embarcações locais entre as quais figuravam as *canoas* com flutuadores:

*«A canôa é feita d'um pau inteiriço com toda a sua grossura, e do comprimento de duas a quatro braças, construída toscamente. Esta classe d'embarcações como são muito estreitas em relação ao comprimento, com facilidade dão a borda, ou se viram, e para evitarem isto lbes costumam pôr uma espécie d'armadilha, a que alli dão o nome de Cangaia, que vem a ser dois paus atravessados na borda com uma braça para fôra, em cuja extremidade leva um pranchão de um e outro lado, para assim por meio do equilíbrio offerecer mais resistência, e navegar com mais segurança.»<sup>(37)</sup>*

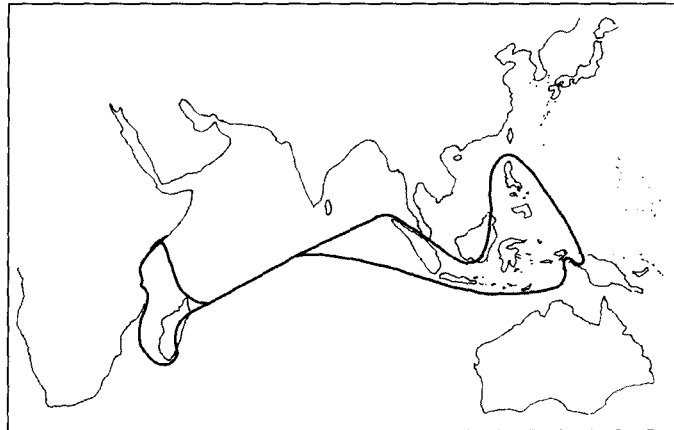
No antigo distrito de Cabo Delgado foram recenseados ainda no século XX os *mitumbui*, *cumpulo* e *cangaia*, todos equipados com dois flutuadores embora as formas dos cascos variem.<sup>(38)</sup> Canoas com dois flutuadores ainda eram visíveis no litoral de Moçambique em 1993.

A natureza perecível dos materiais utilizados na construção deste tipo de embarcação leva a uma fraca ou nula visibilidade a nível dos vestígios

arqueológicos, com excepção eventual de partes da carga. Uma situação deste tipo foi investigada noutro contexto por Nancy Farriss e A. G. Miller numa experiência de detecção magnética de canoas monóxilas mayas no fundo do lago Chunyaxché, no Yucatan. Neste caso, a prospecção arqueológica focava a presença possível de mós (*metate*) de granito importado oferecendo um contraste magnético com o meio geológico ambiente.<sup>(39)</sup>

Uma situação de mesma ordem ocorre com os barcos de casco cosido referidos pelo O *Périplo do Mar Eritréo* nas costas da Arábia. Procopius, no séc.VI, faz uma observação de mesma ordem, assim como Marco Pólo, no século XIII, e os relatos de cascos cosidos multiplicam-se mais tarde com os relatos de Portugueses e outros Europeus presentes na região.<sup>(40)</sup>

F. Braudel refere a observação do viajante francês Bellon du Mans, numa descrição de 1550 na qual este último descreve o costado cosido dos navios árabes. O mesmo ocorre com o viajante e negociante italiano Gemelli Careri em 1695.<sup>(41)</sup> Os exemplos podiam ser multipli-



Distribuição das pirogas com dois flutuadores no SE da Ásia e Oceano Índico. Nota-se a implantação em torno de Madagascar e costa oriental africana (adaptado de Hornell, *Water Transport*, 1946)

cados. Uma fonte portuguesa anónima, de cerca de 1762, citada por A. Alberto de Andrade<sup>(12)</sup> descreve da seguinte maneira os *pangaios* das Ilhas de Querimba:

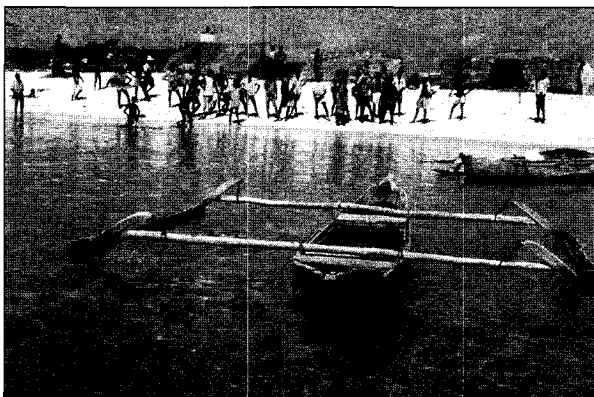
*«Estas embarcações chamão-se pangayos, cuja construção he ainda da mesma forma, q as uzavão os negros do Pais antes do nosso descobrimento, e são de ripas de palmeira, cozidas como cayro, e a vella bê de esteira. Em toda a sua fábrika se não gasta hum prego; são seguras para a navegação, mas não podem rezistir a mares grossos, e por isso he muito contingente a sua perda»<sup>(13)</sup>*

Em 1897-1898, Ernst Sachau podia ainda observar esses processos de construção.<sup>(14)</sup> Em meados do século XIX, uma embarcação de casco cosido, a que um autor chama a *casca*, fabricada com casca de árvore cosida, era assim descrita:

*«A casca tem regularmente de duas até três braças de comprimento, e meia de largura. As cavernas são de lalalaca, isto é, de mangal, flexíveis, e da grossura de uma bengala, de forma que facilmente se dobram conforme o feitio, que lhes querem dar. A caverna fica inteira, e por fora forrada de casca d' arvore, cozida com o mesmo filamento, ou com cairo. Estas embarcações são tão leves, que duas pessoas são suficientes para as transportarem a qualquer lugar. De noite costumam ficar á porta das palhotas dos seus donos»<sup>(15)</sup>*

Longe de constituir um simples pormenor do panorama náutico que pretendemos evocar, o costado cosido, atestado tanto no Mediterrâneo do período pre-clássico como na Jugoslávia, Escandinávia ou Grã-Bretanha préromanas<sup>(16)</sup>, passa a ser, a partir do período medieval, um elemento identificador de uma cultura e de uma geografia «regional». Um manuscrito do século IX, o *Livro de Abu-Zeid*, mostra claramente a oposição, para os contemporâneos, entre o tabuado pregado do mar de Roum (N.E. do Mediterrâneo oriental) e o tabuado cosido generalizado entre os nautas do Golfo Pérsico<sup>(17)</sup> durante os últimos dois milénios.

É nessas fontes muçulmanas de meados do século IX que encontramos, como observa G. Bouchon, a referência precisa a navegações transoceânicas desde o golfo Pérsico até às costas da China.<sup>(18)</sup>



Dois tipos de embarcações com dois flutuadores observadas (28 e 29/VII/1993) no distrito de Cabo Delgado.

Para Pierre Vérin, os navegadores árabes do grande comércio transoceânico poderão ter sido os herdeiros e continuadores das rotas abertas pelos marinheiros indonésios que chegaram a Al Komr (Madagáscar)<sup>(49)</sup>. Segundo R. Mauny que dedicou uma larga parte da sua investigação ao estudo das navegações ao largo das costas africanas na Antiguidade, os navegadores árabes do Yemen frequentaram a costa africana oriental pelo menos até Zanzibar e talvez até ao Cabo Delgado à entrada do Canal de Moçambique<sup>(50)</sup>.

Segundo Tibbetts, a fonte mais antiga da literatura geográfica árabe, o *Kitab al-Masalik wa'l-mamalik*, de Ibn Khurdadhbih, obra do século IX, descreve rotas marítimas que se estendem até à Índia e à Coreia <sup>(51)</sup>.

Tal maturidade na extensão das rotas há um milénio não deve surpreender quando se tem em conta a história das circulações de especiarias desde o Extremo-Oriente até ao Mediterrâneo oriental na antiguidade. No século VI da nossa era, o mercador Aetius de Amida, que operava numa cidade da Mesopotâmia romana no caminho entre a Pérsia e a Síria observa no decurso de uma viagem a Alexandria que uma especiaria que lhe chegava por terra, a galanga<sup>(52)</sup> também viajava por mar até à região.

Segundo Innes Miller, historiador dessas rotas orientais da Antiguidade, o facto do nome ser próximo do chinês (*kao-liang kiang*), além de revelar «um notável grau de associação entre a China e o império romano do século VI», deve-se aos intermediários e marinheiros malaio, os K'un-lun do Mar da China meridional entre os quais a galanga é chamada *lengkuas*.<sup>(53)</sup>

A questão da permanência de comunidades muçulmanas no litoral S.E. da China, nomeadamente em Quanzhou (Fujian), desde os últimos séculos do primeiro milénio da nossa era, tem sido investigada por numerosos autores, historiadores ou arqueólogos.

No século VII, o comércio árabe, já bem implantado no centro do Oceano Índico, estendia-se para leste de Ceilão<sup>(54)</sup>.

O sinólogo J. Needham, que situa no ano de 651 a primeira embaixada árabe na China, cita, com outros autores, o incêndio da cidade de Cantão por muçulmanos em 758<sup>(55)</sup>. Segundo J. Dars, outro sinólogo, vários milhares de Persas e Árabes foram mortos na cidade de Yangzhou em 760<sup>(56)</sup>. O relato revela a dimensão da comunidade estrangeira então presente em solo chinês. Quanto ao modo de assemblagem do costado das embarcações, o navegador Tim Severin demonstrou há anos como um barco de costado cosido construído segundo os modos tradicionais do S.E. da Península da Arábia podia efectuar a longa viagem até à China. As últimas décadas de investigação têm permitido chegar à conclusão de que «relações marítimas regulares entre a Ásia ocidental e a China começaram não mais tarde do que em 800 da nossa era».<sup>(57)</sup>

O papel dos armadores e marinheiros persas afirma-se no oceano Índico com a emergência da dinastia Sassanida no século III. É a cerâmica vidrada associada a este dinastia cujos vestígios foram encontrados ao longo de toda a costa africana oriental, desde o sítio de Ras Hafun na Somália (séc. II a V) até Chibuene, no sul de Moçambique, onde foi assinalada para os séculos VII a X, tendo este tipo de cerâmica sobrevivido à queda da dinastia Sassanida na segunda metade do século VII<sup>(58)</sup>. Com o Islão, a rede comercial marítima oriental e extremo-oriental atinge a sua plena expansão. A historiadora G. Bouchon refere a uniformização trazida no século XI pela companhia egípcia dos Karimis que irá impor familiares e agentes em todos os grandes portos.<sup>(59)</sup>

O lugar da parte meridional da costa africana vai doravante clarificar-se. Al-Mas'udi, no século X, escrevia:

«Os limites de Zamguebar situam-se no país de Sofala y Al-Waq-Waq, região que produz ouro em abundância».<sup>(60)</sup>

Segundo um autor, este sudeste africano teria tido a partir do século XI, uma produção anual de 9 a 10 toneladas deste metal<sup>(61)</sup>. A navegação árabe de cabotagem ter-se-ia iniciado nessa altura (séc. XI), sem interrupção até à chegada dos Portugueses.<sup>(62)</sup>

A complexidade da teia náutica do Índico anteriormente vista impede de tirar conclusões definitivas quanto à parte e respectivos papéis dos Árabes e de povos de grandes marinheiros como os Waqwaq citados nas fontes árabes da altura, nos contactos e comércio marítimo do início do segundo milénio da nossa era ao longo da costa oriental africana.

Seja como for, a complexidade do leque náutico do Índico no período ulterior é ilustrada pela descrição que o viajante marroquino Ibn Battuta nos faz de navios chineses na costa indiana no século XIV, associando-se o deslocamento no início do século XV do poder económico muçulmano ao comércio marítimo em direcção ao Oceano Índico oriental com a emergência dos sultanatos de Bengala e Gujarat<sup>(63)</sup>, e finalmente a presença, a partir da primeira década do século XV, de frotas imperiais chinesas em diversos pontos das costas indianas, da Arábia e de África.

O testemunho de Ibn Battuta, esse muito viajado marroquino, descrevendo Quíloa, em meados do século XIV, como «uma das cidades mais bonitas do mundo» dá uma ideia clara da prosperidade alcançada pela costa oriental africana neste período.

Quando, em finais da primeira metade do século XV, a rede comercial árabe sofre as consequências do desmantelamento da organização elaborada em torno dos Karimis<sup>(64)</sup> inicia-se um novo período que lembra de maneira inequívoca a situação comercial com que depa-raram, mais de mil e quinhentos anos antes, armadores marinheiros como Eudóxio de Cízico: o monopólio do Egipto sobre as especiarias vindas da Ásia.

É nessas circunstâncias que a visão da chegada dos primeiros Portugueses nas fontes muçulmanas de finais do século XV e início do século XVI toma a sua verdadeira dimensão. O arabista Gabriel Ferrand divulgou e comentou alguns dos testemunhos muçulmanos supor-tes dessa visão, nomeadamente «O Clarão do Iémen ou a Conquista Turca...» (*Kuth ad-din an-Nabrawali*):

*«No começo do X.º século da bégira [=1495-1591], entre os acontecimentos espantosos e extraordinários da época, verificou-se a chegada à Índia [ocidental] dos Portugueses malditos, uma das nações dos Francos malditos. Um dos seus bandos tinha embarcado no estreito de Ceuta, tinha penetrado [no mar] das Trevas e tinha passado por trás das montanhas de Al-Komr [As Montanhas Brancas] na região das quais nasce o Nilo. Foram para leste e passaram por lugar próximo da costa onde [o mar] é estreito: um dos lados [deste lugar, ao norte], é uma montanha; do outro lado [ao sul] é o mar encapelado das Trevas. Aí, os seus navios não puderam ancorar e foram despedaçados. Nenhum deles escapou. Os Portugueses teimaram assim durante algum tempo (a enviar navios) e naufragavam neste lugar. Nenhum do seu bando chegou ao mar da Índia [ocidental] até o momento em que uma das suas caravelas chegou à Índia [ocidental]».*<sup>(65)</sup>

O mesmo texto faz mais adiante referência ao piloto e «marinheiro hábil» Ahmad Ibn Majid e às indicações por ele dadas ao «chefe dos Francos chamado Almilando».

As referências relativas a Ibn Majid têm-se multiplicado desde os trabalhos de G. Ferrand, Chumovsky<sup>(66)</sup>, Barradas e, mais recentemente, Khoury<sup>(67)</sup>. O facto do texto do roteiro, assinado em Leninegrad no princípio do século<sup>(68)</sup>, referir o naufrágio de *Francos* em frente de Sofala em 1495, tem sido interpretado de maneiras diversas. Após o interesse inicial suscitado em Portugal por um acontecimento que forçava a uma reavaliação dos dados relativos à polí-

tica portuguesa de expansão marítima da década 1488-1498, os investigadores chegaram progressivamente a descartar o episódio; segundo L. Barradas, o topónimo «Sofala» referido no texto dizia respeito a outro local enquanto que para Khoury, o simples facto do texto do roteiro referir acontecimentos posteriores a 1497, enquanto o poema em si terá sido composto antes do ano 895 da Égira (1489) leva o investigador a concluir que se trata de um erro, circunstância que, na análise de I. Khoury, tem a ver com o facto do poema ter sido constituído inicialmente por 701 versos enquanto se encontram 807 versos na versão que serviu de base aos debates<sup>(69)</sup>.

Os contactos que vão suceder à entrada dos Portugueses no espaço marítimo asiático vão ter influências directas e duráveis na própria língua dos protagonistas: mais de um terço dos arabismos da terminologia naval portuguesa aparecem a partir do século XVI<sup>(70)</sup>.

Quanto à zona por onde os navios tinham vindo para alcançar as costas da África oriental, essa constituía, sem sombra de dúvida, uma área de navegação delicada para os nautas muçulmanos. Referindo-se à navegação até a costa meridional africana, Ibn Magid, no final do seu roteiro, *O Poema de Sofala*, adverte:

«*Sofala só tem uma estação, aproveita-a e sê ajuizado*»<sup>(71)</sup>.

## **TEXTOS E VESTÍGIOS ARQUEOLÓGICOS**

A questão das navegações do passado encontra na arqueologia uma luz nem sempre isenta das dúvidas que rodeiam os primeiros textos. No entanto, e relativamente aos períodos mais recuados, nomeadamente no final da pré-história, o rigor dos métodos dos pré-historiadores abre novas janelas sobre os primeiros tempos da navegação no Índico.

O exemplo da costa de Oman, no sul da Península Arábica, mostra, por exemplo, como uma simples barreira marítima de cerca de cem quilómetros permitiu isolar durante milénios as costas vizinhas, neste caso as de Oman e do Irão. A cerâmica só aparece em Oman por volta de 3000 antes da nossa era enquanto no vizinho Irão a tecnologia da cerâmica aparece cerca de três milénios antes.

Por volta de 4000 a.C., os povos da costa de Oman eram caçadores recolectores que se alimentavam de certas conchas e que encontravam na tartaruga verde as gorduras de que necessitavam. O primeiro vestígio de uma embarcação aparece na costa de Oman por volta de 3000 a.C.<sup>(72)</sup>.

É no século crítico de 3100-3000 a.C. que se situa a irrupção dos contactos directos por mar. Os anzóis de concha dão de repente lugar aos anzóis de cobre. O pré-historiador S. Cleuziou observa nos acampamentos uma arquitectura elaborada ausente dos acampamentos dos caçadores-pescadores de 3500 a.C. Segundo Cleuziou, a mudança deve-se ao comércio do cobre que doravante vai ligar a costa de Oman ao fundo do Golfo Pérsico<sup>(73)</sup>.

À falta de contextos arqueológicos seguros definidos no decurso de escavações, alguns achados isolados lançam, sem a resolver, a questão de contactos longínquos em períodos posteriores. J. Desanges refere o achado de uma moeda de prata do final do primeiro milénio antes da nossa era encontrada a norte de Dar es-Salaam em 1907, mas que as dúvidas relativas à localização do achado impedem que se tirem as consequências de tal descoberta na difusão do comércio mediterrânico de época clássica<sup>(74)</sup>.

Outro achado bem mais intrigante tem sido mais recentemente assinalado ainda mais a sul e, talvez só de maneira provisória, «resolvido».

O caso, que nos foi referido inicialmente por R. Teixeira Duarte, envolveu investigadores da Cidade do Cabo, na África do Sul, na sequência de um episódio ocorrido no século passado, na cidade do Cabo, com a descoberta de vestígios de uma antiga embarcação, a partir de 1880. Um artigo da revista *Nature*, de 1925, serviu de base ao recente renascer do tema.

Uma sondagem realizada por uma equipa universitária no local, no final dos anos 1980, permitiu localizar com efeito duas peças de madeira de origem mediterrânica provável e cuja datação por C14 indicou uma idade de respectivamente 1875±50 anos B.P. e 490±50 anos B.P.<sup>(\*)</sup>. Quanto à proveniência, as análises apontavam para o Mediterrâneo oriental. O achado foi-nos recentemente comentado por um arqueólogo dos serviços oficiais como constituindo, na realidade, um caso de «contaminação», hoje descartado do debate científico<sup>(\*)</sup>.

Pela complexidade da teia histórica, arqueológica e ideológica, assim como do contexto das análises laboratoriais envolvendo o assunto, o caso não deixa de ilustrar as dificuldades que rodeiam, ainda hoje, e apesar das ferramentas de investigação existentes, tais assuntos relacionados com as primeiras navegações de longo curso ao longo da costa sul-africana.

As recentes décadas de investigações arqueológicas têm trazido uma luz nova sobre os contactos humanos ao longo da costa oriental africana e do Noroeste do Oceano Índico. Quanto ao período pre-árabe, o limite de influência, atestada, do comércio marítimo de longa distância situa-se no Ra's Hafun, costa meridional da Somália, 160 km a sul do Cabo Guardafui<sup>(\*)</sup>, enquanto que um forte bizantino dos séculos V a VII foi alvo de investigações no norte do Mar Vermelho, não longe de Myos Hormus citado pelo prefeito Aelius Gallus no texto de Estrabão.

Os contextos estratigráficos observados em escavações arqueológicas no antigo porto de Siraf, no Golfo Pérsico, antiga chave das relações marítimas com o Extremo-Oriente no final do primeiro milénio, têm revelado uma progressiva presença de porcelana chinesa, já abundante no século VIII, com um brusco surto no início do século IX<sup>(\*)</sup>.

J. Needham, que propõe identificar o *Promontorium Prassum* de Ptolomeu como o Cabo Delgado<sup>(\*)</sup> considera inesperada a referência em fontes chinesas de cerca de 860 à costa leste africana (Azania, al-Zanj) .

Needham cita outra fonte chinesa, o *Ling Wai Tai Ta*, redigido em 1178 por Chou Chhu-Fei, que descreve Madagáscar com algum detalhe<sup>(\*)</sup>. Needham analisa ainda um passo do geógrafo siciliano Abu Abdallah al-Idrisi (Idrisi) que, ao escrever por volta de 1154, fazia referência aos Chineses, sem que ficasse claro se o geógrafo muçulmano se referia a uma revolta chinesa no século IX, durante a qual o bairro árabe de Cantão ficou destruído, ou se se tratava de presença chinesa na costa oriental africana<sup>(\*)</sup>. Needham, nesse mesmo passo, nota a referência de Idrisi a mercadorias trazidas da Índia e da China até Aden nos séculos XI e XII; o sinólogo britânico cita o arqueólogo britânico M. Wheeler que, depois de ter encontrado fragmentos de porcelana chinesa «às pazadas» na costa leste africana entre Dar-es-Salaam e as ilhas de Quiloa, concluiu:

*«I think it is fair to say that as far as the middle age is concerned, from the +10th century onwards, the buried history of Tanganika is written in Chinese porcelain»<sup>(\*)</sup>.*

Ao concluir sobre a presença de vestígios materiais comprovando as trocas comerciais com a China desde o final do primeiro milénio da nossa era, Hourani, perante as dúvidas deixadas pelos textos quanto a saber se navios chamados «chineses» nos textos teriam sido juncos chineses propriamente ditos ou simplesmente navios árabes afectos ao comércio com a China,

como físico só tem bases sólidas a partir de «peelo menos» o final do século XII<sup>(83)</sup>.

A esfera de influência chinesa ultrapassou o N.E. do Índico. Ao recensear os achados de origem chinesa ao longo da costa oriental africana, J. Needham refere a descoberta de porcelana chinesa do século XIII, e posterior, no sítio de Zimbabué na Rodésia, observando nessa ocasião:

*«This is quite far south, about the same latitude as Sofala on the Mozambique coast»<sup>(84)</sup>.*

Os achados de moedas chinesas na costa oriental africana oferecem um leque cronológico ainda mais aberto. Needham assinala o achado de 294 moedas chinesas num total de 506 moedas estrangeiras encontradas nas costas do Quênia e de Tanzânia, com uma assinalável presença de moedas da dinastia Song (séculos X-XIII), sendo as moedas mais antigas datadas de cerca de 620 da nossa era<sup>(85)</sup>.

A primeira marca arqueológica de presença muçulmana atestada no litoral da África oriental foi assinalada por Horton no decurso de escavações em Shanga, no arquipélago de Lamu. Os trabalhos arqueológicos, realizados entre 1980 e 1988, revelaram um pequeno povoado de comerciantes muçulmanos, com marcas de ocupação entre o século VIII e o século XIV e os restos de uma mesquita, a mais antiga conhecida até à data na costa oriental africana<sup>(86)</sup>.

O arqueólogo H. N. Chittick que realizou escavações na Ilha de Quíloa entre 1961 e 1965, encontrou os vestígios de uma ocupação iniciada no século IX, com um grafito árabe a sugerir uma presença muçulmana no local já a partir desse período. A cidade de Quíloa foi, durante três séculos antes da chegada dos Portugueses, o centro de comércio mais importante da costa oriental africana<sup>(87)</sup>.

Em Chibuene, na costa meridional de Moçambique, foram encontradas cerâmicas dos séculos IX e X provenientes da Ásia ocidental assim como outras importações que encontram equivalentes na arqueologia das Ilhas Comores e em Irodo, em Madagáscar<sup>(88)</sup>. O arqueólogo Paul Sinclair assinalou em Chibuene enterramentos muçulmanos do século X. A região pode ter correspondido a Sufalah citada pelo persa Bozorg ibn Chamriyar, o autor do *Livro das Maravilhas da Índia*<sup>(89)</sup>.

Refere-se uma colónia de Árabes, proveniente do litoral do Mar Vermelho, na Ilha de Moçambique no momento da chegada dos Portugueses, no final do século XV<sup>(90)</sup>.

Um relato da escala dos navios de Vasco da Gama na Ilha de Moçambique descreve a realidade náutica local no final do século XV:

*«As naos desta terra sam grandes e sem cubertas e nam tem pregadura e andam apertadas com tamica e iso mesmo os barcos e suas vellas sam esteiras de palma e os marinheiros dellas tem agulhas genoiscas per que se regem e quadrantes e cartas de marear»<sup>(91)</sup>.*

Com este último acontecimento, a costa oriental africana sofre uma mudança radical das redes comerciais até então instaladas. A tomada de Mombaça pelos homens da armada de Francisco de Almeida, em 1506, revela uma cidade com «600 casas de madeyra cubertas de palma» e permite aos autores do saque encontrar nas casas «muytos pannos d'algodom de Cambaya... porque toda esta costa se veste destes panoos e nam tem outros» diz um testemunho<sup>(92)</sup>. No porto, já vazios, encontravam-se três navios de Cambaya, testemunho das rotas comerciais então praticadas.



Quando no mesmo ano, o capitão de Sofala, Manuel Fernandes, descreve aos contadores d'El-Rei a lista das mercadorias enviadas a Tristão da Cunha para uma expedição na Ilha de São Lourenço (Madagáscar), aparecem, entre muitos outros produtos, contas «*d'azevyches*», «*contas de Veneza conpridas azuis finas*», «*maços de continbas... amarellas e verdes*», «*manilhas de latam*» e «*doze bacias de mjar (sic) de latam*»<sup>(93)</sup>.

Um espectro ainda mais vasto em matéria de contas é descrito alguns anos depois pelo feitor de Sofala, lista em que se mantém o papel de Cambaya:

*«contas de Cambaya..contas grosas, contas azuees, contas de toda a sorte, contas badalemgas, contas d'estanbo, contas d'azevyste(sic), contas cristalynas, contas verdes...»*<sup>(94)</sup>.

É interessante notar que a arqueologia da presença portuguesa no Índico no período colonial contribui directamente para o conhecimento da cultura indígena. As cerâmicas moçambicanas encontradas a bordo do navio de guerra Santo António de Tanna, afundado em Mombaça em 1697, navio escavado a partir dos anos 1970 sob a orientação de Robin Piercy, do Institute of Nautical Archaeology (Universidade do Texas A & M), constituem a base do estudo tipológico dos produtos cerâmicos regionais moçambicanos. O facto de terem sido recenseadas 140 olarias no distrito do Cabo Delgado no início da segunda metade do século XIX<sup>(95)</sup> dá uma ideia da importância e continuidade deste tipo de produção cujo papel na datação dos contextos arqueológicos é sobejamente conhecido devido às suas características de durabilidade.

De alguma maneira, a actuação portuguesa até acelerou, ou facilitou, certas tendências observadas anteriormente na evolução dos protagonismos comerciais na zona, como ocorreu com a implantação cada vez mais forte do comércio indiano na África oriental. Descrevendo a situação no início do século XVII, Pyrard de Laval sublinha que os Portugueses de Moçambique só recebem os seus mantimentos de Goa, com a excepção de algumas pequenas comodidades autorizadas, vindas das regiões vizinhas.

A presença do comércio indiano iria ser reforçada no final do século XVII com a chegada maciça a Moçambique de indianos do Golfo de Cambaia «desde séculos interessados no comércio com a África oriental»<sup>(96)</sup>.

Tal presença, facilitada naquele período com a concessão do exclusivo do trato com Moçambique a uma companhia constituída em Diu, vai ser ainda reforçada no início da segunda metade do século seguinte quando navios de Goa, Damão e Diu são autorizados a comerciar directamente com Moçambique<sup>(97)</sup>.

Uma interessante questão relativa à interpretação dos vestígios materiais no âmbito de um inventário do património arqueológico da costa moçambicana resulta de uma observação da historiadora A. R. Amaro Monteiro segundo a qual os núcleos de Baneanes implantaram-se sobretudo na costa norte, enquanto os Maometanos se concentraram de preferência no litoral meridional, em Sofala, Chiluané, Manbone e Inhambane<sup>(98)</sup>.

Com a queda de Mombaça, perdida uma primeira vez em finais do século XVII, e de maneira definitiva um quarto de século mais tarde, a presença muçulmana retoma vigor nas terras a sul do Cabo Delgado. Muito mais tarde, no princípio do século XIX, um documento português descreve a penetração do comércio muçulmano a partir da costa em direcção ao interior onde se refugiam as populações das ilhas do norte, continuamente ameaçadas por ataques vindos por mar, desde Madagáscar:

*... «pelo que ficam as terras abertas onde vêm os mouros da costa com fazenda de suas terras comerciar clandestinamente e levam escravos»*<sup>(99)</sup>.

Outro braço do complexo pêndulo da economia regional, o comércio de escravos, simultaneamente explorado pelo comércio português (e não só) e pelos comerciantes muçulmanos, mantém-se ao lado de um pequeno comércio de cabotagem costeira.

Uma fonte anônima datada de cerca de 1762<sup>(100)</sup> fornece-nos alguns elementos sobre essa navegação entre as Ilhas de Querimba e a região a sul:

*«Destas Ilhas vem algumas embarcações a Mossambique, q viação nos fins dos ventos levantes, com q navegação a poupa pela costa, e feito o seo negocio, voltão no princípio dos ventos sues». Um século mais tarde, uma descrição do distrito do Cabo Delgado refere as comunicações entre a ilha do Ibo e a ilha de Moçambique com «batéis, lanchas» e outras pequenas embarcações<sup>(101)</sup>.*

Quanto ao comércio praticado por aquelas embarcações desde as Ilhas Querimba com a Ilha de Moçambique, o autor anônimo fala de marfim, manná<sup>(102)</sup>, arroz e milho, escravos e tartaruga.

No que concerne o marfim, o historiador J. Capela observa, no caso do comércio a partir de Quelimane, que as cargas são descritas na documentação tanto em dentes como bares ou arrobos. Baseando-se num manifesto de carga do período, o historiador parte da base de 150 dentes para 50 arrobos, sendo o marfim o primeiro produto do comércio de exportação de Quelimane, até chegarem os anos do grande comércio de escravatura, entre 1817 e 1830<sup>(103)</sup>.

Considerando o total das qualidades («grosso, miúdo e seira») o marfim exportado anualmente de Quelimane no início do século XIX situa-se em pouco menos de 4500 dentes, ou seja cerca de 1500 arrobos, destinado em parte à Ilha de Moçambique, dados importantes no esboço de um modelo arqueológico dessa navegação de cabotagem quando sabemos que dentes de marfim, pelo tamanho, constituem bons indícios para assinalar arqueosítios em meio submarino.

Uma visão da permanência das trocas comerciais na região surge ainda no século XIX quando «manilhas de latão» ainda figuram entre as importações da região norte de Moçambique<sup>(104)</sup>. Um *Mappa dos generos de importação que costuma ser empregadas no commercio do districto de Cabo Delgado* adianta que essas «manilhas de cobre e latao» provêm de Damão<sup>(105)</sup>, o que vem reforçar a anterior ideia de continuidade.

Nesse contexto, um esboço de arqueologia do naufrágio nasce da leitura de documentos como as cartas que escreve Fernando de Melo e Alvim, capitão da charrua real *N.ª S.ª das Mercês*, naufragada na praia de Tangalane em 19 de março de 1768 e «de toda perdida». Anunciando, em Tangalane, em 24 de Março, que vai ficar para «salvar tudo o que pertence a Fazenda Real», o capitão, dias mais tarde, já em Quelimane, a 1 de Abril, informa que pôde salvar «todo o maçame da embarcação e as âncoras e o marfim das partes»<sup>(106)</sup>.

A transparência de certas cargas de navios no âmbito da elaboração de um modelo do património arqueológico submerso de Moçambique é visível numa descrição dos produtos trazidos há dois séculos por um navio de Boston, o *Christiana*, capitão Thomas Beller Esteve e doze tripulantes: «...duas mil patacas espanholas, vinte barricas de aguardente; seis barricas de tabaco de fumo; dez barricas de arroz; trinte chapéus redondos; um barê com linbas, quarenta pares de sapatos»<sup>(107)</sup>.

Sob o ponto de vista arqueológico, só as «patacas espanholas», moedas de 8 reales em prata, escapam em tal lista ao filtro da decomposição marinha. J. Capela indica que em 1830, em Moçambique, as patacas ou pesos espanhóis vendiam-se a 4,5 ou 5 cruzados. Em diversos casos, essas moedas espanholas foram marcadas pela administração portuguesa do território que assim fixava o seu valor<sup>(108)</sup>.

O retrato arqueológico sistemático do litoral moçambicano exigiria um rastreio muito pormenorizado da documentação histórica e arqueológica.

O jornal de bordo do comandante A. J. Pinto Basto, de passagem na Ilha de Moçambique em 1910, ilustra um desses momentos decisivos na cronologia da actividade comercial e da náutica local:

*«A transferência da capital da província e de diversas repartições publicas para Lourenço Marques tornou Mozambique uma cidade pouco animada, e as comunicações a vapor com a Índia tem feito pouco a pouco desaparecer os pangaios que enchiam o porto»<sup>(109)</sup>.*

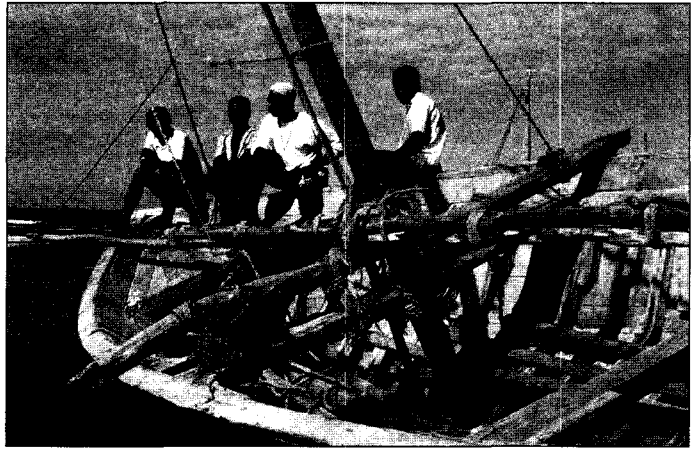
No plano do legado material, arqueológico portanto, na tela de fundo do último milénio, a presença portuguesa naquela costa vem alterar radicalmente um modelo do património arqueológico submerso por uma razão que tem a ver com o efeito de escala, fenómeno clássico da inventariação de sítios submersos.

Pelas dimensões, e devido à natureza dos materiais constituintes, âncoras e canhões, bem visíveis portanto em ambiente submarino, figuram em lugar de destaque entre os parâmetros desta distorção. Ambos estão presentes na maioria das embarcações associadas à presença europeia em águas do Índico até pelo menos o início do século XIX.

É provável que os pescadores da costa moçambicana tenham praticado o mergulho desde há muito. No final do período colonial, o biólogo marinho e etnólogo naval A. Reis Moura, ao descrever a «cangaia», piroga monóxila com braços estabilizadores dos arredores da Ilha de Moçambique, referia a facilidade com a qual os pescadores atingiam dez a quinze metros de profundidade para a recolha de conchas<sup>(110)</sup>.

É portanto natural que diversas descobertas do passado de restos de embarcações ou navios naufragados tenham sido por eles localizados.

No entanto, e de maneira clássica, é com a chegada do escafandro autónomo, sistema comercializado a partir de meados do século XX, que se dá a maior parte das descobertas. No caso de Moçambique, e para a costa norte, a primeira ocorrência clara, e com consequências no período ulterior, manifesta-se no princípio dos anos 1960, em data incerta, e com protagonistas até hoje anónimos.



Embarcação de velame latino chamada «dhow» pelos nossos informadores, construída «por um velho» em Mocimboa da Praia. As embarcações menores presentes naquele dia no Ibo eram chamadas «manchuas» (filha de Ibo, 27/VII/1993).

## PRIMEIRAS INVESTIGAÇÕES ARQUEOLÓGICAS SUBAQUÁTICAS EM MOÇAMBIQUE

O ponto de partida da primeira investigação com objectivos arqueológicos em contexto subaquático na costa norte de Moçambique foi a descoberta em 1960, não longe da fortaleza de São Sebastião, na parte NE da ilha, dos vestígios de uma «nau».

Quatro anos mais tarde, em 1964, o arquitecto Quirino da Fonseca, protagonista da defesa e protecção do Património da ilha nas décadas de 60 e 70, organizou nas águas da Ilha de Moçambique e de Nacala uma missão de prospecção com a participação do médico Victor Hugo Velez Grilo e dos mergulhadores João Sacadura Botte e Leong Siu Pun. Este último era desenhador nos Serviços de Obras Públicas e Transportes em Lourenço Marques<sup>(11)</sup>. O arquitecto publicou seguidamente em *Monumenta* os resultados dessa missão<sup>(12)</sup>.

O facto de ter sido a ilha o alvo geográfico do primeiro relato de carácter arqueológico em relação ao património submerso em águas moçambicanas não deve surpreender. Este mesmo facto reflecte tanto o lugar excepcional que constitui a ilha como escala náutica, como o papel que, por essa mesma razão, teve ao longo da história, colonial em particular. O presente artigo não pretende fornecer um retrato exaustivo do património submerso presumível em águas moçambicanas e apenas irá fornecer alguns exemplos considerados mais ilustrativos em relação aos sítios e achados investigados no decurso da missão de 1993.

Essas limitações não deixam no entanto de salientar que o efeito amplificador centrado em torno da Ilha de Moçambique deve ser ponderado, mesmo relativamente ao período recente (os últimos séculos de presença portuguesa) com a visão diacrónica dessa mesma presença. A necessidade, muitas vezes debatida no decurso da história da Carreira da Índia, de uma escala ao longo da rota alternativa entre Portugal e a Índia pelo canal de Moçambique, deu a outros sítios, como o fundeadouro das Ilhas Quirimbas, um papel que vem ponderar o peso ocupado na listagem patrimonial de hoje pela Ilha de Moçambique devido à sua longa história de núcleo administrativo da presença portuguesa na região.

Da mesma maneira, o passado relacionado com a presença portuguesa naquela zona deve ser alargado a regiões limítrofes que afectam directamente o território náutico moçambicano relacionado com o tema da Carreira da Índia, como é o caso de alguns ilhéus situados no centro do Canal de Moçambique. O mais conhecido é o de Bassas da Índia, de soberania francesa, onde decorreu o conhecido episódio do naufrágio da nau *Santiago* (1585) cuja narrativa faz parte da *História Trágico-Marítima*. No final dos anos 1970, um casal proveniente da Alemanha, de regresso do Extremo-Oriente num iate, e de passagem por Durban, tomou conhecimento do caso do *Santiago* e dirigiu-se em Dezembro de 1977 para o *atoll* de Bassas da Índia onde deparou com diversas peças de artilharia e outros artefactos.

Em expedições posteriores foram retiradas, inicialmente, quatro bocas de fogo de retro-carga (berços ou falconetes) que foram trazidas para a Europa. Foram levantados posteriormente outros materiais, incluindo, em Junho de 1980, um conjunto de oito bocas de fogo de peso unitário de cerca de 900 quilos, num total de 7342 quilos<sup>(13)</sup>. A natureza e o local dos vestígios levaram os achadores a concluir que se tratava efectivamente dos vestígios do galeão de 1585. O espólio recuperado foi posto à venda, e mais tarde adquirido pelo Museu do Natal. Algumas peças foram adquiridas pelo governo português e fazem hoje parte das colecções do Museu da Marinha de Lisboa. Entre essas peças encontram-se um astrolábio e peças de artilharia de retro-carga em bronze. Na sequência das vendas anunciadas na África do Sul, a França emitiu em 1984 um protesto por se tratar de espólio retirado de águas territoriais francesas. Os achados do *Santiago* foram comentados com algum detalhe pelo historiador sul-africano Brian

Stuckenberg, director do Museu do Natal. Este museu organizou em 1985 um simpósio sobre naufrágios coincidente com o 400.<sup>o</sup> aniversário do naufrágio do *Santiago*. Na sequência dos achados anteriores em Bassas da Índia, as autoridades francesas desencadearam uma missão de inventário do *atoll* coralino em 1987.

Entretanto, decorreu uma missão orientada pelo arqueólogo francês Michel L'Hour, em Bassas da Índia, durante os meses de Setembro e Outubro de 1987. Os membros da missão tiveram a oportunidade de observar, embora com brevidade, um conjunto de vestígios materiais de possível origem europeia na parte meridional do recife, podendo tratar-se, por conseguinte, segundo os autores, do arqueosítio de naufrágio do *Santiago*, datável de 1585. As condições de intervenção no local (forte ondulação) não permitiram aprofundar a prospecção que se limitou a assinalar a presença de peças de artilharia em ferro forjado, de um «grande» canhão em ferro e de um total de sete âncoras<sup>(11)</sup>.

As informações disponibilizadas às entidades portuguesas por ocasião da venda do espólio contêm dados especiais susceptíveis de uma interpretação arqueológica mais detalhada. Um dos aspectos mais específicos da interpretação arqueológica do sítio do *Santiago* relaciona-se com o espectro de dispersão do navio após o embate. As fontes disponíveis indicam que a querena do galeão, ao chocar em pleno andamento contra o fundo do recife de Bassas da Índia, ficou cortada segundo um plano horizontal. O forte impacto separou as duas cobertas inferiores, enquanto outras duas, com o resto das obras mortas, continuavam a sua rota pelo recife.

O estudo da artilharia de bronze proveniente de Bassas da Índia, e depositada no Museu da Marinha de Lisboa, foi iniciado mais recentemente (final anos 1990) por Pedro Caleja, arqueólogo do Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (CNANS, Instituto Português de Arqueologia).

Os achados do *Santiago*, assim como de outros sítios da região, fazem parte de uma actuação já antiga por parte de firmas comerciais de recuperação de materiais submersos que protagonizaram muitos dos principais achados na região, nomeadamente na África do Sul e, num ou noutro caso, em Moçambique. Muitos achados deste tipo ocorreram na década de 1970 ou 1980.

Em 1993, poucos meses depois do armistício que marcou o fim de duas décadas de guerra civil em Moçambique, coube-nos empreender, em colaboração com o Departamento de Arqueologia e Antropologia da Universidade Eduardo Mondlane de Maputo, e o apoio da firma Eurotri, uma missão de inventário preliminar dos sítios arqueológicos submersos do litoral de Moçambique, com base em documentação impressa e manuscrita reunida por Patrick Lizé. A base documental foi seguidamente por nós completada, no decorrer da própria missão, tanto em instituições moçambicanas como em entrevistas de pessoas relacionadas com aquele litoral.

Esta missão permitiu visitar, a partir da Ilha de Moçambique, uma longa faixa costeira, e observar diversos sítios da costa Norte de Moçambique, assinalados tanto na fase de preparação como no decorrer da investigação. Tratava-se de uma primeira abordagem, na qual os dados (da tradição oral dos pescadores e relativos a achados anteriores referidos na documentação impressa ou nos diversos arquivos, nomeadamente em Maputo e nos arquivos das Capitánias) foram confrontados com a realidade do terreno.

Passaram a ser utilizados nesse inquérito os critérios operacionais definidos pelo autor para outras missões de mesmo tipo (inventário do património náutico e submarino) realizadas noutras regiões do mundo, conjugando alguns dos aspectos acima comentados acerca do «efeito de escala» com um número limitado de «fósses directores» destinados a focar, à partida, a informa-

ção recolhida em torno do período da presença europeia na costa moçambicana. O limite cronológico do inventário a efectuar em Moçambique situava-se em meados do século XIX.

Tal como se esperava, observou-se que as comunidades de pescadores tinham um registo de achados submersos focado, neste caso particular, em torno de dois tipos principais de objectos: âncoras e canhões.

No caso das âncoras o fósil director essencial adoptado dizia respeito à alteração profunda sofrida pela tecnologia da âncora a partir do primeiro quartel do século XIX, com a introdução gradual de âncoras com cepo em ferro e haste equipada com manilha para ligação a uma corrente de ferro.

A implementação desse critério no terreno concretizou-se com a procura sistemática, tanto nos sítios investigados como junto dos informadores, de presença de um arganéu de grande diâmetro na ponta da haste e de ausência de cepo em ferro, critério utilizado para isolar âncoras potencialmente equipadas à partida com cepo de madeira.

No caso da artilharia, os critérios tinham a ver com a morfologia das peças, exigindo o exame *de visu* das mesmas para se poder esboçar uma datação.

Entre os outros fósseis directores utilizados de maneira rotineira para isolar vestígios de embarcações à vela posteriores à última década e meia do século XVIII, um dos mais úteis revelou ser, como é clássico neste tipo de inventário de sítios submarinos, os vestígios de forro de cobre, sob a forma de cavilhas de liga de cobre ou restos de chapa de forro ou de simples pregos do mesmo metal.

No caso específico da costa oriental africana, um material cerâmico particular, a telha de Marselha, revela-se notavelmente precisa como ferramenta de datação dos sítios posteriores à

abertura do Canal de Suez (1869), rota que encurtou de maneira radical o circuito das mercadorias vindas dos mercados europeus e o abastecimento regular de países como Moçambique vindo da Europa.

Observou-se um caso concreto de naufrágio no Baixo Pinda, já no interior do recife em que esses «fósseis directores» estavam conjugados



A âncora como *fósil director* (J. Rosado com um informador, distrito de Cabo Delgado, 30/VII/1993)



Recolectoras do Baixo Pinda no momento da maré vazia (VII/1993)

placas de ferro de cobre com pregos de cobre cobrindo vestígios de madeira e fragmentos de telhas de Marselha com a inscrição «Roux Frères».

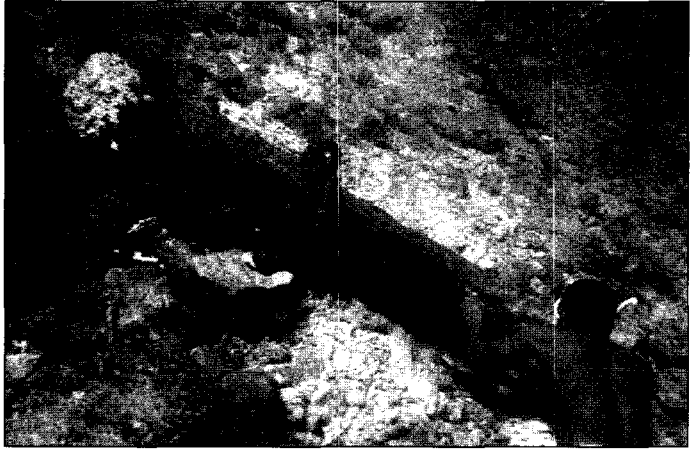
Foram enfatizados diversos sítios assinalados nessas condições na costa norte Moçambicana. Os sítios investigados incluíram um naufrágio de navio de guerra do final do século XVIII ou início do século XIX ao largo de Mongincual<sup>(115)</sup>, diversos vestígios em torno da Ilha de Moçambique, o Baixo Pinda a nordeste de Nacala e toda a costa

situada entre Pemba (antiga Porto Amélia) e o extremo norte moçambicano, a norte do Cabo Delgado. O itinerário setentrional da missão terminou no rio Rovuma, na fronteira com a Tanzânia.

Entre os sítios submarinos visitados figuram diversos *tumuli* materializados por amontoados de pedras. O facto dos sítios desta natureza, observados na vizinhança da Ilha de Moçambique, estarem desprovidos de vestígios materiais visíveis além das próprias pedras de lastro sugere actividades de salvamento por parte dos mergulhadores da região. O detalhe e a referência dos sítios por nós observados encontram-se no relatório elaborado no final da missão<sup>(116)</sup>.

De todos os sítios visitados, a Ilha de Moçambique destacou-se claramente como o de maior

densidade; densidade essa ilustrada logo à partida por uma mera prospecção superficial em terra em torno da própria fortaleza de São Sebastião onde abundam os destroços de porcelana chinesa como em toda a plataforma costeira, parcialmente emersa na maré vazia e onde ainda se vêem projecteis de ferro de grande calibre, possivelmente associados a um dos ataques holandeses do século XVII.



Sítio de naufrágio ao largo de Mongincual. Uma breve visita em 6 de Agosto de 1993 permitiu observar a presença de 52 a 54 bocas de fogo em ferro com cerca de 2 m. de comprimento e de vestígios de ferro de cobre. Os vestígios formam um *cluster* orientado Leste-Oeste. O testemunho dos pescadores indica que o sítio está sujeito a ciclos de assoreamento.



Amontoado de pedras de lastro, sem outros vestígios visíveis (A. Viegas no sítio *Cabaceira 1*, 7/VIII/1993).

Além de canhões ou âncoras isoladas ou até de simples projecteis (balas de ferro) encontrados no decurso das prospecções em torno da ilha foram ainda identificados sítios menos «visíveis» constituídos por pedras de lastro sem nenhum artefacto visível à superfície.

Os diversos sítios apontados em torno da Ilha de Moçambique dizem respeito por um lado ao contexto náutico-portuário e à forte correlação existente entre as perdas marítimas e a vizinhança de um porto, e, por outro lado, ao contexto militar centrado em torno do fundeadouro e da fortaleza de São Sebastião.

Quanto ao primeiro aspecto, o do contexto náutico-portuário, as fontes abundam em testemunhos.

«*Não ha porto ou enseada em toda a Índia, onde os Portugueses tenham perdido tantos navios como esta*», escrevia Pyrard de Laval<sup>(117)</sup>, cujo testemunho directo do tamanho das naus da Carreira da Índia no início do século XVII foi retomado por diversos autores franceses, entre eles G. Fournier<sup>(118)</sup>.

A questão das dimensões das naus da Carreira da Índia, e mais precisamente do respectivo calado, é uma das charneiras do papel do fundeadouro da Ilha de Moçambique, um dos raros portos com capacidade para naus de grande calado na longa rota entre Portugal e a Índia.

A *Epanáfora Trágica*, o grandioso texto clássico de F. Manuel de Melo, publicado em 1660, mas relativo ao final de uma viagem que decorreu no Inverno de 1626-1627, mostra com clareza o dilema dos pilotos da Carreira da Índia quando afastados da sua rota normal e confrontados com a procura de um porto capaz de os abrigar. Um documento posterior ao naufrágio, ocorrido no sudoeste de França, das duas naus de três cobertas vindas da Índia em 1626, menciona as sete (7) braças de calado (*sept brasses valant 35 pieds de profondeur*) de uma delas<sup>(119)</sup>.

O *Livro de Marinbaria* de Manuel Álvares observa o seguinte sobre a Ilha de Moçambique<sup>(120)</sup>:

«*Os navios podem chegar-se a ilha quanto querem, porque a costa é mui segura e o seu fundo de boa areia*»

O mesmo código<sup>(121)</sup> adianta:

«*Se quiseres entrar em Moçambique deixa as Ilhas de São Jorge e Santiago da banda do sudoeste, e alarga-te de São João à vista, iras por seis braças e sete, e vai de la, de maneira que vas com a proa da nau em um areal que esta de Nossa Senhora do Baluarte para o sudoeste; e antes que cheges a Nossa Senhora um aúste ou dois acima, guarda-te da ponta do parcel, o baixo de uma banda e de outra te dirá onde hais-de-uir.*»

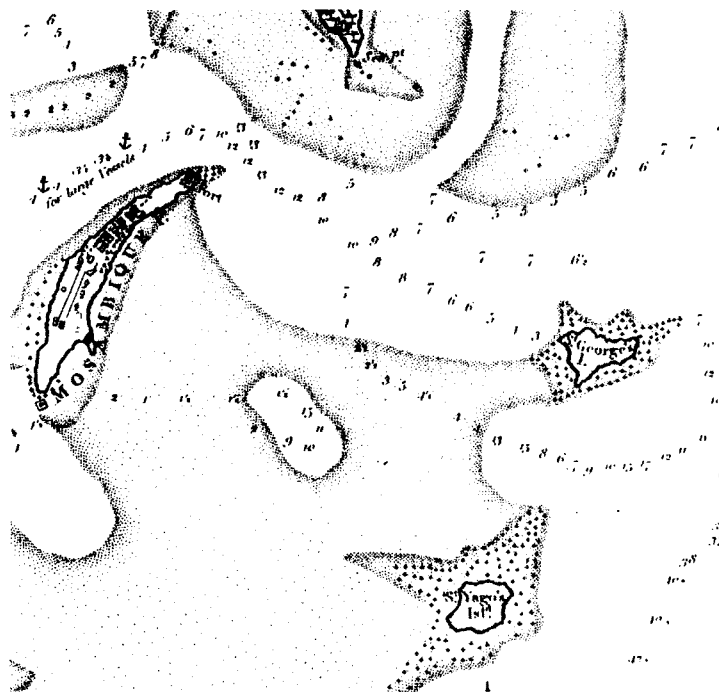
O papel dos ilhéus que marcam a barra é retomado por autores mais tardios. Numa descrição que fez por volta de 1778 de diversas partes do litoral e território moçambicano, João Baptista de Montauray dá os seguintes elementos relativos ao fundeadouro da ilha de Moçambique:

«*...Na ponta do Norte e em pequena distancia, estão mais dois Ilhotes chamados de Goa e Senna: A entrada do Porto he por esta parte; tem hum grande rochedo a que se costuma dar resguardo, entrando os navios mais emcostados à Fortaleza de S. Sebastião, do que aos outros Ilhotes: he a Babia ou Anciada a que forma o continente e a Ilha aonde estão os navios ancorados, e em bom resguardo por estar abrigado por todas as partes, excepto quando o tempo carrega do Sul, que tem mais perigo por ficar desabrigado por esta parte; o fundo he bom por ser de area grossa e lodo*»<sup>(122)</sup>.



Um testemunho britânico, Henry Salt, refere detalhes quanto ao sítio preciso onde fundeavam os navios no início do século XIX, o que não deixa de reflectir uma evolução em relação às enormes naus do passado:

*«After passing the Great Fort, from which you will be hailed, keep about three cables length from the shore, till you are abreast of the Government-house, when you may come to an anchor in five fathoms»<sup>(124)</sup>.*



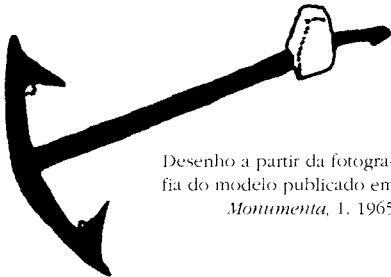
Detalhe da carta da barra e fundeadouro da Ilha de Moçambique publicada por H. Salt, 1809. O fundeadouro figura na parte superior esquerda da imagem, a O.N.O. da fortaleza de São Sebastião implantada no extremo NE da Ilha de Moçambique. *St. George's Island*, à direita na imagem, corresponde à Ilha de Goa.

Entre os achados assinalados em 1964 pela missão liderada pelo arquitecto Quirino da Fonseca na vizinhança da fortaleza figurava uma interessante âncora com haste de secção rectangular de 3,4 m. de comprimento com unhas triangulares características cuja forma lembra âncoras de período anterior visíveis em iconografia naval relativa a navios da Europa do Norte, caso de uma *Kogge* hanseática numa gravura do final do século XV da colecção Albertina de Viena<sup>(124)</sup> ou de um desenho ligeiramente posterior, por Holbein, de cerca de 1530<sup>(125)</sup>. Em ambos os casos são visíveis as unhas «ponteagudas» que se destacam da fotografia<sup>(126)</sup> da âncora encontrada na ilha de Moçambique. Esta forma distingue-se pela curvatura invertida (côncava em relação ao exterior da unha) das arestas laterais e da aresta superior de cada unha, contribuindo para dar a esta um aspecto geral que evoca a forma de um dardo<sup>(127)</sup>.

Tendo em conta o número de âncoras presentes a bordo de uma só nau da Índia (Figueiredo Falcão em 1607 fala de seis âncoras de 18 quintais cada – 108 quintais ao todo –, para equi-



Manobra a N.E. da fortaleza de São Sebastião da Ilha de Mocambique. O momento da baixa-mar permite distinguir em segundo plano a restinga que prolonga a fortaleza e delimita o lado sul do acesso ao grande fundeadoiro (7-VIII-1993)



Desenho a partir da fotografia do modelo publicado em *Monumenta*, I, 1965



Âncora de kogge hanseática no pormenor de uma gravura do final do século XV. Coleção Albertina, Viena (Reprod. in Magalhães Godinho, 1990: 203).

par uma *nau para a Índia*). Anos mais tarde, em 1622, J. Pereira-Corte Real, oficial com grande experiência na rota da Carreira da Índia comenta as deficiências das âncoras utilizadas nas naus<sup>(126)</sup>. Um documento posterior de dois anos (1624) relativo a construção das duas naus de três cobertas *Santa Helena* e *São Bartolomeu* confirma o número de seis âncoras por cada nau.

Perante esses dados, é de esperar que muito mais achados de âncoras deste tipo venham a ser assinalados no espaço relacionado com o antigo fundeadoiro da ilha de Moçambique, incluindo os seus acessos e a sua periferia imediata.

Uns anos depois desta missão, em 1971, mergulhadores locais descobriram junto à Ilha de Goa algumas peças de artilharia em bronze. A investigação que conduzimos em 1993 mostrou que um total de oito bocas de fogo em bronze foram encontradas naquele ano (1971), uma das quais junto da Fortaleza de São Sebastião. Em 1973 foram encontradas outras duas bocas de fogo, em bronze, junto à mesma Fortaleza.

Apresentamos seguidamente os resultados do exame que fizemos em 1993 do conjunto de dez bocas de fogo, todas em bronze, que se encontravam então num



Pormenor de um desenho de Holbein representando um navio alemão ou flamengo, cerca de 1530 (Reprod. de F. Howard, 1979: 62).

espaço público da ilha, numa dependência da Administração Marítima e no museu da Ilha de Moçambique.

O exame dos materiais foi completado por um inquérito junto de um dos achadores na companhia do qual fomos ao local do achado, e por uma consulta nos arquivos da antiga Capitania da Ilha<sup>(29)</sup>. O detalhe desta consulta encontra-se em anexo.

A investigação depara neste ponto com alguns parâmetros específicos do conjunto estudado, entre os quais destacamos:

- a ausência de registo arqueológico no momento da remoção das peças do fundo do mar, em 1971 e em 1973, junto à Ilha de Goa e da fortaleza de São Sebastião, da Ilha de Moçambique.
- a existência de informações parcelares – de natureza administrativa – relativas à descrição de algumas das peças retiradas do mar em 1971 e em 1973.
- a ausência de um *corpus* geral da artilharia de bronze portuguesa e respectiva tipologia.
- a aparente «inércia» da evolução morfológica de algumas bocas de fogo portuguesas ao longo do século XVI.
- a idiossincrasia da fundição portuguesa ultramarina durante o período filipino, e o dualismo aparente com a produção metropolitana, tanto a nível da morfologia como da decoração das peças.
- a disparidade de alguns critérios dimensionais em lotes onde figuram peças concebidas respectivamente para projecteis de ferro ou de pedra .
- a amplitude do leque cronológico comprovado em conjuntos de bocas de fogo encontrados em contextos de naufrágio bem referenciados.

### **Inventário das peças de artilharia (*bocas de fogo*) em bronze observadas na Ilha de Moçambique (Museu e Capitania) em Julho de 1993.**

As peças (todas em bronze), inventariadas e numeradas de 1 a 10, foram as seguintes:

- 2 bocas de fogo em bronze dispostas de ambos os lados do portão da Administração Marítima da Ilha de Moçambique, antiga «Capitania». *Números 1 e 2.*
- 4 bocas de fogo em bronze na garagem oeste da Administração Marítima. *Números 3 a 6.* De maneira a poderem ser medidas, essas peças foram temporariamente deslocadas e dispostas sobre calhas de madeira com a colaboração da Brigada de Restauro do Ministério da Cultura, sob a orientação do mestre Rodrigues, chefe da Brigada.
- 4 bocas de fogo em bronze nas salas do «Museu da Marinha» situado no rés-do-chão do palácio de São Paulo, Ilha de Moçambique. *Números 7 a 10.*

Apresentamos a seguir parte das notas e desenhos preliminares efectuados no local em Julho de 1993. Os mesmos foram apresentados ao Coronel Nuno Valdez dos Santos a quem agradecemos os comentários sucessivos (1993 e 1998) sobre as peças que reproduzimos a seguir.

A nomenclatura utilizada distingue as seguintes partes de cada boca de fogo:

- *Tulipa* (extremo da peça junto à boca)
- *Bocel* da tulipa (moldura saliente que marca o final da tulipa e o início da bolada)
- *Bolada* (corpo da peça a seguir à tulipa)

- *Braga*: saliência com orifício circular na qual passa um *argolão* (anel de secção cilíndrica)
- *Asa de golfinho*: saliência decorada com forma de golfinho.
- *Munhões* (eixos de forma cilíndrica transversais à peça)
- *1.º e 2.º reforços* (partes da boca de fogo delimitadas por saliências emolduradas. O 2.º reforço encontra-se na parte central da peça. O 1.º reforço antecede a culatra.
- *Faixa alta da culatra*: circunferência máxima no extremo da culatra.
- *Moldura de espalda*: face extrema da peça, entre a culatra e o cascavel
- *Cascavel*: saliência que marca o extremo da boca de fogo depois da culatra. Pode ter forma de botão cilíndrico, troncocónico ou outro, de arganêu, de «golfinho»...

**Boca de fogo n.º 1** (*portão da Administração Marítima da Ilha de Moçambique, Julho de 1993*).

Esta peça tem quatro bragas com argolões na parte superior e as armas quase apagadas no início da bolada.

Comprimento desde o plano da boca até ao rebordo posterior da faixa alta da culatra: 3.22 m.

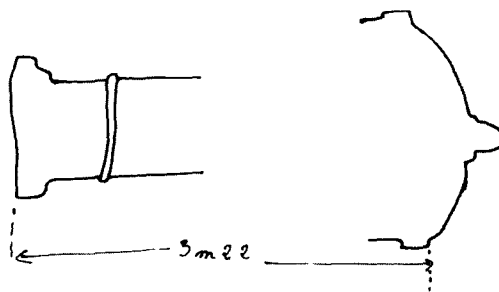
Comprimento total 3.40 m. (até à ponta do cascavel )

Calibre: 13.1cm.

Diâmetro dos munhões: 11 cm.

(Cor. N. Valdez dos Santos) (3/XI/1998): «*Pelos esboços da tulipa e culatra, e por ter os munhões ligeiramente estreitos em relação à peça, faz-nos lembrar a Áspide ou meia colubrina bastarda do Museu Militar, número de catalogo R. 25, fundida no reinado de D. Manuel I, talvez em 1515 por João Dias cuja sigla era IODIZ.*»

Em comentário anterior (13/XII/1993), o mesmo investigador referia ser esta boca de fogo «... *idêntica a duas peças recuperadas em 1977 do galeão Sacramento que naufragou nas costas do Brasil em 1668.*...». O tema da dispersão cronológica é comentado mais adiante.



Croquis da tulipa (à esquerda) e da faixa alta da culatra e cascavel (à direita) da boca de fogo n.º 1

**Boca de fogo n.º 2** (*portão da Administração Marítima da Ilha de Moçambique, Julho de 1993*).

Esta peça tem duas asas de golfinhos na sua parte central superior e no extremo da culatra um cascavel com forma de botão alongado.

As armas reais portuguesas encontram-se na bolada.

Comprimento desde o plano da boca até ao rebordo posterior da faixa alta da culatra: 3m25.

Comprimento total 3m50 (cascavel incluído).

Calibre: 14,1cm.

Diâmetro dos munhões: 12 cm.

(Cor. N. Valdez dos Santos) ( 3/XI/1998): «Afigura-se-me ser similar à boca de fogo do Museu de Marinha AR-V-10, conhecida pelo nome de Canhão de Dio, só porque tem gravado a punção a palavra DIQ.

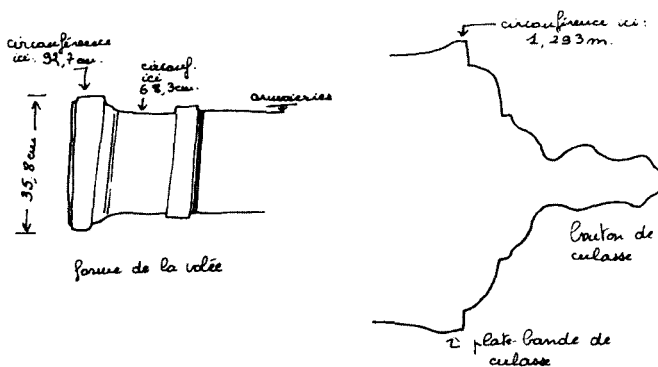
Tem as Armas Reais Portuguesas circundadas pelo colar do Tosão de Ouro, insígnia de uma ordem militar de que o Rei de Espanha era o supremo representante, o que significava que Portugal também estava sob a tutela daquele Rei. Devia ter sido fundida entre 1580-1598.

No Museu Militar de Lisboa, existe a peça F.14, também com as Armas Reais circundadas pelo Tosão de Ouro, talvez fundida entre 1626-1627.»

Em comentário anterior (13/XII/1993), o mesmo investigador já observava (o comentário é comum às bocas de fogo n.º 2 e n.º 7): « As peças com as Armas Reais Portuguesas envoltas pelo Tosão de Ouro, geralmente foram fundidas em Lisboa, entre 1612 e 1621, no reinado de Filipe III de Espanha, II de Portugal.

O formato da culatra e do cascavel da Peça n.º 2 é, nitidamente, da primeira metade do Séc. XVI. Assim, a confirmar-se a existência das Armas Reais rodeadas pelo Tosão de Ouro, trata-se de uma peça que deve ser devidamente estudada...».

A forma da culatra e cascavel assemelha-se à peça B-7 (âspide, séc. XVI) do Museu Militar de Lisboa com quatro bragas e cerca de 12 cm de calibre.



Detalhes da tulipa (croquis da esquerda) e faixa alta da culatra , moldura de espalda e cascavel (croquis da direita) da boca de fogo n.º 2

**Boca de fogo n.º 3** (garagem da Administração Marítima, Ílba de Moçambique, Julho de 1993).

Esta peça tem quatro bragas mas só conserva dois dos quatro argolões de bronze, os do lado direito (olhando da culatra em direcção à boca).

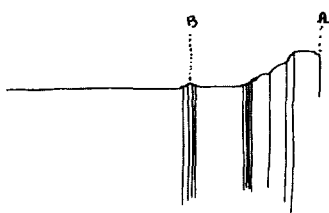
Comprimento desde o plano da boca até ao rebordo posterior da faixa alta da culatra: 3m115.

Comprimento total 3m28 (cascavel incluído).

Calibre: 11,6cm.

Diâmetro dos munhões: 10,6 cm.

Algarismos na platibanda da culatra: ZI-O-IO.



Croquis da parte superior da tulipa da boca de fogo n.º 3

Armas de Portugal na bolada com esfera armilar e cartucho com sigla não decifrada.

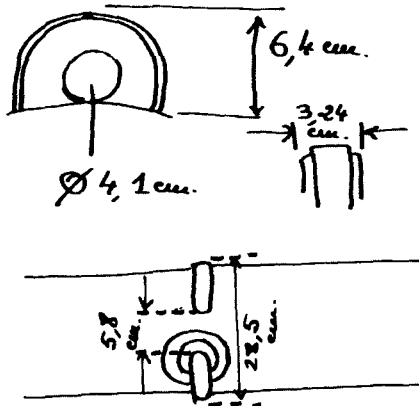
Nos seus comentários de 3/XI/1998 baseados nos nossos croquis de Julho de 1993 (e não nas fotografias), o coronel Valdez dos Santos apontava acerca desta peça n.º 3 para os «...primeiros anos do reinado de D. Manuel, dado as suas semelhanças – no cascavel, no bocal e ao formato dos argolões e respectivas bragas – com a peça do Museu Militar B. 5».

Em comentários anteriores (13/XII/1993), o mesmo investigador tinha observado:

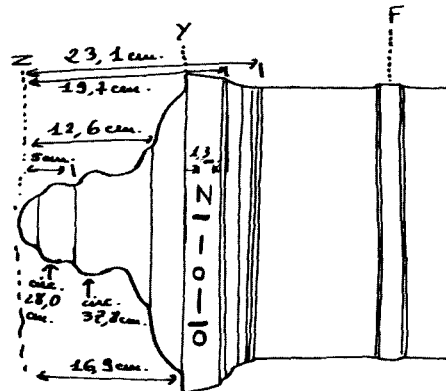
«O peso marcado na faixa da culatra deve ser: 21-0-10, ou seja, 21 quintais, 0 arrobas e 100 arrâteis o que equivale a 1228,4 kgs.»



Detalhe da bolada da peça n.º 3 com armas reais portuguesas, esfera armilar e cartela de fundidor (a tulipa encontra-se do lado direito)



Detalhe das bragas (detalhes, secção longitudinal e transversal) e argolão da boca de fogo n.º 3.



Cascavel da peça n.º 3

**Boca de fogo n.º 4** (garagem da Administração Marítima, ilha de Moçambique, Julho de 1993).

Peça de grande calibre, com quatro argolões.

Cascavel de forma troncocónica com 6,3 cm de diâmetro na extremidade.

Armas reais de Portugal na bolada, com esfera armilar e cartucho em relevo com sigla parcialmente conservada.

Comprimento desde o plano da boca até ao rebordo posterior da faixa alta da culatra: 2m 197.

Comprimento total: 2m323 (cascavel incluído).

Calibre: 17,2 cm.

Diâmetro dos munhões: 10,8 cm.



Bocas de fogo n.º 3,  
4, 5 e 6  
(Administração Marítima da Ilha de Moçambique, Julho de 1993).

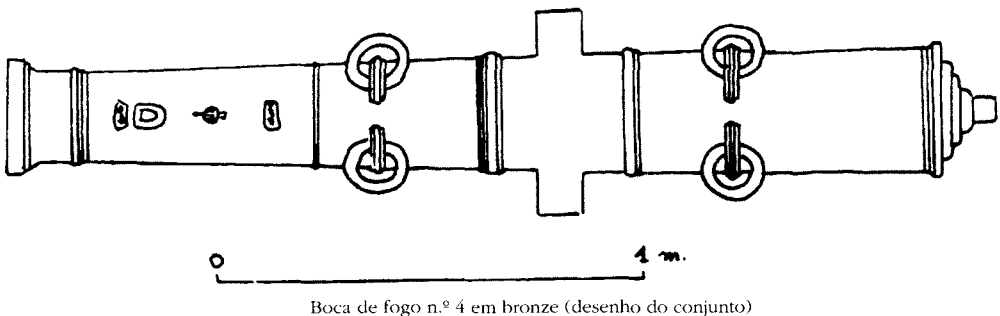
Distingue-se no centro da imagem o grande diâmetro da alma da peça n.º 4, característico de um pedreiro.

Em comentários de 13/XII/1993, o Coronel Valdez dos Santos corrigiu as nossas anotações e identificou a sigla IODIZ, cartela do fundidor João Dias «*que teve carta de fundidor em 28 de Agosto de 1548*».

Em comentários posteriores (3/XI/1998), o mesmo investigador observou:

«No Museu Militar existem 4 bocas de fogo deste fundidor (C.2; D.4; D.5 e R. 25) sendo esta última similar à peça em questão, que veio de Moçambique».

**Nota:** a grande *águia* de quatro bragas do mesmo fundidor, no mesmo museu (peça C.2) tem a data de 1549. A peça D.4 (*colubrina bastarda*) de 17cm de calibre, com quatro bragas, do mesmo fundidor, tem a data de 1578 e uma cartela com a marca de D. Sebastião (SBTA). A secção emoldurada das bragas dessa peça D.4 do Museu Militar é muito semelhante à da peça n.º 4 da ilha de Moçambique enquanto que o cascavel em forma de botão cilíndrico da mesma peça n.º 4 assemelha-se de perto à peça R.25 do mesmo museu. Essa peça R.25, igualmente com cartela IODIZ do fundidor João Dias, corresponde a uma *áspide* (peça R.25) de 12.7 cm. de calibre, com quatro bragas. A peça D.5 do mesmo museu (*áspide*), com 12,8 cm. de calibre e quatro bragas, tem cartela do fundidor e outra cartela com marca de D. Sebastião (SBTA).



#### **Boca de fogo n.º 5** (garagem da *Administração Marítima*).

Boca de fogo com asas e cascavel de golfinho.

Lê-se a inscrição ...*DEVALLESTEROS* na culatra. As armas de Portugal com um cartucho (ilegível) e a data «1606» encontram-se no primeiro reforço.

Comprimento desde o plano da boca até ao rebordo posterior da faixa alta da culatra: 2m423.  
 Comprimento total 2m567 (cascavel incluído).  
 Calibre: 13,5cm.  
 Diâmetro dos munhões: 9,7 cm.

O Cor. N. Valdez dos Santos (13/XII/1993) evocou a possibilidade da inscrição desta peça, sob as Armas Reais, ser *idêntica à da peça E.5 do Museu Militar, e que é a seguinte:*

DON PHELIPPE  
 III REY D'ESPAÑA

E sobre a faixa da culatra:

FERN<sup>º</sup> DE VALESTEROS ME FECIT EN LISBOA 1606.

Em comentários posteriores (3/XI/1998) relativos aos nossos desenhos das peças n.º 5 e n.º 10 da ilha de Moçambique, o mesmo investigador referiu ainda a peça E.8 do Museu Militar de Lisboa, vinda de Moçambique, fundida em Lisboa com a «cifra real de D. Philipe IV Rei de Espña e, no escudete de forma elíptica a legenda O Marquês dela Hinoja Capitão General de Artilheria. Ano de 1625 (ou 1625)».

**Boca de fogo n.º 6** (garagem da Administração Marítima, Ilha de Moçambique, Julho de 1993).

Outra boca de fogo em bronze, de grande calibre, com quatro bragas e argolões em bronze e cascavel em forma de botão troncocónico.

Na bolada estão as armas reais portuguesas, a esfera armilar e uma cartela com a letra **D** (maiúscula), talvez combinada com outra letra (não decifrada).

Comprimento desde o plano da boca até ao rebordo posterior da faixa alta da culatra: 2m20.  
 Comprimento total 2m321 (cascavel incluído).  
 Calibre: 18,0 cm.  
 Diâmetro dos munhões: 10 cm.

(Cor. N. Valdez dos Santos)(13/XII/1993): «Esta peça é similar à B.2 do Museu Militar e, quanto ao seu fundidor, indicam-se as seguintes siglas:

D

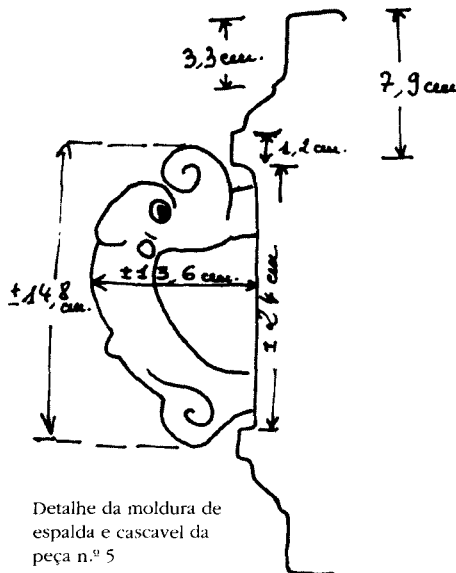
– Cosme Dias (1576)

D

– Francisco Dias (1589)

O  
D

– Diogo Pires 1560



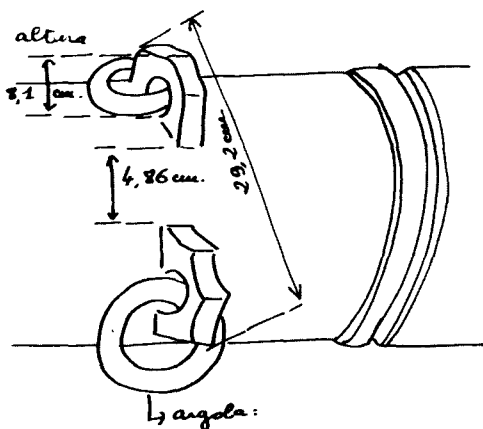
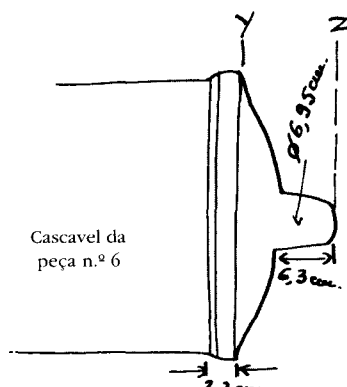
Detalhe da moldura de espalda e cascavel da peça n.º 5



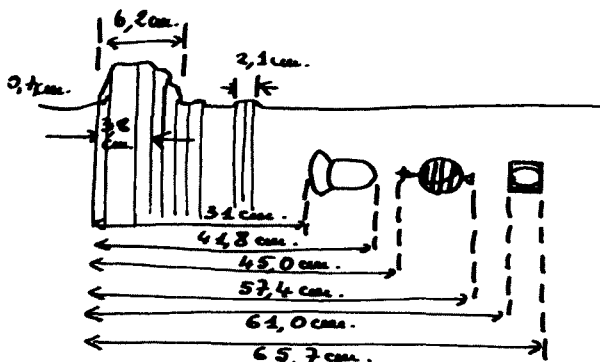
(3/XI/1998): «Similar à boca de fogo B. 2 do Museu Militar, cujo fundidor, Diogo Garcia, tinha por sigla aliás a primeira das três siglas que usou durante a sua vida.

Esta boca de fogo deve ser dos primeiros anos do Séc. XVI.

**Nota:** a peça B.2 do Museu Militar de Lisboa corresponde a um pedreiro (*camelete*) de 17,6 cm de calibre, com quatro bragas.



Detalhe das bragas e argolões na bolada da peça n.º 6



Detalhe da tulipa e posição das armas de Portugal, esfera armilar e marca do fundidor na bolada da peça n.º 6

### Boca de fogo n.º 7 (Museu da Marinha, Palácio de S. Paulo).

Boca de fogo com quatro bragas e argolões, no corredor de entrada do Museu da Marinha, Ilha de Moçambique.

Botão de culatra decorado.

Comprimento desde o plano da boca até ao rebordo posterior da faixa alta da culatra: 2m768.

Comprimento total 2m992 (cascavel incluído).

Calibre: 10,9 cm.

Diâmetro dos munhões: 10,3 cm.

(Cor. N. Valdez dos Santos)(13/XII/1993): (primeira parte do comentário comum às peças n.º 2 e n.º 7) «A Peça n.º 7, por todo o seu aspecto, por ter arganéis ou argolões, pelo feito das bragas (as peças onde estão presas os argolões) pela sua boca e pelo cascavel, situa-se, sem sombras de dúvidas, na 1.ª metade do Séc. XVI. A confirmar-se a existência do Tosão de Ouro a rodear as Armas Reais, então está-se na presença de uma peça rara, que deve (ser) devidamente estudada».

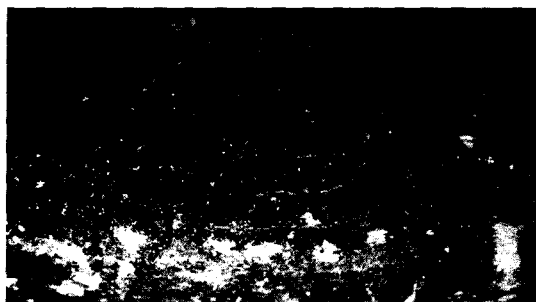
(3/XI/1998): (o comentário aplica-se desta vez às peças n.º 7 e n.º 8):

«Estas peças, com as bragas com argolões, cascavel em pirâmide, apresentam todas as características das bocas de fogo do 1.º quartel do Séc. XVI e como tal as classificáramos.

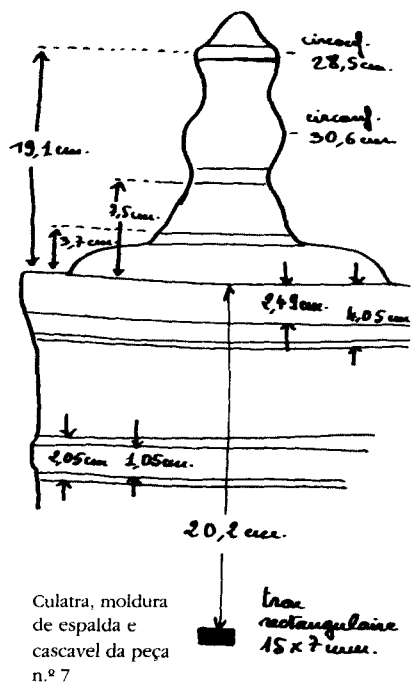
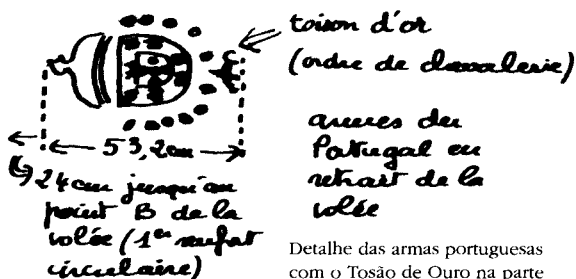
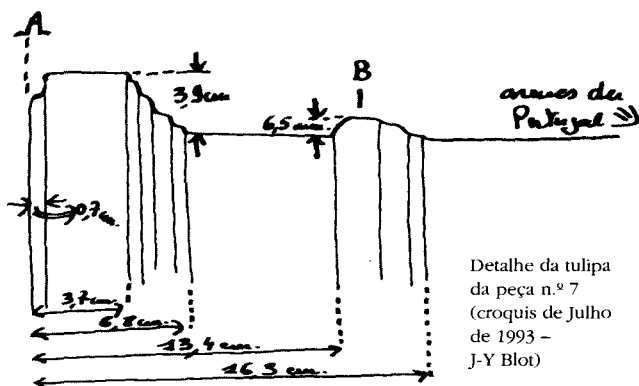
Sucede, porém, que quer pelo desenho do canhão n.º 7 quer pela memória descritiva do n.º 8, aparecem as Armas Reais de Portugal envoltas no Tosão de Ouro, o que só sucedeu no reinado de Filipe II de Portugal.

Não podemos explicar esta anomalia a não ser que o Tosão de Ouro tivesse sido feito cem anos mais tarde a punção ou então, por qualquer razão, ter havido confusão na feitura dos esquemas.

**Nota:** as notas e croquis (assim como uma fotografia de pormenor) feitos no terreno permitem confirmar sem ambiguidade a presença das armas reais portuguesas com o Tosão de Ouro na parte inferior. As nossas notas de Julho de 1993 adiantam que a parte superior da representação das armas da peça n.º 7 encontra-se à 24 cm do bocel da tulipa (designado pela letra B no croquis que segue). A fotografia de pormenor das mesmas armas com Tosão de Ouro permite confirmar o facto.



Detalhe da bolada da peça n.º 7: armas de Portugal com o Tosão de Ouro



**Boca de fogo n.º 8** (*Sala interior do Museu da Marinha, Palácio de S. Paulo, Ilha de Moçambique, Julho de 1993*).

Peça com quatro bragas. Faltam os respectivos argolões em bronze.

Botão de culatra decorado semelhante ao da peça n.º 7.

As armas de Portugal encontram-se na bolada, com o Tosão de Ouro na parte inferior, por baixo do escudo português.

Comprimento desde o plano da boca até ao rebordo posterior da faixa alta da culatra: 3m08.

Comprimento total 3m32 (cascavel incluído).

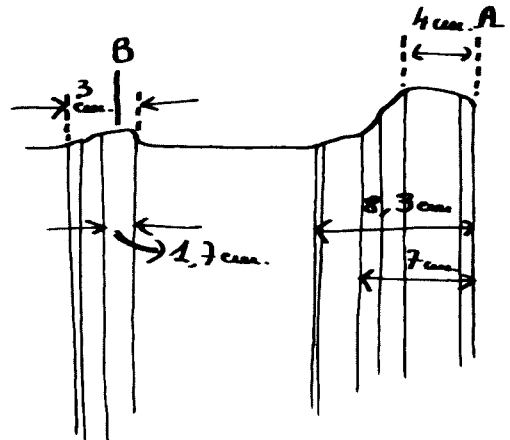
Calibre: 12,3 cm.

Diâmetro dos munhões: 10,4 cm.

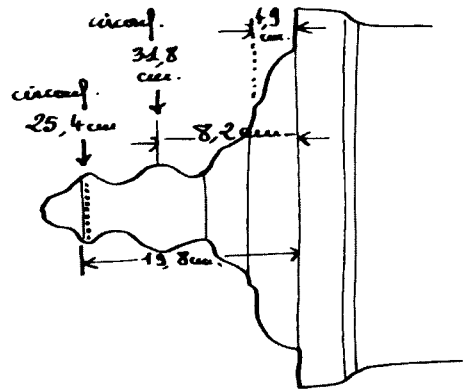
(ver os comentários do Cor. N. Valdez dos Santos de 3/XI/1998 para esta peça n.º 7, anteriormente apresentados).

**Nota:** como para a peça n.º 7, as notas recolhidas no terreno em Julho de 1993 indicam que as armas reais portuguesas com o Tosão de Ouro na parte inferior encontram-se na bolada, com a sua parte superior situada a 26 cm do bocel da bolada (assinalado pela letra *B* no croquis que segue).

A representação do Tosão de Ouro, na parte inferior das armas de Portugal, situa-se neste caso a 34,9 cm do referido bocel da tulipa.



Detalhe da tulipa da peça 8



Detalhe da culatra, moldura de espalda e cascavel da peça n.º 8

**Boca de fogo n.º 9** (Museu da Marinha, Palácio de S. Paulo).

Peça com duas asas de golfinho na parte superior central.

Botão de culatra decorado em parte semelhante ao das peças n.º 2, n.º 7 e n.º 8. O molde de espalda (face extrema da culatra) difere, no entanto.

Armas reais de Portugal na bolada.

Comprimento desde o plano da boca até ao rebordo posterior da faixa alta da culatra: 2m742.

Comprimento total 2m925 (cascavel incluído).

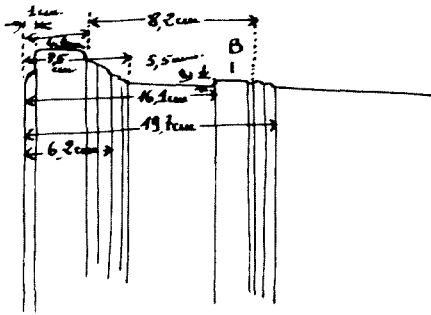
Calibre: 11,0 cm.

Diâmetro dos munhões: 9,4 cm.

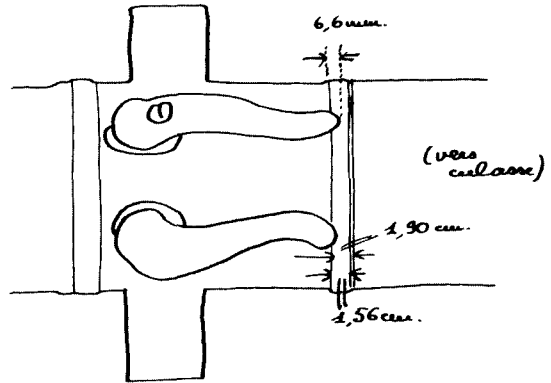
(Cor. N. Valdez dos Santos, 3/XI/1998): *«Esta peça deve ser de meados do Séc. XVI, das*

primeiras bocas de fogo portuguesas que tiveram asas. Ao que parece pelo esquema é de coroa aberta o que significa ser anterior ao reinado de D. Sebastião.

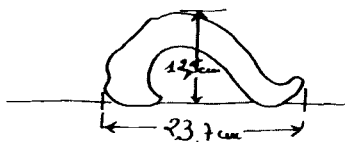
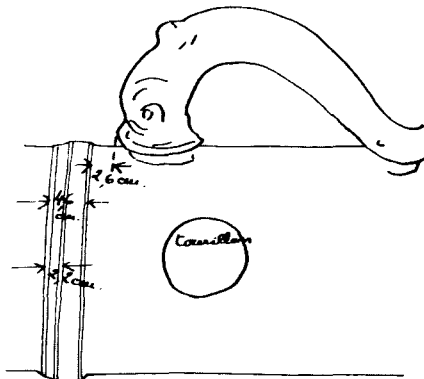
Classificaria esta peça, que é similar à C.1 do Museu Militar, como fundida em meados do Séc. XVI.



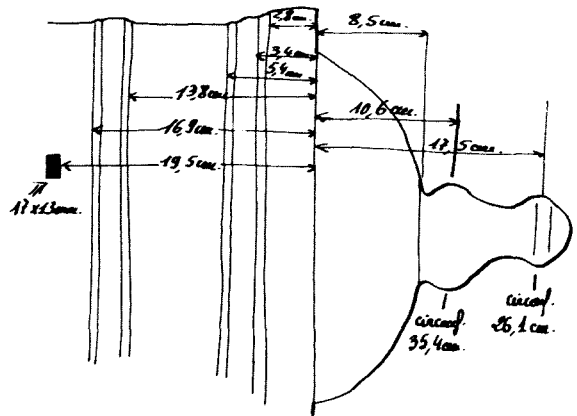
Distribuição das molduras da tulipa da peça n.º 9



Asas de golfinho e munhões da peça n.º 9 vistos de cima



Detalhe lateral de uma asa de golfinho (a do lado esquerdo) da peça n.º 9



Detalhe da culatra, molde de espalda e cascavel da peça n.º 9

**Boca de fogo n.º 10** (Museu da Marinha, Palácio de S. Paulo).

Peça de bronze com abundantes molduras decoradas no primeiro reforço e nome de fundidor na face superior da culatra.

Duas asas de golfinho (uma partida pela base) e um cascavel em forma de golfinho.

Lê-se claramente a data «1606» na cartela do 1.º reforço imediatamente anterior ao bocel da culatra e, logo a seguir ao mesmo bocel, já na face superior da culatra:

**FERMDEVALESTEROS**

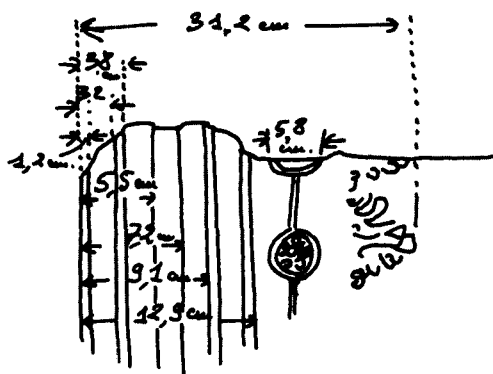
Pelas decorações, pela data (1606), inscrições e dimensões, esta peça é praticamente idêntica a peça n.º 5.

Comprimento desde o plano da boca até ao rebordo posterior da faixa alta da culatra: 2m 419.

Comprimento total 2m 574 (cascavel incluído).

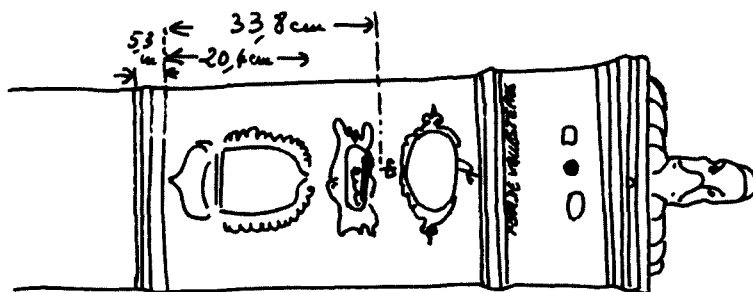
Calibre: 13,1 cm.

Diâmetro dos munhões: 9,3 cm.



Detalhe da tulipa decorada da peça n.º 10

Este inventário leva a fazer alguns comentários relativos a natureza do naufrágio da ilha de Goa e a do outro sítio (de naufrágio?) na vizinhança da fortaleza de São Sebastião.



Parte superior do 1.º reforço e culatra da peça n.º 10

**Bocas de fogo n.º 5 e n.º 10. Origem provável: Ilha de Goa, 1971**

As bocas de fogo 5 e 10 correspondem de muito perto, pelas inscrições e data, à descrição feita pelo Capitão do Porto da Ilha de Moçambique na altura da recuperação da primeira peça, em 1971, no sítio da Ilha de Goa (*ver documentação em anexo*). Pela sua morfologia geral e pela decoração, assemelham-se de muito perto, noutra escala dimensional, com quatro bocas de fogo do mesmo fundidor, contemporâneas (1606) ou um pouco anteriores (1590), provenientes do sítio *Ponta do Altar B*, no Algarve, todas com 10cm. de diâmetro de alma<sup>(130)</sup>, em vez dos 13,1 cm das peças n.º 5 e n.º 10 de Moçambique.

## **Bocas de fogo n.º 4 e n.º 6.**

### **Origem provável: Fortaleza de São Sebastião**

O documento já referido, de 18/VII/1973, descreve duas das três bocas de fogo retiradas do mar nas paragens da Fortaleza de São Sebastião.

O documento especifica que os dois canhões de bronze, idênticos e «em bom estado», têm 2,3 m. de comprimento.

Se nos referirmos ao quadro recapitulativo dos principais traços característicos das bocas de fogo numeradas de 1 a 10, conservadas em Julho de 1993 nas colecções públicas da Ilha de Moçambique, constatamos que só duas peças obedecem aos critérios anteriormente apontados para 1973, os números 4 e 6:

- Ambos como cerca de 2,3 m. de comprimento (2,323m. e 2,321m respectivamente);
- Ambos «idênticos» (4 argolões na sua parte superior, forma aproximadamente tronco-cónica do cascavel, grande calibre (17,2 e 18,0cm. respectivamente);
- Decoração muito parecida na bolada (armas reais de Portugal seguidas da esfera armilar e de uma cartela com caracteres – nome do fundidor).

Esses pontos levam-nos a considerar que as bocas de fogo n.º 4 e n.º 6 do presente inventário correspondem aos dois «canhões» de bronze quase idênticos, e com 2,3 m de comprimento referidos na documentação de 1993 como tendo sido retirados do mar naquele mesmo ano, nas cercanias da fortaleza de São Sebastião.

Quanto ao terceiro «canhão» de bronze retirado das imediações da mesma fortaleza em 1971, a sua possível identidade é-nos sugerida pela semelhança da decoração da bolada da boca de fogo n.º 3 que apresenta, tal como as peças n.ºs 4 e 6, as armas reais portuguesas, a esfera armilar e uma cartela de fundidor.

Tal como no caso das peças n.ºs 4 e 6, trata-se de uma boca de fogo com quatro bragas e argolões.

As diferenças relativamente às peças n.ºs 4 e 6 situam-se a nível do comprimento (superior no caso da peça n.º 3), do calibre (inferior no caso da peça n.º 3) e do desenho do cascavel, emoldurado na peça n.º 3 ao contrário do botão simples, cilíndrico ou ligeiramente tronco-cónico, das peças n.ºs 4 e 6.

Veremos mais adiante o que nos leva a identificar as peças n.ºs 4 e n.º 6 como pertencentes ao grupo dos *pedreiros*, tratando-se neste caso de *cameletes*.

As peças 2, 7 e 8 apresentam uma semelhança evidente entre elas no que diz respeito ao botão de culatra assim como, num grau menor, a peça 9.

Estes dados levam-nos a interpretar o lote de bocas de fogo em bronze, retiradas em 1971 de um sítio de naufrágio ao largo da Ilha de Goa, ao largo da Ilha de Moçambique, como correspondendo às bocas de fogo n.ºs 1, 2, 5, 7, 8, 9 e 10.

Por outro lado, a peça de bronze retirada do mar na vizinhança da fortaleza de São Sebastião no mesmo ano (1971), poderá corresponder à peça n.º 3 do presente inventário enquanto que as peças n.º 4 e n.º 6 terão sido removidas das mesmas paragens (fortaleza São Sebastião) em 1973.

O quadro que se segue resume os principais dados relativos às dez bocas de fogo descritas no inventário.

Abreviaturas utilizadas:

**AY:** comprimento da boca de fogo desde a boca até a faixa alta da culatra (excluindo a moldura de espalda e cascavel)

**AZ:** comprimento total incluindo o cascavel

**DM** (cm.): Diâmetro dos Munhões ( em cm.)

**TS** (Tipo de suporte): **B/A** para Bragas/Argolões, **G** para Asas de Golfinho

**B, 1.º R, 2.º R** para Bolada, 1.º Reforço, 2.º Reforço

N.º	AY (m.)	AZ (m.)	Calibre (cm.)	DM (cm.)	TS	Forma do cascavel	Inscrições
1	3,22	3,40	13,1	11	4 B/A	Simple	Armas erodidas
2	3,25	3,50	14,1	12	2 G	Emoldurado	Armas Port. envoltas com cordão (T. de Ouro?) na bolada
3	3,115	3,28	11,6	10,6	4 B/A	Emoldurado	Arm. Port., Esf. Armil., Cart. Fund. (na bolada) Peso «21-0-10»
4	2,197	2,323	17,2	10,8	4 B/A	+cilíndrico	Arm. Port., Esf. Armil., Cart. Fund. (na bolada)
5	2,243	2,567	13,5	9,7	2 G	Golfinho	Arm. Port., Cartela, Data 1606 (no 1.º reforço) ... <i>DEVALLESTROS</i> ... na culatra
6	2,20	2,321	18,0	10,0	4 B/A	Troncónico	Arm. Port., Esf. Armil., Cart. Fund. (na bolada)
7	2,768	2,992	10,9	10,3	4 B/A	Emoldurado	Armas Port. com T. de Ouro na bolada Peso «20-I-2»
8	3,08	3,32	12,3	10,4	4 B/A	Emoldurado	Armas Port. com T. de Ouro na bolada
9	2,742	2,925	11,0	9,4	2 G	Emoldurado	Armas Port. na bolada
10	2,419	2,574	13,1	9,3	2 G	Golfinho	Arm. Port., cartela com T. de Ouro e data 1606 (no 1.º reforço) ... <i>DEVALLESTROS</i> ... na culatra

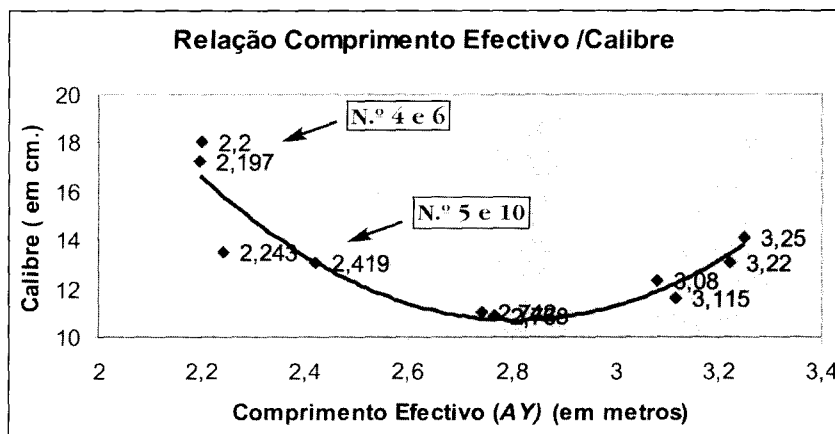
## PARÂMETROS DIMENSIONAIS

A análise de algumas das dimensões apresentadas no quadro que aqui representamos permite explorar a classificação subjacente. O facto de alguns parâmetros essenciais, como o calibre, variarem de maneira não linear devido à natureza da decoração do cascavel ou de projecteis de densidade muito diferente (pedra, ferro) leva-nos a explorar parâmetros dimensionais menos dependentes da natureza do projectil (por exemplo o diâmetro dos munhões em vez do diâmetro da alma da peça ou a relação diâmetro alma/ platibanda da culatra).

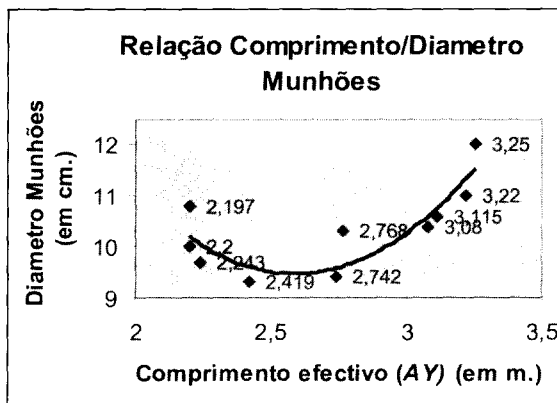
**A relação entre o comprimento efectivo e o diâmetro da alma (calibre) de cada uma das dez bocas de fogo revela um agrupamento** (quatro grupos sucessivos, da direita para a esquerda) **das peças n.º 6 e 4/n.º 5 e 10 /n.º 9 e 7/ n.º 8, 3, 1, 2. Os dois primeiros**

grupos vão ao encontro dos resultados da análise descritiva anterior (uma curva polinomial de segunda ordem materializa no gráfico a linha de tendência do conjunto).

O quadro que se segue permite, a partir do comprimento efectivo da boca de fogo expresso em calibres, discriminar entre as peças em função da nomenclatura original, o seguinte: as mais alongadas (categoria das *colubrinas*) com cerca de 25 calibres ou mais, os *canhões* com 18 a 20 calibres e os *pedreiros* a seguir. As peças n.º 4 e 6 pertencem assim à categoria dos *pedreiros*, as n.º 5 e 10 à dos *canhões* e as outras à categoria das *colubrinas*, bastardas neste caso<sup>(11)</sup>



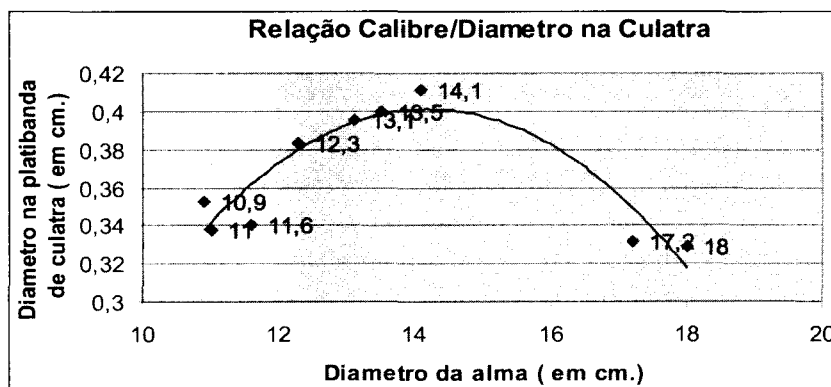
N.º peça	Relação comprimento efectivo/calibre
1	24,58
2	23,04
3	26,85
4	12,77
5	16,61
6	12,22
7	25,39
8	25,04
9	24,92
10	18,46



A sequência e a linha de tendência anteriores mantêm-se na relação entre Comprimento Efectivo (AY) e o diâmetro exterior dos munhões das dez bocas de fogo. Mas, desta vez, torna-se patente uma fusão dos dois primeiros grupos do lado esquerdo, em torno das peças n.º 4 e 6 e n.º 5 e 10.



Inventário Julho de 1993, Ilha de Moçambique, boca de fogo N.º	AY (m.)	Calibre (cm.)	Circunferência platibanda de culatra
1	3,22	13,1	n.a.
2	3,25	14,1	1,293m.
3	3,115	11,6	1,07 m.
4	2,197	17,2	1,042m.
5	2,243	13,5	1,255m.
6	2,20	18,0	1,034m.
7	2,768	10,9	1,107m.
8	3,08	12,3	1,205m.
9	2,742	11,0	1,061m.
10	2,419	13,1	1,242m.



A relação entre o calibre (diâmetro da alma) e o diâmetro da boca de fogo na platibanda de culatra permite separar os pedreiros (à direita) das bocas de fogo com projectéis de ferro.

### Calibre e projectéis das peças n.º 4 e n.º 6:

Os grandes calibres das bocas de fogo n.º 4 (17,2 cm.) e n.º 6 (18 cm.) presentes na colecção da Ilha de Moçambique relacionam-se com a natureza dos projectéis.

A parte dos projectéis de pedra, no segundo quartel do século XVII, nas praças portuguesas do Índico é ilustrada por uma lista da artilharia da Fortaleza de Jesus, em Mombaça. Nesta lista, elaborada por Marinho em 1635 e citada por J. Kirkman, figuram duas bocas de fogo em bronze com doze libras de calibre, três de dez libras e um *camelo* do mesmo metal. Entre os projectéis da lista de 1635 figuram 203 de pedra, e 613 de ferro. Entre as mais de 2700 balas de artilharia em ferro inventariadas durante as escavações arqueológicas na Fortaleza de Mombaça, apenas quinze foram encontradas nos níveis do início do século XVII, com uma forte proporção de peças de grande calibre (de 12,7 a 23 libras). Em contrapartida, os projectéis em pedra eram os mais frequentes nos níveis do século XVII, para grande surpresa do

arqueólogo britânico responsável<sup>(132)</sup>. Entre os projecteis de pedra escavados na Fortaleza de Mombaça, figuram peças de 12 libras de peso com 15.8 a 16.4 cm de diâmetro<sup>(133)</sup>.

J. Guilmartin observa que as balas de pedra «eram mais eficientes do que as de ferro fundido, especialmente no mar. E os canhões projectados para elas necessitavam, para um mesmo peso de projectil, de menos um terço de bronze»<sup>(134)</sup>.

Num artigo dedicado à nomenclatura das bocas de fogo portuguesas do século XVI, H. Pereira do Valle estabelece a correspondência entre a nomenclatura utilizada pelos técnicos tratadistas e a «vulgar» praticada pelos cronistas, artilheiros e fundidores.

Entre os pedreiros da nomenclatura vulgar figura o *camelete* para o qual H. Pereira do Valle cita uma fonte relativa à Índia Portuguesa, segundo a qual esta boca de fogo «jogava bala de pedra de 12 libras de bala»<sup>(135)</sup>.

Referindo-se à Sala Vasco da Gama, do Museu de Artilharia de Lisboa, o mesmo autor adianta que «podem ver-se três cameletes de bronze, com os números B2, B3 e B5, sensivelmente do mesmo calibre (17,3 e 18 cm) jogando bala de 12 e 14 arratéis»<sup>(136)</sup>.

Uma peça de bronze com 2,58 m. de comprimento e 17 cm de diâmetro de alma, para projecteis de pedra, é descrita com o número 8 da lista de artilharia encontrada em meados dos anos 1980 no Cabo Lopez, no Gabão, no sítio de naufrágio do navio holandês *Mauritius*, em 1609. Essa peça, do fundidor Pedro Dias Bocarro, com asas de golfinho, segundo os arqueólogos responsáveis pela escavação é datável de 1588 a 1604, e identificada como *terço de canhão pedreiro*<sup>(137)</sup>. Distingue-se, no entanto, pelo peso indicado na platibanda da culatra (ZS-0-Z4 =1479 kg). O interesse da série de bocas de fogo portuguesas do Cabo Lopez provem do facto de serem associadas à nau *São António* apresionada pelo *Mauritius*.

Uma outra peça de bronze portuguesa da mesma época foi encontrada entre os vestígios do navio espanhol *San Diego* (1600), com 2.57 m. de comprimento total, 2.40 m. desde a boca até a faixa alta da culatra; o diâmetro da alma, de 17.3cm corresponde, segundo o autor da descrição, a um projectil de pedra de cerca de 5,5 kg (12 libras de Portugal)<sup>(138)</sup>.

Segundo Luís Colado, artilheiro naval espanhol do final do século XVI, o peso da bala de uma boca de fogo corresponde a 90% do peso de uma bala que preenchesse totalmente o orifício da alma da peça<sup>(139)</sup>.

Partindo desta base, o calibre correspondente do *terço de canhão pedreiro* do *San Diego* anda muito próximo do diâmetro da alma (17,2 cm) da boca de fogo n.º 4 da colecção da Ilha de Moçambique de 1993. O peso da peça do *San Diego* é conhecido pelos algarismos (12-2-8) gravados naquela mesma boca de fogo, e que correspondem a 12 quintais, 2 arrobas, e 8 libras (738 kgs). A massa efectivamente medida (para o catálogo de exposição onde figurou a peça do *San Diego*) é de 741 kg.

Uma listagem de bocas de fogo em bronze vindas de Moçambique no século XIX ilustra a variedade do peso em peças de calibre semelhante ou superior. Um documento<sup>(140)</sup> refere:

- uma «peça» de 0,16 m de calibre, com 3,04 m. de comprimento e 1317 kg.
- uma «peça obus» de 0,17 m. de calibre, com 2,13 m. de comprimento e 563 kg.
- um «pedreiro» de 0,233 m de calibre, com 2,99 m de comprimento e 1689 kg.

No caso do galeão *Santiago*, naufragado em 1585 no Canal de Moçambique, as quatro maiores bocas de fogo, de tipo *camelo* ou *camelete*, foram adquiridas pelo Museu do Natal. A maior das quatro tem gravado, na faixa da culatra, o peso de 22-3-00 (1335 kg)<sup>(141)</sup>.

A título de comparação, uma boca de fogo portuguesa da Torre de Londres, fundida por Pedro Dias Bocarro na cidade de Chaul, em 1594, com bragas e argolões, tem 4,06 m. de comprimento total, 18, 2 cm de calibre e pesa 2241,6 kg<sup>(142)</sup>.

## Traços comuns às peças n.ºs 2, 7 e 8

Essas três peças distinguem-se por alguns traços morfológicos comuns (cascabel emoldurado) e pela presença de traços morfológicos arcaicos (bragas e argolões, peças n.º 7 e 8) ou tardios (asas de golfinho, peça n.º 2) com marcas heráldicas consideradas «tardias» (Armas Reais portuguesas com Tosão de Ouro).

O facto do símbolo do Tosão de Ouro estar também presente no 1.º reforço da peça n.º 10, datada de 1606, desta vez numa cartela individualizada, na parte inferior das Armas Reais Portuguesas, enquanto que o mesmo símbolo figura na bolada, por baixo das Armas Reais, nas duas peças de bragas e argolões n.º 7 e 8, abre a via a uma interpretação detalhada das «inércias» cronológicas observadas na morfologia ou heráldica da artilharia portuguesa do período filipino.

Trata-se de saber, no caso das peças 2, 7 e 8, se as ambiguidades apontadas nos forçam a rever a cronologia da heráldica portuguesa associada ao símbolo do Tosão de Ouro, ou se houve formas arcaicas que não foram reatualizadas tardiamente, com variantes (asas de golfinho versus bragas e argolões).

A ordem militar do Tosão de Ouro foi instituída em Bruges em 1430. O Grão Mestrado da Ordem foi entregue ao jovem Filipe II de Espanha em 1555, com a cedência pelo pai, Carlos V, de parte dos seus domínios, entre os quais Espanha e Flandres. O jovem monarca, futuro Filipe I de Portugal, introduziu algumas modificações e obteve em 1572 uma breve do papa Gregório XIII que reforçou os seus poderes para conferir à Ordem sem referir ao corpo dos Cavaleiros<sup>(143)</sup>.

Uma monografia portuguesa de 1785 refere, entre os cavaleiros da Ordem do *Tusão de Ouro*, o Duque de Bragança «a quem ...lançou Philipe II, por suas próprias mãos o collar desta ordem nas Cortes de Tomar no anno de 1581»<sup>(144)</sup>.

Estes elementos não deixam dúvidas relativamente ao período em que o símbolo poderá ter sido associado às armas portuguesas, a partir da associação dinástica com Espanha.

Quanto aos arcaísmos que referimos a propósito da morfologia das peças, já vimos como o símbolo do Tosão de Ouro, marco cronológico, se encontra associado a detalhes «arcaicos» (bragas e argolões) e «modernos» (asas de golfinho), sugerindo uma diluição cronológica dos parâmetros morfológicos, reflexos das mudanças técnicas.

A *colubrina bastarda* de 17 cm de calibre com quatro bragas, do Museu Militar de Lisboa (peça D.4), fundida por João Dias com data de 1578 e marca de D. Sebastião, é, a esse respeito, o exemplo de um bom indicador para o estudo das referidas mudanças na produção de um mesmo fundidor, já em funções em meados do século XVI.

A importante presença de projecteis de pedra nos níveis arqueológicos do século XVII, na Fortaleza de Jesus, em Mombaça, apontada por J. Kirkman, fornece-nos uma aproximação do fenómeno. O uso de projecteis de pedra poderá ter estado associado às economias de metal inerentes à fundição deste tipo de artilharia, útil característica na gestão da indústria militar em momentos de escassez, longe da metrópole.

Quanto às peças com origem metropolitana, um documento de 1605 citado por D. Goodman refere o nome de Hernando de Ballesteros como sendo, na época, o único fundidor nativo em toda a Península Ibérica. Ballesteros tinha sido discípulo de um fundidor alemão. O documento de 1605 recomenda que este fundidor (Ballesteros) «antes que se muere enseñe a algunos ayudantes»<sup>(145)</sup>. O meio canhão E8 do Museu Militar de Lisboa foi fundido por Fernando Ballesteros em Lisboa, em 1625<sup>(146)</sup>, e conhecem-se outras peças da autoria deste mesmo fundidor.

A falta de redefinição, o leque cronológico apontado pelos achados moçambicanos de 1971 e 1973, na Ilha de Goa e junto da Fortaleza de São Sebastião, estende-se desde o século XVI até ao início do século XVII.

Caberá à arqueologia dizer, um dia, se o leque cronológico das bocas de fogo da Ilha de Goa corresponde a mais do que um sítio de naufrágio. Fica em aberto a eventualidade de se tratar de um único sítio, de largo espectro cronológico.

A sigla *C.O.* presente num dos *cameletes* do sítio do *Santiago* de 1585, foi interpretada por H. Pereira do Valle como a marca do fundidor Sebastião Cobris, referenciado em 1514<sup>(147)</sup>. Observa-se um leque cronológico ainda maior (mais de um século, neste caso) relativamente à artilharia do galeão *Santíssimo Sacramento*, afundado em 1668 em frente a Bahia, no Brasil<sup>(148)</sup>.

O estudo de N. Valdez dos Santos sobre as bocas de fogo retiradas do sítio do naufrágio do galeão *Santiago* (1585) indica igualmente uma cronologia de largo espectro,, cobrindo a maior parte do século XVI e que inclui berços manuelinos, falconetes dos reinados de D. João III e de D. Sebastião<sup>(149)</sup>.

Quanto ao lote retirado do sítio da Ilha de Goa em 1971, as peças de Vallesteros, e nomeadamente a data de 1606 patente nas peças n.º 5 e n.º 10, fornecem-nos um *terminus post quem* que convém correlacionar com a informação documental.

Algumas notas da investigação de Patrick Lizé, que consultámos durante a preparação da missão de 1993, apontavam para alguns acidentes marítimos ocorridos na zona, durante o século XVII, entre os quais o do navio *Conceição*, queimado pelos Holandeses em Moçambique em 1608, do galeão *São Jorge* e da capitana *Santa Tereza de Jesus*, perdidos em 1622 junto da Ilha de São Jorge (antigo nome da Ilha de Goa), da almiranta *Santa Isabel* perdida em Moçambique (1623?) e de outros, mais tardios. Uma informação de M. Sanches Baena publicada por F. Alves, relativa ao achado de uma peça assinada *De Valesteros* datada de 1610 (1606?), levantada nas proximidades da Ilha de Goa, refere a perda do galeão *Bom Jesus*, em 1610<sup>(150)</sup>.

É de prever que a compilação sistemática dos achados já confirmados, e por descobrir, relacionados com a Carreira da Índia, venha a conferir especial relevo a este tipo de estudo, tendo em vista o número de perdas sofridas durante aquele período.

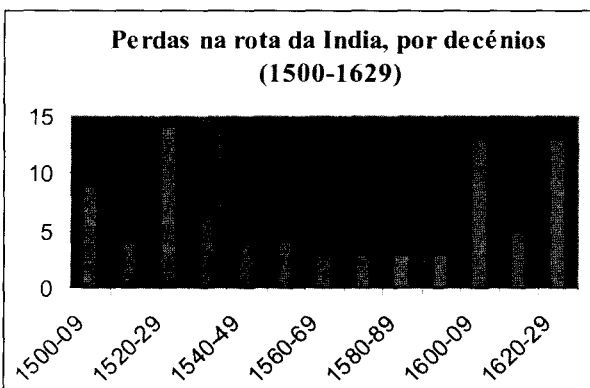


Gráfico das perdas segundo os números fornecidos por V. Magalhães Godinho in *Mito e Mercadoria, Utopia e Prática de Navegar*. Séculos XIII-XVIII. Lisboa, 1990, p. 338 (*Movimento dos navios com destino ao Índico*).

O cruzamento das fontes arqueológicas com a documentação histórica poderá, de futuro, permitir que se estabeleça uma cronologia paralela da normalização prevista pelas instituições e da realidade material evidenciada pela arqueologia, e não só.

O tipo de documento normativo de origem oficial ao qual nos referimos é, por exemplo, o Regimento Real de 18 de Fevereiro de 1604, reproduzido por N. Valdez dos Santos, e foi motivado pelas *«muitas e grandes perdas que há de não da carreira da Índia causadas de virem sobrecar-*

*regadas, e mal arrumadas*. Num parágrafo que consideramos essencial, o documento especifica o lugar da artilharia a bordo da nau:

*«do mastro avante dez peças grossas, cinco por banda; e no castello de proa duas méis esperas, uma de cada banda; e em cima do dito castello, no gasalhado do Contramestre, dois falcões pedreiros, de cada banda um; e do mastro à ré irão oito peças grossas, quatro por banda, até à câmara do Capitão, o qual se recolherá um pouco para re, para ter logar a dita artilheria de jogar sem embargo; e no chapitêo á ré dos gasalhados do Piloto e Mestre, iram dois falcões pedreiros, um por banda; e outros dois irão da mesma maneira sobre a xareta á ré das ostagas; e em baixo na alcáçova dos Bombardeiros ao longo da almeida do lema irão duas peças grossas...»<sup>(151)</sup>.*

Duas décadas mais tarde, o oficial da Armada, Gonçalo de Sousa, ao detalhar os custos de construção de quatro naus de três cobertas e vinte (20) rumos de quilha, especifica que se trata, para cada nau, de um total de 790 quintais de *cobre lavrado* distribuído em 24 peças *«...12 meios canhões de 16 libras de bala, e 12 meas colebrinas de 10 libras...»*<sup>(152)</sup>.

O cruzamento sistemático de fontes com esta com os dados materiais provenientes de sítios arqueológicos irá, num futuro ainda por determinar, fornecer bases seguras para o estudo do gradiente tecnológico e logístico que abrangeu os navios da Carreira da Índia ao longo de um século e meio de decisiva evolução política e comercial.

## CONCLUSÃO

O caso acima apresentado, materializado por uma série limitada de achados efectuados no início dos anos 1970, ilustra as dúvidas levantadas pela ausência de contexto arqueológico assim como a abordagem metodológica tornada possível pelo cruzamento com fontes escritas contemporâneas dos achados. O recurso sistemático a testemunhos orais poderá fazer parte da problemática de um futuro inventário no seguimento do esboço efectuado em 1993, completado por sondagens nos próprios sítios e pela caracterização espacial dos mesmos.

Embora limitado ao registo arqueográfico de materiais arqueológicos levantados duas décadas antes, o exemplo apresentado com as dez bocas de fogo da ilha de Moçambique ilustra a maneira como um simples registo deste tipo pode levantar questões de ordem genérica, como o desfasamento cronológico apontado pelo Coronel Valdez dos Santos entre a morfologia de algumas peças e as marcas visíveis, sejam elas de ordem heráldica ou de outro tipo.

É provável que a década passada, marcada por uma série de intervenções do domínio comercial no património subaquático moçambicano, permita sistematizar de futuro este tipo de abordagem a todos os sítios e achados assinalados no extenso litoral daquele país. Resta definir os limites cronológicos de um inventário desta natureza. Os elementos apresentados no início deste artigo indicam que os vestígios do âmbito da etnografia naval poderão ter particular relevância no espaço náutico moçambicano integrado no macro-contexto da África oriental. Este tema leva-nos a considerar como de particular relevância toda a espécie de dados relativos à construção naval tradicional, na linha outrora aberta pelos trabalhos de etnografia naval de A. Reis Moura.

Se o passado imediato da náutica moçambicana, fronteira com o presente, deve ser considerado como parte integrante de um inventário do património náutico, uma sistematização da

abordagem que aqui propomos levaria a alargar de vez o espectro cronológico associado à actividade humana em zonas litorais.

Segundo a linha proposta pelos trabalhos de C. Westerdhal, de arqueologia e etnologia naval combinados, na Suécia, é nossa convicção de que o espectro cronológico deve ser exaustivo, de modo a evitar os lapsos do passado em que determinados períodos da história humana foram descartados dos programas de prospecção ou de escavação, por serem considerados irrelevantes.

Esta posição leva-nos a incorporar num modelo operacional de inventário do património submerso, sítios costeiros relacionados com a pré-história, sítios paleolíticos, ou mais tardios, potencialmente presentes em zonas da plataforma continental moçambicana, submersas no decurso de episódios climáticos ou decorrentes de uma neo-tectónica. Esta abordagem, que conduziu a resultados muito coerentes no que concerne a análise espacial da ocupação humana em litorais como os da Dinamarca<sup>(153)</sup> ou do Japão<sup>(154)</sup> nos últimos nove milénios, poderá vir um dia a ser aplicada ao contexto litoral moçambicano, partindo de uma compilação sistemática dos sítios pré-históricos costeiros conhecidos, e dos respectivos contextos geológicos. Este tipo de problemática foi já abordado em alguns pontos do Oceano Índico<sup>(155)</sup>.

Desde já, tudo indica que, pela riqueza das temáticas associadas à presença do homem na África austral durante o Paleolítico Inferior, uma leitura «hidrográfica» das zonas da plataforma continental moçambicana de potencial presença humana no passado mais recuado, poderá passar por uma simples leitura dos territórios litorais acessíveis ao homem de outrora, territórios esses definidos no mapa hidrográfico pela aplicação de uma variação do nível do mar um pouco superior a 120 metros e completados localmente pela aplicação de variações verticais de outra origem, neo-tectónicas, por exemplo.

O lado atractivo das águas moçambicanas deixa prever a médio prazo o desenvolvimento do turismo subaquático e a multiplicação das observações de achados arqueológicos relacionadas com a expansão da prática do mergulho em escafandro autónomo. É plausível inferir que os achados assinalados neste âmbito irão reflectir os efeitos de distorção anteriormente apontados e que artefactos tais como âncoras, canhões e jarras ou outras cerâmicas de grandes dimensões, irão representar uma parte importante dos efectivos registados numa futura carta arqueológica. Não deixamos de assinalar, no entanto, que foi uma comunidade de mergulho desportivo que permitiu identificar, na costa da Califórnia, materiais líticos associados à pré-história recente local, demonstrando assim a articulação possível entre uma actividade de lazer e um registo do tipo de uma carta arqueológica.

Por tudo isto parece-nos realista imaginar que, longe de se limitar aos achados mais visíveis, o desenvolvimento do mergulho recreativo em Moçambique poderá um dia ser conjugado com o exercício de uma investigação arqueológica a qual, mais cedo ou mais tarde, irá contemplar todo o espectro cronológico associado às zonas submersas e incluir não só jarras, âncoras ou canhões no seu espectro de prospecção, mas também as marcas, infinitamente subtis mas acessíveis ao olho humano, da possível presença do homem da pré-história nesta parcela do litoral africano.

## Anexo

### **Historial da descoberta de dois sítios de vestígios submersos junto à Ilha de Moçambique (1971 e 1973):**

No decurso da missão atrás referida, o administrador da Capitania da Ilha de Moçambique, em dia 12 de Julho de 1993, efectuou a nosso pedido uma busca nos arquivos da sua administração e encontrou um dossier com o título seguinte:

«Processo n.º 13/1.1963.

Assunto: Achados ou Arroçados do Mar»

Neste processo constava um documento redigido no dia 5 de Julho de 1971 relativo a canhões de bronze localizados por pescadores perto da Ilha de Goa. O mesmo documento adianta que, após esta descoberta, a Capitania procedeu à recuperação de um canhão de bronze no qual se podia ler o texto seguinte:

PERN DEVALLESTERO

EN LISBOA

27.0.06 U

1606

O mesmo documento admite que a decifração possa comportar erros devidos a corrosão do metal, com a excepção da data «1606» cuja leitura, segundo o autor do texto, não traz duvidas.

O mesmo documento de 5 de Agosto de 1971 adiantava que no mesmo local tinham sido avistados 5 ou 6 canhões de bronze, anunciando o projecto de recuperação no decurso do mesmo mês.

O mesmo documento diz ainda que o canhão recuperado tinha 2,4 m. de comprimento, um peso de cerca de 1000 quilos, duas asas na parte superior, uma no extremo posterior, armas e uma coroa real.

Esta descrição está de acordo com os dados recolhidos em dois dos canhões observados em 1993 como veremos mais adiante.

A carta de 5 de Agosto de 1971 faz referência a dois canhões de tamanho inferior que tinham sido enviados para o Museu da Marinha de Lisboa em 1961, e propõe que dois dos canhões de bronze acabados de localizar perto da Ilha de Goa sejam colocados à entrada da Capitania da Ilha.

A carta é assinada pelo Capitão do Porto, *Capitão-tenente* João Garcês Correa.

O mesmo dossier integra um extracto do periódico de Lisboa «Diário de Notícias», de 3 de Agosto de 1971 que se refere à «Descoberta histórica em Moçambique» ... «de canhões do séc. XVII encontrados na Ilha de Goa».

O texto do artigo só se refere a um canhão recuperado «à entrada da barra perto da ilha de Goa».

Um outro documento datado da Ilha de Moçambique de 17 de Novembro de 1971 refere a recuperação de oito canhões, sete ao largo da Ilha de Goa e um junto à Fortaleza de São Sebastião.

O mesmo documento de 17 de Novembro de 1971 adianta que dois dos canhões de bronze foram colocados à entrada da Capitania e que estão em curso diligências junto da Comissão dos Monumentos (em Lourenço Marques) para a exportação dos canhões para o Museu da Marinha de Lisboa, referindo ainda o interesse demonstrado pelo Museu da cidade da Beira (Moçambique) relativamente a dois desses canhões.

O documento de 17 de Novembro de 1971 refere ainda a presença, no sítio submarino próximo da Ilha de Goa, de duas grandes âncoras que seriam levantadas no momento oportuno.

Num documento de 8/V/1972, o capitão do Porto da Ilha de Moçambique anuncia a vinda próxima, no dia 23 do mesmo mês, de uma embarcação da Direcção dos Serviços da Marinha cuja tarefa consistiria em levantar os objectos que fossem encontrados junto da Ilha de Goa, no local dos canhões achados em Setembro de 1971.

O mesmo documento refere ainda as duas âncoras que ficaram no sítio submarino depois da remoção dos canhões.

Num outro documento de 1971, um oficial da Alfândega da Ilha de Moçambique, Joffre do Carmo Machado, refere não haver inconveniente por parte daquela Alfândega em tais obras.

Um telegrama da Capitania de Moçambique para os Serviços da Marinha em Lourenço Marques, de 26/VI/1972, informa que a exportação de dois canhões para o Museu da Marinha (de Lisboa) não tinha sido autorizada. Um documento posterior, da Direcção Provincial dos Serviços da Marinha, de Lourenço Marques do dia 10 de Novembro de 1973, diz ainda que, na sequência da criação do Museu da Marinha na Ilha de Moçambique, todos os objectos com uma relação com aquele museu deverão ser lá entregues.

Não fica claro, na leitura desses documentos, se as duas âncoras assinaladas junto da Ilha de Goa foram ou não removidas.

Um outro documento do mesmo dossier, com data de 16/VII/1973, faz referência ao levantamento de dois canhões e duas âncoras «ao largo da fortaleza de São Sebastião».

Um outro documento, de 18/VII/1973, refere que esses dois canhões eram de bronze, idênticos, com 2,3 m. de comprimento, «em bom estado» enquanto que as duas âncoras, em ferro, estavam «em mau estado».

Chegamos, deste modo, a um total de  $8+2=10$  bocas de fogo em bronze levantadas entre 1971 e 1973, entre as quais sete foram retiradas da vizinhança da Ilha de Goa e três ao largo da Fortaleza de São Sebastião.



## NOTAS

(<sup>1</sup>) Heródoto, IV, 44, comentado por J. Desanges: *Recherches sur l'activité des Méditerranéens aux confins de la Méditerranée*. Ecole Française de Rome. Paris. Roma. 1978: 7-16).

(<sup>2</sup>) A. Jal, precursor da arqueologia naval, observa que entre as fontes de Heródoto sobre a antiga marinha egípcia figuram, como seus informadores, os sacerdotes de Vulcano, em Memphis (A. Jal (1840): *Archéologie Navale*. Paris: 48).

(<sup>3</sup>) P. Vêrin refere o trabalho de Brent (1898) que atribuía a paternidade de Zimbabué aos Fenícios. Vêrin enumera algumas destas antigas interpretações em relação a Antiguidade na costa oriental africana (Vêrin, P. (1986): *The History of Civilisation in North Madagáscar*. Rotterdam, Boston: 26). Uma herança dessa visão difusionista encontra-se em alguns textos mais recentes como o de L. Barradas: «Os construtores dos Zimbabué», *Monumenta* (Lourenço Marques), 8, ano VIII, 1972: 41-55, VII est.

(<sup>4</sup>) J. Desanges, comunicação pessoal, 29/XII/93. No seu livro, J. Desanges analisa de maneira exaustiva as diversas interpretações dadas pelos investigadores ao relato de Heródoto, citando a tese negacionista de um W. Sieglin (1910), na base do relato sobre a posição do sol no testemunho dos navegadores fenícios, e lembrando a incredulidade de Estrabão e de Posidônio acerca de uma circum-navegação da «Líbia» (Desanges: 7). Desanges (idem: 16) adopta, a final de contas, a reserva prudente do historiador e viajante do séc. II a.C., Políbio

(<sup>5</sup>) Numa publicação de 1958 citada por Abd el Hamid Zayed: Relaciones de Egipto con el resto de Africa, in (G. Mokhtar, dir.): *Historia General de Africa*. Vol. II: *Antiguas Civilizaciones de Africa*. Unesco. Paris. Madrid, 1983: 142, nota 34.

(<sup>6</sup>) J. Leclant: A la quête de Pount, *Archeologia*, 96, Juillet 1976: 40-43. O autor lembra (Leclant: 42) ter percorrido, com a *Geografia* de Estrabão na mão, a costa do mar Vermelho na região do Estreito, em companhia de outros investigadores entre os quais J. Desanges.

(<sup>7</sup>) Leclant, *op. cit.*: 40. O autor fornece relativamente ao reinado do faraó as datas de 609 a 594 a.C. (610 a 595 a.C. segundo Desanges, *op. cit.*: 7).

(<sup>8</sup>) A. Gil-Artagnan: Projet Pount. Essai de reconstitution d'un navire et d'une navigation antiques, *Archeologia*, 96, Juillet 1976 e A. Gil-Artagnan: L'Odyssée du Pount, *Archeologia*, 282, 1992 : 24-33.

(<sup>9</sup>) Baixo-relevo do túmulo da rainha Hatshepsut no templo de Deir-el-Bahari representando navio de uma expedição ao país de Punt, cerca de 1495 a.C. Este baixo-relevo, muito conhecido, está reproduzido em G. F. Hourani: *Arab Seafaring in the Indian Ocean and early medieval times* (expanded edition). Princeton, 1995, fig. 2.

(<sup>10</sup>) A. Gil-Artagnan, 1992: 32. O autor admite, após essa experiência no terreno, que os Antigos poderão ter feito um percurso idêntico, com a ajuda dos remadores, levando duas ou três semanas para percorrer o trajecto desde o Cabo Branco até aos arredores do Cabo Jubu.

(<sup>11</sup>) A. M. Monge Soares (1997): O teor em Radiocarbono das Conchas Marinhas: Um Indicador Paleo-Oceanográfico. *Setubal Arqueológica*, Vols.11-12: 21-22.

(<sup>12</sup>) Gades era então aliada de Roma havia quase um século (a partir de 206 a.C. Cf. Naveiro Lopez: *El comércio Antiguo en el Noroeste peninsular*: 131, nota 42).

(<sup>13</sup>) A primeira teve lugar no reino de Ptolomeu VIII no Egipto, o que implica, segundo J. Desanges (*op. cit.*: 152) que o navegador tivesse regressado a Alexandria antes do final de Junho de 116 a.C.

(<sup>14</sup>) J. Millan León (1998): La Antigüedad, Gadir y el Descubrimiento de América. *Habis* 30. Universidad de Sevilla: 210.

(<sup>15</sup>) Millan León, *op.cit.*: 209.

(<sup>16</sup>) Millan León, *op. cit.*: 209.

(<sup>17</sup>) Millan León, *op. cit.*: 211.

(<sup>18</sup>) J. Innes Miller (1998): *The Spice Trade of the Roman Empire*. Oxford, p. 12 (ed. origin. 1969).

(<sup>19</sup>) J. Innes Miller, idem.

(<sup>20</sup>) J. Innes Miller, *op. cit.*: VIII.

(<sup>21</sup>) J. Innes Miller (*op. cit.*: 17) ao compilar as conclusões de diversos investigadores (McCrinkle, Smith, Schoff), indica uma data compreendida entre 79 e 84 da nossa era, com possível extensão até 85 a.C. Hourani (*Arab Seafaring...*Princeton.1995: 18) aponta para os anos 50 a 60.

(<sup>22</sup>) J. Innes Miller: 24. Tal informação sobre o progressivo aumento do tamanho dos navios romanos da rota até à Índia poderá servir de base a futuras prospecções submarinas na Índia e testar a eventualidade de um gradiente da presença náutica romana reflectido na distribuição da morfologia e peso dos cepos de âncora e, portanto, dos navios aos quais pertenciam. Abordamos esta questão para um *corpus* de cepos de chumbo encontrados em águas portuguesas e norte-africanas, e o tema poderá sem dificuldade ser estendido a outras áreas geográficas.

- (<sup>24</sup>) Traduzido por nós da citação feita por Innes Miller, *op.cit.* :VIII.
- (<sup>25</sup>) P. Vérin: Madagascar, in *Historia General de Africa*. Vol.II. *Antiguas Civilizaciones de Africa*. (G. Mokhtar, dir.). Unesco. Paris. Madrid, 1983 : 703.
- (<sup>26</sup>) P. Vérin, 1983: 705.
- (<sup>27</sup>) P. Vérin, 1983: 713-714.
- (<sup>28</sup>) P. Vérin, 1983: 714.
- (<sup>29</sup>) R. Teixeira Duarte (1993): Northern Mozambique in the Swahili World. An archaeological approach. *Studies in African Archaeology*, 4. Universidade de Uppsala: 23-24.
- (<sup>30</sup>) P.Vérin, 1983: 720.
- (<sup>31</sup>) Idem (adaptado por nós da edição em castelhano)
- (<sup>32</sup>) J. Innes Miller, *op. cit.*: 171, nota 3.
- (<sup>33</sup>) J. Innes Miller (*op.cit.*, cap. 8: *The cinnamon route*) sugere datações até anteriores, em bases questionáveis, quanto a nós, do ponto de vista da análise dos parâmetros náuticos, nomeadamente da questão do leme, atestado em embarcações com estabilizadores laterais analisadas neste século pelo etnólogo naval holandês A. H. J. Prins (cf. Innes Miller: 161-162).
- (<sup>34</sup>) Citado e comentado por Innes Miller, *op. cit.*: 161.
- (<sup>35</sup>) *The origin of the outrigger canoe e The origin of the single-outrigger canoe*, in J. Hornell (1946): *Water Transport. Origins & Early Evolution*. Cambridge: 263-271.
- (<sup>36</sup>) Hornell, *op. cit.* : 264.
- (<sup>37</sup>) Vérin, 1986: 50.
- (<sup>38</sup>) J. Romero: *Suplemento à memoria descritiva e estatistica do districto de Cabo Delgado com uma noticia acerca do estabelecimento da colonia de Pemba*. Lisboa 1860: 135-136.
- (<sup>39</sup>) A. Reis Moura: Barcos do Litoral de Moçambique, *Monumenta*, n.º 8, ano VIII, 1972: 20-24 e 31.
- (<sup>40</sup>) N. M. Farriss, A. G. Miller (1977): Maritime culture contact of the Maya: underwater surveys and test excavations in Quintana Roo, Mexico. *International Journal of Nautical Archaeology*, 6.2: 141-151.
- (<sup>41</sup>) S. Kenderdine, T.Vosmer: Maritime Graffiti in Oman, *Bulletin of the Australian Institute of Maritime Archaeology*, 18.2, 1994: 33-34.
- (<sup>42</sup>) F. Braudel: *Les Structures du Quotidien*, I, 1971.Paris: 371.
- (<sup>43</sup>) *Memorias da Costa d'África Oriental e algumas reflexões úteis...*, in Alberto de Andrade, *op. cit.*: 220.
- (<sup>44</sup>) J. Baptista de Montauray: Moçambique, Ilhas Querimbas, Rios de Sena, Villa de Tete, Villa de Zumbo, Manica, Villa de Luabo, Inhambane, reproduzido in A. Alberto de Andrade: *Relações de Moçambique Setecentista*. Lisboa, 1955.
- (<sup>45</sup>) F. Braudel, idem.
- (<sup>46</sup>) J. Romero, *op. cit.*, 1860: 136.
- (<sup>47</sup>) S. MacGrail: *Ancient Boats in North-West Europe (the archaeology of water transport to A.D.1500)*, (1.ª ed.1987), London, New-York, 1998: 132.
- (<sup>48</sup>) Le Livre d'Abou-Zeid, in: A. T'Sertevens: *Les précurseurs de Marco Polo*. Paris.1959: 96.
- (<sup>49</sup>) G. Bouchon: *Albuquerque, le lion des mers*. Paris, 1992: 30.
- (<sup>50</sup>) P. Vérin, 1983: 722.
- (<sup>51</sup>) R. Mauny: La navigation sur les côtes du Sahara pendant l'Antiquité, *R.E.A.*, 57 (1955): 100, citado por J. Millan León, *op. cit.*: 210.
- (<sup>52</sup>) G. R. Tibbetts: *Arab Navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese*. London. 1981: 2.
- (<sup>53</sup>) *Alpinia officinarum e Alpinia galanga*, J. Innes Miller, *op.cit.*: 51.
- (<sup>54</sup>) J. Innes Miller, *op.cit.*: 51-52.
- (<sup>55</sup>) J. Innes Miller, *op.cit.*: 50.
- (<sup>56</sup>) J. Needham: *Science and Civilisation in China*. Cambridge. 1954, vol. 1: 179.
- (<sup>57</sup>) J. Dars: *La marine chinoise du X<sup>e</sup> siècle au XIV<sup>e</sup> siècle*. Paris, 1992: 176.
- (<sup>58</sup>) G. F. Hourani: *Arab Seafaring...* 1995: 140 (nota da p. 64).
- (<sup>59</sup>) R. Teixeira Duarte (1993), *op. cit.*: 20, segundo dados e Chittick (1976), Smith and Wright (1989) e Sinclair (1987).
- (<sup>60</sup>) G. Bouchon, *op. cit.*: 32.
- (<sup>61</sup>) Citado por D. T. Tiane: Las relaciones entre las diferentes regiones: intercambios entre las regiones, *Historia General de Africa*. Vol. II. *Antiguas Civilizaciones de Africa* (dir. G. Mokhtar). Unesco. Paris. Madrid: 653.
- (<sup>62</sup>) D. T. Tiane, idem.

- (<sup>42</sup>) D. T. Tiane, *idem*.
- (<sup>43</sup>) G. Bouchon, *op.cit.*: 34.
- (<sup>44</sup>) G. Bouchon, *op.cit.*: 35.
- (<sup>45</sup>) in G. Ferrand: *Introduction à l'Astronomie Nautique Árabe*: 186, reproduzido em *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central, 1497-1840*. Vol. I, Lisboa, 1962: 32-33.
- (<sup>46</sup>) T. A. Chumovsky : A identificação do piloto árabe de Vasco da Gama, *Ocidente*, LIX, 1960. T. A. Chumovsky: *Três roteiros desconhecidos de Ahmad ibn-Madjid o piloto árabe de Vasco da Gama*. Lisboa 1960. 195p. O livro publicado em tradução portuguesa, em 1960, retomava em larga parte a tese universitária apresentada pelo autor em Moscovo, em 1948.
- (<sup>47</sup>) L. Barradas: Sobre o roteiro de Sofala, do piloto árabe Hamad Ibn Madjid, *Studia*, 32, Junho 1991: 7-50. I. Khoury: *The Poem of Sofala by Ahmad Magid*, Coimbra, 1982, p. 136 e, do mesmo: *As-Sufaliyya The Poem of Sofala by Ahmad Ibn Magid*, Coimbra, 1983, p. 138.
- (<sup>48</sup>) Segundo I. Khoury (*op. cit.*, 1982: 13), Kratchkovsky e G. Ferrand conheciam a sua existência no Museu Asiático da Academia das Ciências em Leninegrado desde 1918.
- (<sup>49</sup>) I. Khoury, *op. cit.*, Coimbra, 1982: 21, 25.
- (<sup>50</sup>) J. P. Machado: Contribuição para o estudo do elemento arábico na terminologia naval portuguesa, *Ensaio arábico-portugueses*, Lisboa, 1997: 70.
- (<sup>51</sup>) *The Poema of Sofala*, ed./trad. de Ibrahim Khoury, Coimbra 1982: 85.
- (<sup>52</sup>) M. Tozzi: *The Archaeological Evidence for Prehistoric Ocean Navigation in the Arabian Sea*, Australian Institute for Maritime Archaeology International Conference, Fremantle, 6/IX/97.
- (<sup>53</sup>) S. Cleuziou: *Early Civilisations of the Ancient Middle East and Maritime Trade in the Arabian Sea*, Australian Institute for Maritime Archaeology International Conference, Fremantle, 6/IX/97.
- (<sup>54</sup>) J. Desanges, *op. cit.*: 162, nota 67.
- (<sup>55</sup>) B. O'Sullivan: A report on drilling and trenching on the Woltemade Flats, Cape Town, in 1988 and 1989, *South-African Journal of Science*, vol. 86, Nov./Dec.1990: 487-488.
- (<sup>56</sup>) J. Boshoff, South African Maritime Museum, comunicação pessoal, Set.º 1997.
- (<sup>57</sup>) G. F. Hourani, *op.cit.*, ed.1995: 135 (nota das pp. 17-35).
- (<sup>58</sup>) G. F. Hourani, *idem.*: 141 (nota relativa a pagina 69 do texto principal).
- (<sup>59</sup>) J. Needham, *op.cit.*, IV, part III, 1971: 494.
- (<sup>60</sup>) J. Needham, *idem*: 495.
- (<sup>61</sup>) J. Needham, *idem*: 496.
- (<sup>62</sup>) Citado por Needham, in Needham, 1971 (id. a nota anterior).
- (<sup>63</sup>) Hourani, *op. cit.*: 76.
- (<sup>64</sup>) J. Needham, *op. cit.*: 497, nota i.
- (<sup>65</sup>) J. Needham, *idem*: 498.
- (<sup>66</sup>) D. W., nota da edição de 1995 de F.Hourani, Princeton, *op. cit.*: 147.
- (<sup>67</sup>) D. W., *idem*.
- (<sup>68</sup>) D. W., *idem*.
- (<sup>69</sup>) P. Sinclair: *Space, Time and Social Formation*, Upsalla, 1987, citado por M.H. em nota da edição de Princeton, de 1995, de G. F. Hourani (*op. cit.*): 149
- (<sup>70</sup>) A. R. Amaro Monteiro, *idem*: 195.
- (<sup>71</sup>) Velho, A. Diário da Viagem de Vasco da Gama, *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África Central, 1497-1840*. Vol. I, Lisboa, 1962: 20.
- (<sup>72</sup>) Manuscrito de Valentim Fernandes, 22 de Maio de 1506, reproduzido em: *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África central, 1497-1840*. Lisboa, 1962, vol. I: 532.
- (<sup>73</sup>) Manuel Fernandes, capitão de Sofala, aos Contadores d'El-Rei, Sofala, 22 Nov. 1506, in: *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África central, 1497-1840*. Lisboa, 1962, vol. I: 710.
- (<sup>74</sup>) Relação do dinheiro e mercadorias que Pero Vaz Soares recebeu quando feitor de Sofala, Carta de quitação dos herdeiros de Pero Vaz Soares, feitor de Sofala, Lisboa, 1521, Junho 27, reproduzido em: *Documentos sobre os Portugueses em Moçambique e na África central, 1497-1840*. Lisboa, 1962, vol. I: 514.
- (<sup>75</sup>) As olarias recenseadas no distrito encontram-se, no caso das mais numerosas, em Pemba (20), Quis-sanga (10), Arimba (10), Minhogola (10) e Querimba (10) (J. Romero: *Suplemento à memoria descritiva e estatística do distrito de Cabo Delgado com uma noticia acerca do estabelecimento da colonia de Pemba*. Lisboa, 1860: 106).

- (<sup>96</sup>) A. R. Amaro Monteiro: Influências Baneane e Islâmica na ilha de Moçambique nos finais do século XIX, *Africana*, 19, março 1998: 209.
- (<sup>97</sup>) A. R. Amaro Monteiro, idem, p. 220.
- (<sup>98</sup>) Idem.
- (<sup>99</sup>) Documento de 1819, do Arquivo Histórico Ultramarino, reproduzido in A. R. Amaro Monteiro, *op. cit.*: 205.
- (<sup>100</sup>) *Memórias da Costa d'Africa Oriental e algumas reflexões úteis...*, in: Alberto de Andrade, *op. cit.*: 220.
- (<sup>101</sup>) J. Romero: *Memoria acerca do districto do Cabo Delgado*. Lisboa 1856: 35.
- (<sup>102</sup>) «Árvore do Norte de Moçambique» (Perry da Câmara: *Descrição dos Territórios... de Cabo Delgado*) (*Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, vol. 16: 64).
- (<sup>103</sup>) J. Capela: O tráfico de escravos no porto de Quelimane, 1793-1830, in: *Ler História*, 22 (1991): 27.
- (<sup>104</sup>) J. Romero, *op. cit.*, 1856: 31.
- (<sup>105</sup>) J. Romero: *Supplemento à memoria descritiva e estatistica do districto de Cabo Delgado*. Lisboa 1860: 127-128.
- (<sup>106</sup>) Arquivo Histórico de Moçambique. *Inventário do fundo do século XVIII*. Lourenço Marques, 1958: 34.
- (<sup>107</sup>) Idem: 67.
- (<sup>108</sup>) J. Capela, *op. cit.*: 38.
- (<sup>109</sup>) A. J. Pinto Basto (1912): *Cruzador São Gabriel. Viagem de circum-navegação*. Lisboa: 346. Agradece-mos a Luís Falcão da Fonseca que nos facilitou a consulta desta obra.
- (<sup>110</sup>) A. Reis Moura, *op. cit.*: 24.
- (<sup>111</sup>) P. Quirino da Fonseca, 25/VI/1964, *Expedição arqueológica às águas da Ilha de Moçambique e Nacala*, Comissão dos Monumentos e Relíquias Históricas de Moçambique, relatório n.º1/64. Arquivo Histórico de Moçambique, secção especial, n.º119 (It.av13).
- (<sup>112</sup>) P. Quirino da Fonseca: Pesquisas arqueológicas submarinas em águas de Moçambique, *Monumenta*, n.º1, 1965: 53-65.
- (<sup>113</sup>) B. Stuckenberg (s.d., 1985?): Postscript: The discovery of the wreck site and recovery of the items on display, in Stuckenberg, B.: *The story of the wreck of the Santiago. A brochure accompanying the exhibition of the Natal Museum*. p. 20.
- (<sup>114</sup>) Bousquet, G., L'Hour, M., Richez, F. (1990): The discovery of an English East Indiaman at Bassas da India, a French atoll in the Indian Ocean: the Sussex (1738). *International Journal of Nautical Archaeology*, 19.1: 81-85.
- (<sup>115</sup>)
- (<sup>116</sup>) Blot, J-Y (1993): *Première phase de l'inventaire des sites archéologiques sous-marins sur la côte de Mozambique*. Eurotri Marine Archaeology e Departamento de Arqueologia, Universidade E. Mondlane. Maputo. p.158. Anexos.
- (<sup>117</sup>) Pyrard de Laval, F. (1611): *Discours du Voyage des François aux Indes Occidentales, ensemble des diverses...aventures ...de l'auteur en plusieurs royaumes des Indes, contenant la description des pais, les mœurs des habitants de l'Inde, etc.* Paris 1611(*Viagem de Pyrard de Laval...às Índias Orientaes. 1601 a 1611*. Trad. de Cunha Rivara. Nova Goa. 1858-62. Reed. Porto. 1944, vol. II: 172).
- (<sup>118</sup>) G. Fournier (1643): *Hydrographie, contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*. Paris.
- (<sup>119</sup>) Trata-se da *Santa Helena*. Inventaire de la caraque de la flotte des Indes Orientales échouée près de Bayonne le 11 Janvier 1627. Extrait d'une lettre écrite de Bayonne...le 13 Janvier 1627. Reproduzido numa carta de Peiresc, manuscrito da biblioteca Inguimbertine de Carpentras reproduzido em Blot, J-Y e Lizé, P. (2000) *Le naufrage des Portugais sur les cotes de Saint-Jean-de-Luz & d' Arcachon (1627)*. Paris: 50-51.
- (<sup>120</sup>) *Livro de Marinbaria*, de Manuel Álvares. Códice da B.N. de Paris, Ms Portugais n.º56, editado por L. Mendonça de Albuquerque, Lisboa 1969: 172.
- (<sup>121</sup>) Idem, p. 73.
- (<sup>122</sup>) J. Baptista de Montauray : *Moçambique, Ilhas Querimbas, Rios de Sena, Villa de Tete, Villa de Zumbo, Manica, Villa de Luabo, Inhambane*, reproduzido in A. Alberto de Andrade: *Relações de Moçambique Setecentista*. Lisboa, 1955.
- (<sup>123</sup>) *Directions for entering Mosambique Harbour, extracted from Captain Thomas Weatherbeard's Journal*, in: H. Salt, 1814, appendix n.º II.
- (<sup>124</sup>) Reproduzido em V. Magalhães Godinho: *Mito e Mercadoria Utopia e Pratica de Navegar. Séculos XIII-XVIII*. Lisboa 1990: 203.
- (<sup>125</sup>) Reproduzido em F. Howard: *Sailing Ships of War, 1400-1860*. New York, 1979.

- (126) A fotografia publicada em *Monumenta*, 1, 1965, diz respeito a modelo da âncora original.
- (127) Uma âncora com forma parecida foi encontrada nas obras do Metropolitano de Lisboa efectuadas nos anos 1990 e encontra-se depositada no Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática, em Lisboa.
- (128) J. Corte-Real (1622), *Discurso...*, Lisboa, in: Barcellos, C. (1898-1899) Construções de naus em Lisboa para a Carreira da Índia no começo do século XVII. *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 17.ª série.
- (129) Ver em anexo: *Historial da descoberta de dois sítios de vestígios submersos junto a ilha de Moçambique (1971 e 1973)*.
- (130) Alves, F. J. (1990-92): Ponta do Altar B– Arqueologia de um naufrágio no Algarve nos alvares do século XVII. *O Arqueólogo Português*, Série IV: 376
- (131) H. Pereira do Valle (1962): Nomenclatura das Bocas de Fogo Portuguesas do Século XVI. *Revista de Artilharia*, ano LVIII, 2.ª série, n.º 439-440, p. 383.
- (132) J. Kirkman (1974): *Fort Jesus. A Portuguese Fortress on the East African Coast*. Oxford: 151
- (133) J. Kirkman, idem: 154
- (134) J. F. Guilmartin (1981): Os Canhões do Santíssimo Sacramento. *Navigador*, 17. Rio de Janeiro: 27. Agradecemos a P. Caleja, do Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (Instituto Português de Arqueologia), o acesso a esta fonte.
- (135) Pereira do Valle, 1962: 385.
- (136) Pereira do Valle, idem. Um *arrátel* (libra portuguesa) = 0,459 kg.
- (137) M. L'Hour, L. Long, E. Rieth: *Le Mauritius. La mémoire engloutie*. Paris 1989: 107.
- (138) *Canon-pierrier portugais* (n.º de inventário 3901). M. Decker: L'artillerie, in (Carré, D.; Desroches, J-P; Goddio, F.): *Le San Diego, un trésor sous la mer*. Paris, Réunion des Musées Nationaux, 1994: 208
- (139) Guilmartin, *op. cit.*: 23.
- (140) Artilharia vinda de Moçambique em Dezembro de 1866, in J. Pedro Celestino Soares (1973): *Quadros Navais. Aditamentos aos Quadros Navais e Epopeia Naval Portuguesa*. VII parte.
- (141) N. Valdez dos Santos (1986): *A artilharia Naval e os Canhões do Galeão Santiago*. Lisboa: 52 (nota 136).
- (142) H. L. Blackmore ( ): *The Armouries of the Tower of London. I. Ordnance*. London: 140.
- (143) Este mesmo poder será concedido ao seu filho Filipe III de Espanha, em 1598.
- (144) A. Pereira de Figueiredo (1785): *Origem da insigne ordem militar do Tusão de Ouro e como o seu grão mestrado se cahio nos reis d'Hispanha*. Lisboa. Regia officina: 34.
- (145) D. Godman (1997): *Spanish naval power, 1589-1665. Reconstruction and Defeat*. Cambridge University Press. Utilizamos a edição em castelhano, Barcelona, 2001:210.
- (146) H. Pereira do Valle (1963): Marcas de fundidores portugueses de artilharia do século XVI. *Revista de Artilharia*, ano LIX, 451-452: 433.
- (147) Valdez dos Santos, 1986: 55.
- (148) Guilmartin, *op. cit.*: 33
- (149) Valdez dos Santos, 1986: 48.
- (150) Alves, F. J. (1990-92): 406
- (151) Publicado por N. Valdez dos Santos, *op. cit.*, 1986, pp. 65-66 (anexo IV).
- (152) G. de Sousa. *Curiosidades*. Manuscrito da terceira década do século XVII conservado na Biblioteca da Universidade de Coimbra. Folio 51 da reprodução fotográfica conservada na Biblioteca Central de Marinha.
- (153) Hansen, L. (1995): Submerged Mesolithic landscapes. Preliminary results from the Hanö Bay, Southern Baltic, in A. Fisher, ed. *Man and the Sea. Coastal settlement above and below present sea level*. Oxbow Monograph 43, Oxford: 409-414.
- (154) A implantação no mapa da posição dos mais antigos concheiros do período Jomon na região de Kanto permitiu definir o limite do avanço da linha de água associada à transgressão marinha (Akazawa, Takeru (1982): Cultural change in prehistoric Japan: the receptivity process of rice agriculture in the Japanese archipelago, *Advances in World Archaeology*; 1: fig. 4. Reproduzido in G. L. Barnes (1999): *The Rise of Civilisation in East Asia. The Archaeology of China, Korea and Japan*. London: 72, fig. 25<sub>III</sub>).
- (155) Rao, T. C. S. (1988): Geophysical Techniques to Locate Pre-historic Sites and Artifacts on the Continental Shelf, in Rao, S. R. (ed.): *Marine Archaeology of Indian Ocean Countries. Proceedings of the First Indian Conference on Marine Archaeology of Indian Ocean Countries*. 1987. Goa: 73-77.
- Dalondeville, R., A. Prieur (1998): Les variations récentes de la ligne de rivage sur le littoral oriental (Océan Indien) des Emirats Arabes Réunis, in: *L'Homme Préhistorique et la Mer*, 120<sup>e</sup> Congrès CTHS, Aix-en-Provence, 23-26 Oct. 1995, Paris, CTHS: 115-125.

# A Carreira da Índia na *Gazeta de Lisboa*

Dr. João Abel da Fonseca

## I

### INTRODUÇÃO – O JORNAL COMO FONTE HISTÓRICA<sup>(1)</sup>

O jornal nasce como uma forma de veicular informação e debate consubstanciados na necessidade de discutir problemas, interiorizando, num primeiro tempo, a discussão que se faz através dum diálogo de surdos – o jornalista com o seu texto e o leitor, absorto na sua meditação. Mas que se faz também, num segundo tempo, na polémica jornalística, quantas vezes levada à praça pública, aos bancos dos jardins, ao balcão das tabernas, à mesa dos cafés, às conferências de imprensa, exemplos dados para melhor compreendermos o alcance da ideia.

O papel de «divulgadores de notícias», a nível internacional, ganha especial dimensão na longínqua Antiguidade Clássica pela voz dos anónimos das legiões romanas que, ao movimentarem-se no espaço do Império, levavam as novas da mãe-Roma aos seus concidadãos e outrosim as traziam até à sede do poder ou as trocavam entre as diferentes partes da conquista. Já na Grécia Antiga, aquele que ficou conhecido como o pai da História – Heródoto, antes de escrever as suas *Histórias*, no séc.V, aC., percorreu extensas áreas na Ásia, em África e na Europa, qual repórter dos nossos dias, em preparação duma reportagem de grande fôlego. Reza a tradição que teria lido parte da sua obra, em público, em Atenas, tendo recebido da cidade dez talentos pelas preciosas informações que transmitira aos atenienses.

Ao longo da Idade Média a acção de informar, ainda a nível internacional, ganha uma nova universalidade: cimentada, já nos ideais da fé, através dos peregrinos cristãos que se dirigem a Santiago de Compostela e à Terra Santa, incluindo os cruzados, como na expansão muçulmana, em guerra santa, que se alastra pela Ásia e atinge os confins da Europa mediterrânica – a Península Ibérica; já nos ideais económicos pela mão dos grandes mercadores das feiras da Europa Central e dos portos italianos. Papel decisivo da Igreja através das diferentes ordens religiosas, militares ou não, e duma burguesia que, ao despertar, vai ter papel preponderante na troca de informações entre as mais diversas partes do globo – lembremos as rotas do ouro, das especiarias e da seda.

No período dos Descobrimentos, com a abertura dos Novos Mundos ao conhecimento europeu, projecta-se um novo tipo de divulgação que alia às curiosidades naturais das regiões, os relatos epopeicos das grandes viagens e das diferentes batalhas naquelas paragens desconhecidas.

A nível nacional, o papel do bufarinheiro, nas pequenas feiras regionais medievais, numa primeira fase, é continuado pelo lugar do moleiro e do ferreiro onde a notícia veiculada é, logo ali, motivo de comentário, de análise, de passagem à acção de resposta. Já nos sécs. XV e XVI ganha especial relevo um outro lugar, o da taberna (Gil Vicente patenteia esta realidade na sua obra), taberna que evolui nos séculos seguintes para dois novos espaços mais selectivos – o do barbeiro e o do boticário. O café é já, por excelência, o novo espaço que ascende em importância no século XIX, a acrescentar aos anteriores que não desaparecem mas perdem relevo face ao recém-nascido espaço da fábrica.

Taberna e fábrica ligados a um estrato social inferior, barbearia, como que um espaço intermédio, e botica e café associados a um estrato já evoluído e onde vão predominar as influências dos ideais liberais e mais tarde republicanos e progressistas.

Sem darmos por isso estabelecemos uma passagem da sociedade rural para a sociedade urbana, onde, afinal, o jornal vai aparecer. Vejamos que ele vai preencher um vazio de solidariedade, ou se se preferir, de fraternidade social, na evolução do mundo rural para o urbano.

A caminho da cidade, as gentes individualizam-se por diversas razões que se ligam entre si. Esse acto corresponde a um impulso inerente à decisão dos que partem face aos que ficam, alarga-se, durante o percurso ou caminhada, pelo estabelecimento mais perto ou mais longe do local de partida e agudiza-se, na fase final da instalação nos burgos, em que os vizinhos se não conhecem uns aos outros.

Estamos frente a uma aberração do social, na transição do rural para o urbano, como muito bem observou o presidente Mitterand<sup>(2)</sup> ao dissertar nas comemorações do segundo centenário da Revolução Francesa: podemos assim, falar de uma «civilização» rural, participada, solidária, entrelaçada por objectivos próprios e específicos, mas dificilmente, ainda hoje, ao falarmos de «civilização» urbana, podemos fazê-lo, recorrendo aos mesmos parâmetros. Digamos que o elo de ligação se esvai num horizonte muito mais lato, já só numa perspectiva de sobrevivência.

Nesta óptica, a sociedade de dominante rural, ao transferir-se para a sociedade de dominante urbana perde informação. A mutação faz-se pela deslocação para um novo mundo, um lugar desconhecido, em que as personagens, ou seja, os seus habitantes, também eles se desconhecem. E, porque se desconhecem, ignoram-se; e porque se ignoram há perda de solidariedade social.

O jornal tem aqui o seu grande papel aglutinador das forças vivas duma nova sociedade, cujos elementos permanecem ligados por ideais vários, que compartilham iguais dificuldades e por vezes iguais ambições, pese o desconhecimento que têm uns dos outros. Digamos que vivem juntos mas de costas voltadas.

O poder da informação vai fazer reviver uma solidariedade perdida e é por essa mesmíssima razão que o direito à livre informação tem sido o mais reprimido, como o mais desejado, pelas sociedades que se querem livres. A ignorância é um dos instrumentos escolhidos pelos regimes que oprimem, e a luta pela conquista da liberdade, no seu mais amplo sentido, sempre passou pela livre circulação da informação, mormente depois do aparecimento dos jornais.

Assim, tal como a difusão do saber, pela divulgação através do livro, a difusão da informação pela circulação do jornal, contempla uma via capital de implementação da liberdade no campo do social e do cultural. É assim, que, ao nascer, o jornal se integra numa luta pela liberdade e surge no tempo da história em que esta luta ganha uma dinâmica própria naquelas duas frentes: a social e a cultural, como atrás referimos, e que é o século XVII. Disso temos exemplo, no nosso caso específico português, no período da «Restauração», no post-1640, como a Inglaterra, na «Grande Revolução» de 1642-1648, preâmbulo dum século das «luzes» que culminará com a por demais conhecida Revolução Francesa, onde os jornais irão ter um papel relevante.

Não é aqui o lugar para dissertar sobre História da Cultura, embora convenha, desde já, perceber que o recém-nascido jornal vai necessariamente carecer de uma classificação nesta área. A sua personalidade cultural inclui-se no que se chama **Cultura Média**, que ao longo do tempo soube construir vários instrumentos, todos inventados para a comunicação, e que transmitem um conhecimento adquirido que importa levar ao conhecimento das massas: é uma emissão que se acrescenta à Cultura Popular, mas não é recebida como Cultura Científica ou Erudita; são formas de transmissão, que, deliberadamente, se acrescentam ao «saber» da pessoa já feita, adulta, e têm significado e lógica próprias. Trata-se de uma forma de cultura facilmente perturbável e, como tal, não pode ser ignorada no estudo do «social», na medida em que reflecte a necessidade de criação duma cultura substantiva que visa diferenciar categorias próprias: formaliza-se na Antiguidade Clássica através do Teatro Grego e chega aos nossos dias com a Televisão<sup>(3)</sup>.

O jornal aparece associado à leitura e, por isso, é-lhe inerente a qualidade de saber ler – o seu destinatário, por essa mesma razão, se chama leitor. Por este simples facto representa um contributo à difusão da própria Cultura Média como elemento estruturante, quanto diferenciador, a nível de estratificação social, tendo na base os analfabetos e, no cume os letrados.

O seu papel social deverá ainda ser entendido como forma de aproximação entre dois universos distintos, dentro dum mesmo espaço nacional – campo e cidade – que viajam a velocidades diferentes e passam a estar, ao longo do país e do mundo, mais próximos: passam a estar ligados por aquilo a que podemos chamar uma globalidade pessoal, feita através de dados que a Humanidade fornece.

O jornal patrocina ainda a **publicização**, ou seja, o acto de tornar público certos acontecimentos, cujo conhecimento não é automático. O caucionamento do acesso ao dia-a-dia da «coisa pública», característico das instituições do Estado até ao século XIX, rigorosamente acautelado pelos funcionários administrativos, caso dos oficiais régios, os mais variados, torna-se um acto comum e corrente e já não «espectacular»: o jornal será um veículo das sua publicização e alcançará, no século XX, uma generalização, incorporando, lentamente, casos particulares da vida privada.

O acto público político das instituições passará a ser, todo ele, publicizado, anunciando-se as Cortes, as decisões ministeriais, as opiniões das autoridades do regime, a par das saídas da Corte, das visitas dos príncipes, ou do estado de saúde da família real. A tudo isto acresce o aparecimento duma nova entidade jurídica que validará grande número de decisões: a **publicização obrigatória** em Imprensa especializada para o efeito, caso sucessivamente, em Portugal, do *Diário de Lisboa*, *Diário do Governo* e *Diário da República*, que indicamos como exemplos; ou mesmo em Imprensa geral diária, ou não, caso de editais camarários e abertura de certos concursos públicos a nível nacional, para provisão de vagas no funcionalismo.

O acto de publicização ganha, com o jornal, uma novidade que é a **publicidade**: acto pelo qual a publicização se realiza por uma forma ampla, através de processos que se acrescentam ao próprio acto de publicização, que sai, assim, fortalecido. Reveste-se de factores incitativos e tem expressão predominante na influência do «político» ou do «económico», sobre o social. Esta difusão compulsiva e intencional aplica-se, sob a forma de insistência nas vantagens e desvantagens dos produtos ou das ideias, e adquire denominação própria, em função da carga intencional de que se reveste: **publicidade**, se tem intenção comercial; **propaganda**, se tem intenção política.

O jornal será veículo privilegiado, quer para uma, quer para outra, sendo que, para ambas, será exigida uma teorização de expressão económica ou de pensamento político, conforme os casos, mas onde as exigências sociais irão, sempre, ser postas em jogo. Na dialéctica da propaganda política, assistiremos, nos jornais e para o Poder, a uma ideia simplificada que se limita, quase sempre, ao anúncio das obras realizadas pelos governos nas distintas áreas da governação, enquanto desencadeia, para a Oposição uma linguagem muito mais complexa e diversificada, a que não é estranha a destinatária: uma sociedade eleitoral.

Para melhor compreensão exemplificamos com o caso da cena política portuguesa no último quartel do séc. XIX. É já nítido, no que toca à *ideia de Poder*, contrapondo-se ao governo do rei, as incidências sobre o parlamento, as eleições e os deputados; no que toca à *ideia de Oposição*, o aparecimento dos conceitos de *república*, de *associação/mutualismo* e de *regionalização/municipalismo*.

As ideias fundamentais associadas são: para a república, a expressão de um sistema representativo, liberal, que se associa à eleição de um chefe de Estado, e em que o detentor do voto «desconfia» da hereditariedade da monarquia; para a associação/mutualismo, na



desconfiança do associado/mutualista em relação ao poder do latifundiário ou do capitalista; para a regionalização/municipalismo, a desconfiança do «homem da província» ou do município, face ao Poder Central. Nesta linha de pensamento, a dialéctica das ideias políticas e sociais tende a aumentar em agressividade, face às ideias da Oposição, em relação às ideias do Poder instituído. Não nos alongaremos mais com considerações desta matéria porque importa tratar o tema anunciado.

Passemos, assim, ao nosso jornal e às suas notícias relacionadas com a **Carreira da Índia** que vamos integrar num mais amplo capítulo em que também daremos conta das diversas acções navais desenvolvidas, bem como do movimento geral de navios e assuntos afins.

As viagens comerciais foram feitas para ter ida e regresso, alertava Borges de Macedo nas suas lições, evidenciando a necessidade de realizar estudos abrangentes sobre todas as matérias a elas associadas. No caso específico que ora tratamos eram muitos os portos de escala relacionados com os diferentes produtos que importava colocar, no imenso espaço territorial abrangido pelas terras do Império. O Cacheu, Cabo Verde, a Mina, Angola e Moçambique eram paragens escolhidas na ida, sendo que no regresso eram preferidos os portos da costa brasileira – Rio de Janeiro ou Baía, os mais comuns, viajando depois em conserva com os Navios do Brasil até Lisboa, fazendo escala no Funchal ou numa das ilhas dos Açores.

#### ACÇÕES NAVAIS E MOVIMENTO DE NAVIOS NA GAZETA DE LISBOA – 1715-1750

**A Gazeta de Lisboa**<sup>(\*)</sup>, dada à estampa, pela primeira vez, em Lisboa, no Sábado, 10 de Agosto de 1715, foi a mais duradoura publicação periódica do séc. XVIII português – um hebdomadário de referência e em alguns casos uma fonte única e insubstituível. Nela podemos encontrar as mais variadas notícias relativas ao tema, bem como aos negócios do Estado da Índia, se bem que o interesse se deva alargar pela temática naval num contexto mais geral. O presente trabalho pretende, tão-só, sumariar algumas delas, alentando a curiosidade dos investigadores para um outro mais completo. O jornal sai, em Lisboa, todos os sábados até ao final de 1716 (grosso modo, como veremos) e às quintas-feiras a partir de Janeiro de 1717.

Entre 10 de Agosto e 5 de Outubro de 1715 nada encontrámos sobre o assunto. Entre 12 de Outubro e 28 de Dezembro topámos oito notícias – as únicas do ano de 1715, a saber:

- 1 – Num. 10. – Sáb., 12.10. – p. 52: «[...] frota do Rio de Janeyro [...];
- 2 – Num. 11. – Sáb., 19.10. – p. 56: «[...] para ir encontrar á frota de Indias, q conforme se avisa, sabio da Havana a 24 de Julho.»;
- 3 – Num. 13. – Sáb., 2.11. – p. 64: «[...] com bua nao da India ricamente carregada, [...];
- 4 – Num. 14. – Sáb., 9.11. – p. 68: «[...] Dos navios que faltavão das frotas do Brasil [...];
- 5 – Num. 14. – «Supplemento» – p. 72: «[...] noticias ... da India Oriental [...];
- 6 – Num. 17. – Sáb., 30.11. – p. 84: «Pelas cartas de Goa se sabe, [...];
- 7 – Num. 19. – Sáb., 14.12. – p. 96: «Desde 11. do mez passado até o dia 3. do presente entrãrão neste Rio 78. navios mercantis, & comboys, entre os quaes se contão 34. Portuguezes, 31. Inglezes, 8. Francezes, 2. Hollandezes, & 1. setia Catelãa; & no mesmo tempo sabirão para varias partes 19. Inglezes, 3. Francezes, 2. Hollandezes, & 4. setias Catelãas; & ficão neste porto (não falando nos Nacionaes) 34. Inglezes, 5. Francezes, & 10. Hollandezes. Nestes dias tem chegado alguns, que se desgarrãrão da frota do Brasil com a tempestade e;

8 – Num. 20. – Sáb., 21.12. – p. 100: «*A Relação da India se està imprimindo, & se ha de publicar* [...]».

Dos 53 números saídos no ano de 1716, 24 incluem notícias sobre o tema, a saber:

- 1 – Num. 1. – Sáb., 04.01. – p. 4: «*A relação dos successos da India* [...]»;
- 2 – Num. 3. – Sáb., 18.01. – p. 12: «*O navio chamado o Pacatã , & huma charua* [...]»;
- 3 – Num. 5. – Sáb., 01.02. – p. 24: «*Pelos assentos da Alfandega desta Cidade [do Porto] se sabe haverem entrado no seu porto desde o principio do mez de Outubro até o fim de Dezembro passado 48. navios Inglezes, & 2. tartanas, parte delles em lastro, outros com bacalhao, cevada, centeyo, & fazenda seca; 1. Francez em lastro, 3. Hamburquezes com ferro, aduela, & linbo, & 9. Portuguezes da Bahia, Pernambuco, & Rio de Janeyro com varias fazendas. No mesmo tempo tem sabido somente 10. Inglezes com vinhos, sumagre, & cortiça, 1. Hollandez com açucar, & hum Francez com limão, & laranja. Todos os mais esperão neste Rio monção, & carga.*»;
- 4 – Num. 14. – Sáb., 04.04. – p. 64: «*As naos que vão para o Estado da India partirão a dous do corrente, & nellas embarcou [...] era infinita a gente que queria passar a servir naquelle Estado; & o não fez, por não caber nas embarçaõens.*»;
- 5 – Num. 23. – Sáb., 06.06. – p. 112: «[...]*Tambem se acharã a primeyra Relação da India com* [...]»;
- 6 – Num. 24. – Sáb., 13.06. – p. 120: «*Apresta-se com todo o calor a esquadra de navios, que S. Mag. que Deos guarde manda de soccorro a S. Santidade contra os Turcos, nomeando para Cabos della o Conde do Rio grande, almirante da Armada Real, & o Conde de S. Vicente Manoel de Tavora, Sargento mór de batalha do mar.*»;
- 7 – Num. 27. – Sáb., 04.07. – p. 136: «*Os navios da esquadra de guerra, [...] contra os Turcos* [...]»;
- 8 – Num. 28. – Sáb., 11.07. – pp. 143-144: «*O Soccorro naval que S. Mag. que Deos guarde prometteo a S. Santidade contra os Turcos* [...] *As mais particularidades desta armada se vê na lista seguinte:*

Num.	Nomes	Capitaens	Peças	Artilheyros	Soldados	Marinheyros	Praças
1.	<i>A. Conceição</i>	<i>Antonio Duarte Luís de Abreu Prego. João Baptista Rolhano.</i>	80	90	220	390	700
2.	<i>A Assumpção</i>	<i>Bernardino Freyre de Andrade Luís de Queirós.</i>	66	76	150	324	550
3.	<i>N. Senhora das Necessidades</i>	<i>Simeão Porto Francisco Dias Rego.</i>	66	76	150	274	500
4.	<i>Santa Rosa</i>	<i>Mons. du Bocage</i>	66	76	150	274	500
5.	<i>Rainha dos Anjos</i>	<i>Manoel Pereyra d'Avila</i>	54	64	100	164	328
6.	<i>N. S. do Pilar</i>	<i>Antonio Lopes</i>	40	40	50	110	200
7.	<i>Santo Antonio</i>	<i>Jorge Mathias. Brulote</i>	4			18	18
8.	<i>S. Domingos</i>	<i>Hospital</i>	12			40	40
9.	<i>Huma tartana armada em guerra</i>		2			15	15;

- 9 – Num. 31. – Sáb., 01.08. – p. 160: «*Por hum patacho Inglez chegado das Ilhas dos Açores. [...] As naos da India não tinhão ainda chegado [...] Tambem entrou neste porto hu navio Francez pequeno vindo de Brest, cõ 13. dias de viagem, que refere haver partido daquella cidade com tres naos de guerra, a Argonauta de 50. peças,*

- a Amazona de 40. & a Victoria de 24. todas tres de admiravel vela, à ordem de Mons. de Rochelar Cabo de esquadra da armada, para cruzar nestes mares contra os corsarios de Salê, bua desde a costa de Barbaria até o Cabo de S. Vicente, outra desde este Cabo até as Berlengas, & a ultima desde as Berlengas até o Porto, para franquearem os mares aos seus navios mercantis, a quem os Mouros perseguem desde algum tempo para cá com o detrimento do comércio da Nação Franceza.»;*
- 10 – Num. 34. – Sáb., 22.08. – pp. 174-175: «[...] Armada contra os Turcos [...] Toda a artilharia destes navios fazem 3448. peças. As galês de todas as Potencias chegam a 41. as galeotas a 74. & alem destas embarcaçoens, há outras menores de fogo, & de carga, que tambem vão artilhadas.»;
- 11 – Num. 35. – Sáb., 29.08. – p. 184: «[...] No mesmo dia entrou neste porto [...] & que não erão ainda chegadas as naos da India. Da nossa esquadra que partio para o Mediterraneo não houve noticia alguma depois de 29. de Julho, em que estava no porto de Alicante, & se havia fazer à vela [...]»;
- 12 – Num. 36. – Sáb., 05.09. – p. 192: «[...] assistirão SS. MM. & AA. a ver lançar ao mar hum navio de guerra de 58. peças, a que se deo o nome S. Lourenço, feyto pela repartição da Junta do Commercio; [...] Por cartas da Babia [...] se confirma a noticia da chegada do navio Bom Jesus da Praça, sem se falar na de Santo Antonio de Pádua [...] doze navios de Indias, partidos de Havana, & Vera Cruz, [...]»;
- 13 – Num. 37. – Sáb., 12.09. – p. 196: Notícia sobre o provedor hereditário da Casa da Índia;
- 14 – Num. 38. – Sáb., 19.09. – p. 204: Notícia sobre o Contra-Almirante da Esquadra da Grã-Bretanha;
- 15 – Num. 39. – Sáb., 26.09. – p. 208: A nau S. Lourenço partirá a esperar as frotas;
- 16 – Num. 40. – Sáb., 03.10. – p. 216: Notícias do Maranhão. O governador da Caiena executou, sem dúvida, a restituição das terras que a França prometeu restituir à Coroa de Portugal, pelo tratado de Utreque;
- 17 – Num. 42. – Sáb., 17.10. – pp. 227-228: Entrou no porto de Lisboa um navio francês, proveniente de Marselha, com a notícia do levantamento do cerco a Corfu por parte dos Turcos. Navios do Brasil e da Índia;
- 18 – Num. 43. – Sáb., 24.10. – p. 236: Chegada de navios do Maranhão;
- 19 – Num. 44. – Sáb., 31.10. – p. 240: «*Sabbado , & Domingo passado entrou no porto desta Cidade a frota da Babia, composta de 17. navios, comboyada por duas naos de guerra, a Esperança, & N. S. do Pilar, havendo sido fabricada esta ultima no estaleyro da Babia; embarcação poderosa, muy veleyra, & de 70. peças, tudo à ordem do Capitão de mar, & guerra Bras Nunes. Na mesma conserva chegou tambem huma nao da India Oriental.»;*
- 20 – Num. 45. – Sáb., 07.11. – p. 248: «*Pela nao S. Francisco Xavier, ultimamente chegada da India Oriental, se tem a noticia, que estando de partida para este Reyno, chegara a Goa carta da Corte do Grão Mogor para o Vice-Rey Vasco Fernandes Cesar de Menezes, com a noticia de haver aquelle Rey deferido à ultima reposta do seu Embayxador, acordando ao Estado da India a Fortaleza, & terras de Pondá, confiantes com as do mesmo Estado, as quaes rendem 80U. pardaos, ou 60U. cruzados da moeda Portugueza; & que ao mesmo Vice-Rey, por estimar muyto a sua pessoa, & lhe ter attenção pelas vitorias, que alcançou dos inimigos do Estado Portuguez, lhe fazia presente da Aldea de Marquim.»;*

- 21 – Num. 46. – Sáb., 14.11. – p. 256: Partida da galera Santa Rita para o Cacheu com o governador da Praça e seu Capitão-mór. Preparação de embarcações para irem à Baía buscar madeiras para a nova fábrica de navios que o rei mandou fazer nos estaleiros de Lisboa;
- 22 – Num. 47. – Sáb., 21.11. – pp. 263-264: Chegada de uma charrua da Paraíba e do paquebote de Inglaterra;
- 23 – Num. 48. – Sáb., 28.11. – p. 272: Chegada da armada de socorro contra os Turcos, e por fim a notícia.
- 24 – Num. 49. – Sáb., 05.12. – p. 280: Chegada das frotas do Rio de Janeiro e Pernambuco compostas por 20 navios de carga comboiados por duas naus de guerra.

Com o Num.53, de 31 de Dezembro de 1716, a *Gazeta* passou a sair às quintas-feiras. Durante o ano de 1717, dos 52 números saídos do prelo, conseguimos encontrar referências ao tema geral que vimos a abordar em 33, que incluíam notícias afins, a saber:

Num. 2. – 14.01. – p. 12: *«Pelas listas que todas as semanas se imprimem dos Navios, que entrão, & sabem do porto desta Cidade, se acha haverem entrado nelle no mesmo anno de 1716. desde o mez de Janeyro, atè o fim de Dezembro inclusivè, 62. Portuguezes, 297. Inglezes, 56. Francezes, 51. Hollandezes, 23. Castelhanos, 16. Dinamarquezes, 14. Hamburguezes, 4. Genovezes, & huma setia de Malta. Com varios provimentos de especiarias, taboados, canhamos, breos, ferro, sedas, estofos, trigos, sevadas, centeyos, tabaco, assucar, papel, & todos os mais generos necessarios ao uso dos homens. Sabirão para varias partes do mundo, com generos do Paiz, 75. Portuguezes para a India, Brasil, Angola, Ilbas, & varios portos do Reyno, 248. Inglezes, 51. Francezes, 45. Hollandezes, 19. Hespanhoes Biscainhos, & Cataloens, 13. Dinamarquezes, 11. Hamburguezes, & 2. de Genova, & se achão presentemente neste Rio, alem dos navios nacionaes, 49. de Inglaterra, 15. de França, 8. de Hollanda, 3. de Dinamarca, 5. de Hamburgo, huma setia de Malta, outra de Genova.»;*

E ainda nos Números 3, 4, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 20, 21, 22, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49 e 51, que dado o adiantado do espaço já ocupado não vamos sumariar.

Relativamente ao ano de 1718 podemos avançar, também, com os Números 2, 3, 4, 9, 10, 12, ..., e fiquemos por aqui. Não porém sem transcrevermos uma curiosa notícia, sobre uma afoita brasiliense, que nos é dado ler neste preciso Num.12, de 24 de Março, a pp.96 : *«Dona Maria Ursula de Abreu, & Lancaastro, natural do Rio de Janeyro, filha de João de Abreu de Oliveyra, havendo deyxado a casa de seus pays em idade de 18. annos, veyo a este Reyno, & sentando praça de Soldado, com o nome de Baltazar do Couto Cardozo, passou ao Estado da India, onde servio por espaço de 12. annos, 8. mezes, & 13. dias, desde o primeyro de Setembro de 1700. atè 12. de Mayo de 1714. primeyro na praça de Soldado em varias Fortalezas, & na Cidade de Goa, achando-se na tomada de Ambona, que se levou à escala com muyta mortandade, sendo das primeyras pessoas q entrarão naquella Fortaleza com evidente risco de vida, & depois em varias campanhas, & baterias. Sendo nomeada Cabo do Baluarte da Madre de Deos na Fortaleza de Chaul, se bouve com assinalado valor em todas as occasioens que o inimigo intentou acometello; & em todas as outras em que se achou no discurso dos ditos annos,*

*procedeo como bom Soldado, fazendo-se attender sempre pelo seu esforço. S. Mag. que Deos guarde, em satisfação destes serviços, por sua Real resolução de 8. do corrente, lhe fez merce do Passo de Pangim por tempo de seis annos, na vagante de antes de 17. de Dezembro de 1714. em que na India se virão os seus papeis, dandolhe facultade para a testar a seus filhos, & na falta delles a renunciar em quem lhe parecer, & mandandolhe logo dar hum xerafim por dia para sua mantença, pago na Alfândega de Goa, em quanto não entrar na referida merce.»*

No 4.<sup>o</sup> aniversário da *Gazeta*, que coincidiu com a publicação do Num. 32, de Quinta-feira, 10 de Agosto de 1719, a pp. 249-250, passaram a individuar-se as notícias da ÍNDIA e do BRASIL, que deixaram de vir incluídas nas de PORTUGAL, a p. 256. Vejamos então:

## ÍNDIA

*Goa 21. de Janeyro.*

*A Cidade de Pór, situada no Reyno de Cambaya, quarentas legoas da Praça de Dio, era desde muytos annos Vassalla, & Tributaria da Coroa de Portugal; mas persuadida dos Arabios pertendeo livrar-se dessa antiga sugeyção, & começou por negar o tributo. O Conde da Ericeyra, Vice-Rey deste Estado, mandou ao General da Armada D. Lopo de Almeyda com huma esquadra a pedir-lho, com ordens, & preparaçoens para o que devia obrar na resistencia. Este General reconhecendo as suas exhortações infructiferas na contumacia daquelle povo, empregou a sua força, acometendo-a intrepidamente, & com tão bom successo, que não sômente a rendeo degolhandolhe 400. Arabios, & Cambayanos; mas queymou, & demolio a Fortaleza, & as embarçaçoens que achou no porto, fazendo preza em cinco que alli tinhão os Arabios, sem que custasse a restituição do feudo, & a gloria desta acção mais que hum pequeno numero de gente.*

*ElRey da Persia vendo que os Arabios lhe tinhão ganhado a Ilha de Baharem, & lhe estavam sitiando Ormuz, mandou ao Conde da Ericeyra huma Embayxada com extraordinaria magnificencia, & solemnidade, & confirmando todos os Tratados, que os Vice-Reys tinhão feyto com os Reys da Persia, lhe pediu que como amigo, & Aliado o quizesse soccorrer contra o inimigo commum. Com effeyto os Persas se puzerão em campanha com 8oU. homens contra os Arabios, & o Conde Vice-Rey mandou preparar huma Armada, que consta de cinco naos grossas, & de outras menores, à ordem do General D. Lopo de Almeyda, a qual está prompta, & fica para partir qualquer dia para o mar da Persia. Ao mesmo tempo se está aprestando outra Armada, de que será General D. João Fernandes de Almeyda, & dizem se destina a outra expedição de grande importancia. As duas naos do Reyno chegarão com feliz successo a esta Cidade. O Conde da Ericeyra está muyto bemquisto neste Estado, & se faz muyta estimação do seu governo. O Chanceller Francisco de Figueiredo de Carvalho he falecido.*

## BRASIL.

*S. Salvador 23. de Mayo.*

*Nesta costa, depois que a frota partio para Portugal, tem estado todo o anno Piratas; & ainda que o Conde do Vimieyro nosso Governador tem sempre promptas as naos de guerra, & mandou sahir duas a dar-lhes caça, que effectivamente os apartou destes mares; elles tornárão depois a infestellos, & hum delles teve a confiança de se vir pôr nesta barra. Este dizem ser hum*

*Inglez falto de hum braço, que sendo Capitão de mar, & guerra se levantou na Marinba com a nao, por duvidas que teve com o Governador, & anda em hum navio de 24. peças, & 12. pedreiros, com mais de 150. homens. O anno passado nos tomou hum navio do Porto, & depois de se prover de mantimentos o foy encalhar na costa de Cacheo, onde a gente servio de trazer daquelle porto hum navio Portuguez que alli se achava sem marinheyros. Este anno nos tomou hum Bregantim do Governador da Ilha da Madeyra, que daqui sabio com açucar, & azeyte de peyxex; & na Semana santa huma sumaca que hia para o Rio com tabaco do Contrato; & depois de lhe tomar algum azeyte, cera, tabaco, & seis negros a largou; o Conde fez logo sabir as naos de guarda costa a buscallo, & o fizerão desapparecer, porque desde então tem entrado livremente os navios, & embarçaçoens nesta Bahia. Das naos de guerra entrou hum destes dias obrigada do tempo a do Capitão Theodosio Manoel. A de que he Cabo Domingos dos Santos veyo metter dentro huma das naos da India, & a galera do Porto, & voltou a cruzar os mares; porque como he muyto forte, pôde combater com os temporaes. Esta nao he de 50. peças, & traz 350. homens de equipagem.*

*Em 14. de Abril entrou neste porto hum navio de Angola, que por se dilatar 46. dias na viagem trazia alguns negros doentes; & por lhe mandar fazer o Tribunal da Saude meya quarentena, morreo a mayor parte da armação, de banzar, que he o mayor achaque dos daquelle Paiz. Em 7. de Mayo entrou outro do mesmo Reyno, que no dia seguinte com hum furioso temporal, que fez desamarrar a mayor parte dos que estauão nesta Bahia, foy dar em hum bayxo junto a Tapagipe, em que se affogãrão muytos pretos, & alguns brancos, que os quizerão salvar.*

*Em 18. entrou a nao da India S. Francisco Xavier, de que he Capitão João de Faria Travassos, a qual se apartou no Cabo Comory de outra, de que he Capitão de mar & guerra Custodio Antonio da Gama, chamada S. Francisco de Assis, com a qual havia partido de Goa em 20. de Janeyro; mas esta entrou tambem antehontem, com que se achão ao presente nesta Bahia tres naos da India com a N. Senhora do Pilar, que tendo partido de Goa em Janeyro de 1717. chegou aqui em 15. de Abril deste anno, por haver arribado duas vezes, hum a Moçambique, outra a hum porto, & Feytoria Hollandeza junto ao Cabo da Boa Esperança, de cujo Paiz, & bom tratamento dos Hollandezes se louva muyto a equipagem. Assi se concertou, & proveo, porque vinha aberta, & falta de tudo, & de là trouxe muytas frutas; porém chegou aqui fazendo tanta agua, que não pode salvar as Fortalezas.*

*O Conde do Vimieyro continua o seu governo com grande zelo do bem publico, & faz continuar com calor a obra da Fortaleza do Barbalbo, & do Forte Real do mar, que o Marquez de Angeja deyxou principiados, empregando nella todas as configuraçoens que elle lhe tinha applicadas. Tambem mandou proseguir as obras interiores do Forte de S. Pedro para o pôr na sua ultima perfeção. Tem feyto alistar todas as ordenanças, & ir todos os Officiaes militares para o seu partido.*

*Aqui se achavão mais de 50. pyratas, que forão prezos dando à costa abayxo do Rio de Janeyro, & destes fugirão nove de hum Fortaleza, & furtando hum barco se metterão no navio do pyrata Inglez, ao tempo que esteve sobre esta barra. Depois se mandou fazer o processo aos outros, que se não sentencearão ainda. O Paiz está abundante de mantimentos. Achão-se nesta Cidade 12U. cayxas de assucar, mas muyto pouco tabaco.*

*S. Sebastião do Rio de Janeyro 29. de Abril.*

*Aqui temos cartas das Minas do mez de Fevreyro, que applaudem muyto a boa direcção com que o Conde de Assumar prosegue o seu governo. O Governador desta Capitania Antonio*

*de Brito de Menezes, antes de cabir gravemente enfermo, como ao presente fica, tinha mandado sabir duas naos de guerra contra alguns navios de pyratas, que cruzavão com frequencia esta costa, os quaes lhes fugirão logo a todo o pano; mas no mesmo dia em que as naos sabirão entrou hum navio do Porto chamado a Rainha dos Anjos, que elles tinhão tomado, & o largarão depois de lhe roubarem algumas fazendas, & generos comestiveis, dando tratos aos homens para lhes confessarem onde hia o precioso. Hã quatro dias que entrou hum barco, a quem veyo dando caça outro corsario, sem embargo de andarem as naos ainda fóra.*

[.....]

## **PORTUGAL**

*Lisboa 10. de Agosto.*

[...] *El Rey nosso Senhor fez merce a D. Francisco Mascarenbas, filho dos Condes de Coculim do titulo de Conde. A fragata N. Senhora da Atalaya sabio a correr a costa.»*

Pensamos ter dado uma ideia da riqueza de informação contida nestas notícias da *Gazeta de Lisboa*, que tivemos ocasião de ler através dos cerca de 1 800 jornais publicados durante os 35 anos que medeiam entre 1715-1750. Neles encontrámos, em média, pelo menos, de três a onze notícias sobre o tema em apreço, por mês. Esta evidência revela uma apetência sobre este tipo de informação e um considerável acervo noticioso a merecer um estudo aprofundado.

## **III CONCLUSÃO**

A Carreira da Índia manteve-se ao longo dos séculos como corolário natural de duas realidades, aliás já expressas – a um tempo, o comércio dos produtos tradicionais daquelas paragens, que depois dum período áureo das especiarias se acrescentou ao dos tecidos preciosos, como sedas e adamascados, loiças, peles, penas e madeiras exóticas, marfins, metais e pedras preciosas – a um outro, a necessidade de aprovisionar as diferentes regiões das «conquistas» que consubstanciavam o espaço do portentoso Império.

Ao movimento de mercadorias aliou-se o movimento dos homens, que num vaivém interminável manteve de pé o mais organizado sistema administrativo da História Moderna, nas paragens dos «Novos Mundos». Para o atingir Portugal foi o primeiro estado europeu a exportar instituições e funcionalismo, como Borges de Macedo sublinhou. Fora do seu rectângulo ibérico estiveram permanentemente deslocados, durante séculos, quase um milhão de Portugueses e outros europeus ao serviço da Coroa Portuguesa, responsáveis pela mais grandiosa troca de conhecimentos que alguma vez a Humanidade tinha conhecido. O espírito europeu, em grande medida através da acção evangélica dum Cristianismo que importava dilatar, pela Fé, foi introduzido por anónimos, leigos e religiosos que, em boa parte, e impreterivelmente, foram passageiros da Carreira da Índia.

O jornal não representou ainda, neste período, um elo importante entre todos estes elementos, espalhados pelo mundo, pela simples razão de que não só não teve a desejada divulgação, como o elevado grau de analfabetismo o tornou um produto de consumo muito restrito. Constituiu-se, mesmo assim, como um órgão difusor da apontada cultura média a que nos referimos na Introdução.

A sua mais-valia real colhemo-la agora nós, volvidos quase três séculos, como fonte preciosa, depositária quantas vezes única de informações inestimáveis para a criação da História Nacional que se vai construindo com a sua inequívoca ajuda.

No caso vertente, nomes e tipos de embarcações e suas equipagens, descrição de fenómenos naturais, acidentes de percurso, movimento de navios e natureza das cargas, acções navais e nomeações para cargos, tratados e batalhas, pormenores geográficos, sintomatologia de doenças, descrições de acontecimentos de natureza política, religiosa, institucional, cultural, militar, económica, social e até científica, ligadas ao mar, são todo um manancial de informação que é possível recolher nas suas páginas.

Por tudo isto importa incluir o seu estudo sistemático, pelos vários prismas de abordagem, na variante de História da Marinha que vem, cada vez mais, interessando os investigadores nos nossos dias.



## NOTAS

(<sup>1</sup>) Cf. João Abel da Fonseca, «O JORNAL COMO FONTE – do historiador ao jornalista» in *Actas das 1.ªs Jornadas de Documentação e Arquivos da RTP*, Lisboa, Serviço de Documentação e Arquivos Históricos da RTP, 1991, [1-28]. Idem, *Subsídios para o estudo da sociedade portuguesa, através dos jornais com início de publicação entre 1856 e 1860*, Lisboa, Faculdade de Letras, 1990, [1-104], n. editado.

(<sup>2</sup>) Cf. François Mitterand, «La Liberté» in *L'Express*, n.º 1984, Paris, 1989 (21 Juillet), pp. 6-13.

(<sup>3</sup>) Cf. Jorge Borges de Macedo, *Lições de Cultura Portuguesa Contemporânea*, compilação de João Abel da Fonseca, Lisboa, Faculdade de Letras, 1989, [1-275], n. editado.

(<sup>4</sup>) Cf. *Historia Annual, Chronologica, e Politica do Mundo, & especialmente da Europa, onde se faz memoria dos nascimentos, desposorios, & morte de todos os Emperadores, Reys, Principes, & pessoas consideraveis pela sua qualidade, ou empregos; encontros, sitios de praças, & Batalhas terrestres e navaes; vistas, & jornadas de Principes, Tratados de Aliança, tregoa, & paz... Com todas as mais acçoens militares, & civis, negociaçoens politicas, & sucesos mais dignos da attenção, & e curiosidade.*, PARTE I, Lisboa Occidental, Na Officina de Pascoal da Sylva, 1715.

### 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> SESSÃO

- 12 — A MADRE DA CARREIRA DA ÍNDIA  
Eng.<sup>o</sup> *José Caro Proença*
- 13 — AS ROTAS DA CARREIRA DA ÍNDIA, SEGUNDO OS ROTEIROS E SEGUNDO AS FONTES (não publicado)  
Dr. *Inácio Guerreiro*
- 14 — PARA UMA OUTRA LEITURA DA CARREIRA DA ÍNDIA: A IMPORTÂNCIA DOS DIÁRIOS DE NAVEGAÇÃO, ROTEIROS E RELATOS DE NAUFRÁGIOS PARA O CONHECIMENTO DA COSTA SUL-ORIENTAL DE ÁFRICA NO SÉC. XVI  
Dr.<sup>a</sup> *Ana Cristina Roque*
- 15 — OA CAPITÃES-MORES DAS ARMADAS DA ÍNDIA NO REINADO DE D. JOÃO III(°)  
Prof. Doutor *João Paulo Oliveira e Costa*
- 16 — OS NAVIOS DE VASCO DA GAMA NA SUA PRIMEIRA VIAGEM À ÍNDIA  
Dr. *Hernani Amaral Xavier*
- 17 — A ORGANIZAÇÃO MILITAR A BORDO DOS NAVIOS DA CARREIRA DA ÍNDIA NO SÉC. XVI, CONTRIBUTO PARA O SEU ESTUDO  
Dr. *Vitor Gaspar Rodrigues*
- 18 — A ARMADA DE 1553  
Prof. Doutor *Justino Mendes de Almeida*
- 19 — AS NAUS DA CARREIRA DA ÍNDIA E OS APOIOS EM TERRA NOS AÇORES. UMA NARRATIVA EXEMPLAR DO SÉC. XVII  
Prof. Doutor *José Guilherme Reis Leite*
- 20 — O TRAJECTO AÇORES-LISBOA  
Prof. *Fernando Castelo Branco*
- 21 — UM FIDALGO PORTUGUÊS NA CARREIRA DA ÍNDIA: SERVIÇO E NARRATIVA DE JOÃO DA SILVEIRA  
Dr.<sup>a</sup> *Margarida Garcez Ventura*



## A «madre» da Carreira da Índia

Eng.º José Caro Proença

Semanticamente, o substantivo feminino «carreira» corresponde a **caminho estreito e rota de navios**; e, especificamente, «... **carreira** significa «a direcção que o navio segue», ou equivale a «Navios ... que seguem sempre o mesmo percurso.» – segundo Maria Alexandra Tavares Carbonel Pico, *in* «A Terminologia Naval Portuguesa – Anterior a 1460».(1)

É o caso do caminho marítimo da Índia **inventado** por Vasco da Gama, em 1497-1499, o qual se enquadra em taissemiólogias e conceitos.

Semanticamente, o memorável **invento gâmico** corresponde a um **caminho estreito**, bem definido e económico – sob o ponto de vista de temporalização do espaço, do comércio marítimo da especiaria do Oriente. E também, se adequa a um compósito de **rotas** («rumos») que os navios portugueses então delinearão pela primeira vez na História da Humanidade – rotas ainda hoje seguidas normalmente pelos veleiros de todo o mundo que demandem o cabo de Boa Esperança a partir do NE do Oceano Atlântico.

Especificamente, a direcção [entenda-se por «rumos»] que os navios da primeira frota de Vasco da Gama seguiram em «busca da especiaria»(2) – conforme logo escreveu Álvaro Velho do Barreiro –, no final do século XV, passou a ser o percurso adoptado pelos navios das frotas e armadas que a partir desse momento singraram para a Índia, de Lisboa.

Daí considerarmos a inédita viagem do Gama como a «Madre da Carreira da Índia» – origem do comércio marítimo transoceânico, à escala planetária.

\*  
\* \*

No universo generalizado dos grandes transportes o «caminho estreito» corresponde a uma (e só uma!) linha de ligação entre dois pontos concretos («terminus»). São os pontos de partida e de chegada – usando a terminologia naval. De permeio temos os respectivos pontos de transição («interfaces»).

São exemplos, as **linhas férreas**, com suas estações e apeadeiros; as **linhas aéreas**, com seus aeroportos; e, as **linhas de navegação** (também ditas «carreiras marítimas», com seus portos de mar.

Em qualquer dos casos, na essência, estamos perante a definição analógica de segmento de linha geométrica: uma limitada sucessão de pontos, sem solução de continuidade.

Neste contexto, a **carreira da Índia** corresponde à linha de rumos fundamentais **inventada** pelos navegadores portugueses – de Quatrocentos – e adoptada pelos navios à vela há mais de quinhentos anos.

A dita linha de rumos («caminho estreito») era balizada pelos pontos de partida (Lisboa) e de chegada (primeiro, Calecut, e, depois, outros portos da costa do Malabar – e «ainda além da Taprobana»), e pelos portos de permeio – afins às escalas técnica, logística e, até, aos pontos de referência geodésica (orientação náutica), sintetizada na Fig. 0.

# VIAGEM DE VASCO DA GAMA À ÍNDIA – IDA (1497-1498)

Projeção rectilínea: macrovisão dos rumos prováveis

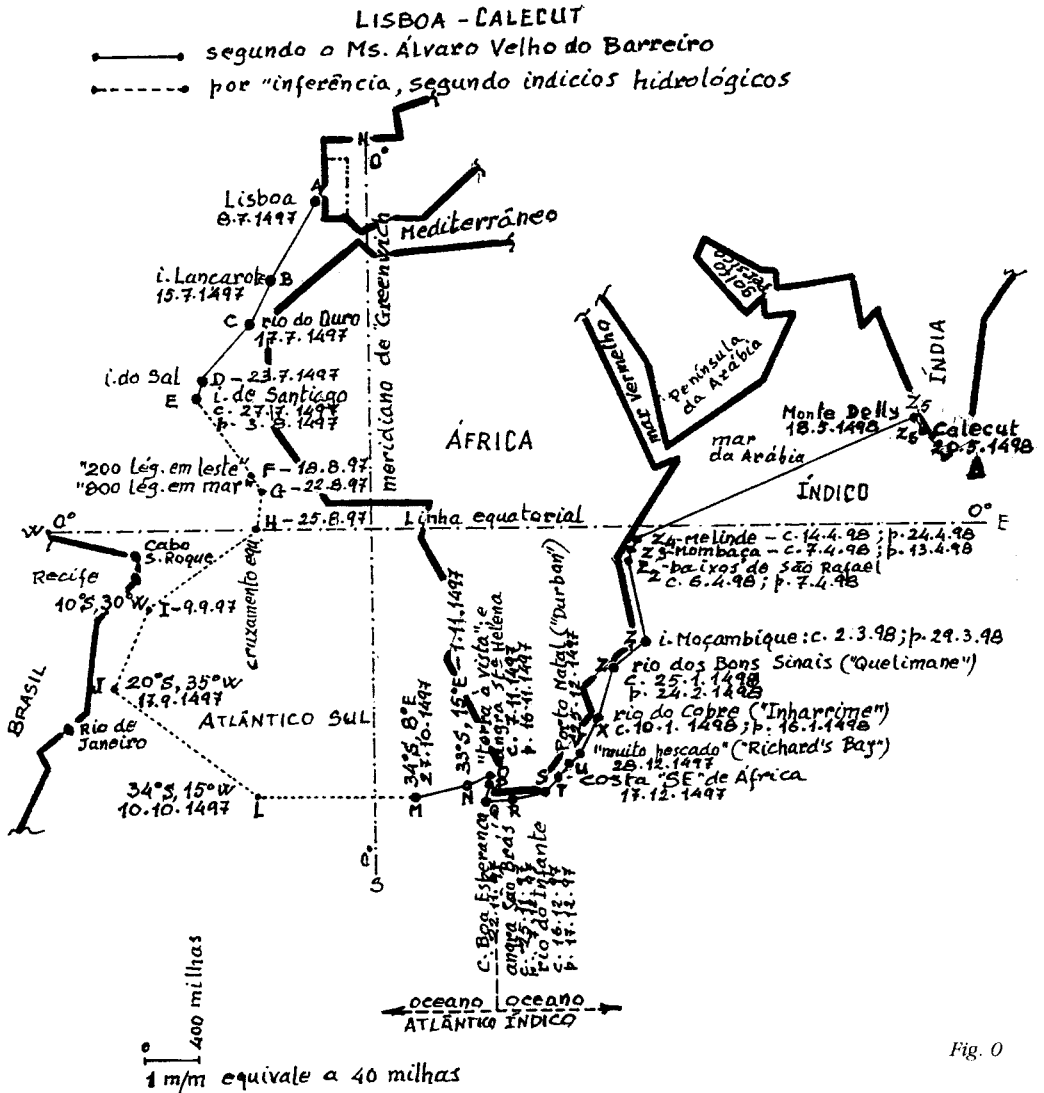


Fig. 0

Fundamentalmente, a **madre** da carreira da Índia tem de ser analisada sob o duplo aspecto, de que foi a precursora à escala planetária; o da ciência náutica e o do comércio marítimo.

Essa análise deve, pois, proceder segundo a ordem das coisas (princípio de Giambattista Vico). Ou sejam, a ciência náutica com consciência e o comércio marítimo transoceânico que nasceram da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia.

## 2. ADEQUAÇÃO HISTÓRICO-FILOSÓFICA

- 2.1 – En «A Interpretação do Processo Histórico», da Humanidade, Giambattista Vico (1668-1744) diz: – «a ordem das coisas humanas procedeu assim: primeiro foram as florestas, depois as cabanas, a seguir os povoados, logo a seguir as cidades e, por último, as academias.»<sup>(1)</sup>
- 2.2 – Por sua vez, Bertrand Russel baseia a causalidade da Revolução Industrial na contra-teoria seguinte: – «O industrialismo deve-se à ciência moderna, a ciência moderna deve-se a Galileu, Galileu a Copérnico, Copérnico à Renascença, a Renascença à queda de Constantinopla, a queda de Constantinopla à migração dos Turcos, a migração dos Turcos às secas da Ásia Central. Por conseguinte, o estudo fundamental para a investigação das causas históricas é a historiografia» – conclui Bertrand Russel, em «materialismo dialéctico».<sup>(2)</sup>
- 2.3 – No seu conceptualismo mimético, Teixeira de Pascoais também diz: – «A gente nasce do ventre de todas as coisas. A gente não nasce só do ventre da mulher; nasce do ventre de todas as coisas.» (1951).

Em síntese, vejamos cada um destes conceitos, sobre a causalidade dos Descobrimentos marítimos portugueses, de que a *madre* da carreira da Índia é a expressão máxima.

**Primeiro** – Pelo princípio de Vico, temos:

- a) As «florestas» – de cujo madeirame «nasceram» os navios da gesta náutica dos Portugueses;
- b) As *cabanas* e os *povoados* – onde foram concebidos e construídos os ditos navios, como os da carreira de Índia;
- c) As *idades* – donde os mencionados navios partiram em «busca» e «descobrimento» da especiaria e demais coisas exóticas e preciosas, para as comercializar internacionalmente; e,
- d) As *academias* – como este nobilitante centro de Cultura e Ciência (Academia de Marinha), onde ora se estudam e questionam as causas e os efeitos da «Carreira da Índia».

**Segundo** – Pela contra-teoria («flashback») russeliana, temos:

- a) A «Carreira da Índia» deve-se à «política atlântica» de D. João II;
- b) A política atlântica» deve-se à ambição de «buscar» e «descobrir» coisas além-mar (p. ex., cereal panificável, ouro senegalês, especiaria oriental, etc.);
- c) A «busca» e o «descobrimento» das coisas ultramarinas devem-se à navegação portuguesa;
- d) A navegação portuguesa deve-se à (pseudo) Escola de Sagres;
- e) A Escola de Sagres deve-se ao «Promontorium Sacrum»;
- f) O «Promontorium Sacrum» deve-se ao «mar salgado» (Fernando Pessoa).

Portanto parafraseando Bertrando Russel, a «Carreira da Índia» (cujos 500 anos do seu nascimento ora decorrem e se comemoram) deve ser estudada a partir da hidrologia do «mar salgado» – verdade clara e inquestionável, digna do senhor «de La Palice». Porém, merecedora da reflexão seguinte.

\*  
\* \*

Dos Árabes (Mouros, Sarracenos) que antes habitavam a antiga Lusitânia, além dos territórios ocupados pelo exército e gente de D. Afonso Henriques, naturalmente, os neo-Portugueses também absorveram os seus conhecimentos e utensilagens navais.

Daí, pela ordem natural das coisas, ter sido na escola do «mar salgado», legada pelos árabes, que «nasceu» o marinheiro português – séculos antes da factícia existência da Escola de Sagres.

Entre essa utensilagem náutica que, ao fazer-se reino com D. Afonso Henriques, com certeza, Portugal recebeu dos Árabes, estava a arte de singrar ao longo da costa ocidental da Europa, e ainda além do «Promontorium Sacrum».

De facto, já assim procediam os navios que, no «tempo do império dos Beni Umeiyas de Córdova...», levou ao Douro parte do exército de Al-mansor para a expedição a Compostela<sup>(6)</sup>, desde a antiga Salácia (Alcácer do Sal), que tão célebre se tornara no tempo, como arsenal de marinha.

\*  
\* \*

Também, pela ordem natural das coisas, foi do «Saber de experiência feito» (Duarte Pacheco Pereira), herdado dos Árabes, que nasceu a praxe da «busca» e do «descobrimento» no mar Oceano das coisas de que, os Portugueses, careciam.

Tal o caso do pescado – como se infere dos documentos afins à captura de «alguma baleia ou baleato ou sereia», por embarcação dos portos da Ordem de Santiago, nos reinados de D. Afonso III e e D. Fernando.

Esta prática aconteceu séculos antes da imaginária criação da decantada «Escola de Sagres», da qual nada se sabe de concreto – sobre a sua origem, programas didácticos, corpo docente e, nem, sobre um só discente que ali tivesse «nascido» marinheiro. E menos ainda se sabe acerca do hiperbólico «sonho» da «carreira da Índia» gerado no ventre do «Promontorium Sacrum», ante o «mar sem fim».

**Terceiro** – Deste modo, parafraseando o conceito poético-mimético de Teixeira de Pascoais, concluímos:

- a) – A gesta dos Descobrimentos marítimos portugueses – como a «Carreira da Índia» – não nasceu apenas do ventre de uma Mentalidade predestinada;
- b) – Nasceu do ventre de todas as mentalidades comuns – ou sejam, as mentalidades dos Lusitanos, Moçárabes, etc., de quem os Portugueses herdaram «o engenho e arte» de bem navegar em todo o mar e de bem bolinar contra qualquer vento.

### 3 – «ESTORIOGRAFIA» INFUNDAMENTADA E INCONSISTENTE

Gago Coutinho, nos Anais do Clube Militar Naval, escreveu: – «... a viagem de Vasco da Gama – que até agora, em comparação com a de Colombo [e de outros navegadores, acrescentamos], tão poucos admiradores tem tido – mereceria ser estudada como um livro monumental, mais útil que um monumento de pedra ao grande descobridor, tão difícil de levantar hoje com a devida altura [ainda que tivesse a altura da ponte mais extensa de Europa, inau-

gurada recentemente em sua memória]. E esse livro – continua Gago Coutinho –, espalhado pelas bibliotecas de todo o mundo, melhor do que um monumento único em Lisboa, responderia aos numerosos livros e monumentos com que viajantes [i. é, navegantes] não-portugueses ensombram outros ignorados navegadores [portugueses], que uma análise técnica prova terem sido de todos os mais sabedores.

Honraríamos assim – conclui, Gago Coutinho –, não só a memória dos nossos antepassados, heróis e mártires, que, com as suas longas viagens de Descoberta da Terra, cientificamente preparadas, semearam os mares de nomes geográficos em língua portuguesa, fizeram uma obra tão vasta e imortal que deve tirar-nos – mesmo aos mais modestos ou obscuros portugueses – todos os receios de uma inferioridade fundamental de Raça: a História Universal regista para Portugal uma obra que teria exaltado qualquer Povo<sup>(6)</sup>.

Já o grande navegador e cosmógrafo português Duarte Pacheco Pereira, coevo de Vasco da Gama, em «Esmeraldo de Situ Orbis» (1505-1508), escreveu:

– «...; «e como quer que a experiência é madre das cousas, por ela soubemos radicalmente a verdade’, porque o nosso César Manuel [o rei D. Manuel I] inventivo e excelente barão, mandou Vasco da Gama, comendador da ordem de Santiago [e não da Ordem de Cristo, como a iconografia o represent] ..., por capitão de suas naos e gente, a descobrir e saber [com exactidão] aqueles mares e terras com que nós os Antigos punham tão grande medo e espanto; e indo [Vasco da Gama] com muito trabalho achou o contrário do que a maior parte do que os antigos escritores disseram; ...»<sup>(7)</sup> – desde Plínio, Pompónio Mela, Ingrês, João Sacrabosco a Ptolomeu.

Além dos testemunhos insuspeitos e autorizados de dois dos maiores (se não os maiores!) navegadores e geógrafos mundiais do seu tempo – Gago Coutinho, no séc. XX, e Duarte Pacheco Pereira, nos sécs. XV e XVI – temos, ainda, a abonação do insigne historiador inglês, Prof. Arnold Toynbee, sobre a temporalização da história da humanidade em duas eras: a «Era Ptolomaica» <1497-1499; e, a «Era Gâmica» >1497-1499.

Esta é, sem dúvida a maior homenagem que um cientista estrangeiro, de primeira grandeza, presta aos Descobrimentos marítimos portugueses e, sobretudo, confere à primeira viagem de Vasco da Gama à Índia o lugar cimeiro na génese da ciência náutica com consciência, à escala planetária.

Contudo, como que por estranha coincidência ou por uma espécie de concerto generalizado, parte da comunidade portuguesa mais ou menos envolvida nas comemorações dos 500 anos da memorável Viagem do Gama à Índia têm-na subestimado – tanto sob o aspecto do «engenho e arte» em que a mesma decorreu, como acerca da génese da mundividência e da mundivivência a que deu origem –, sobretudo em relação à viagem de Colombo como assisada e patrioticamente denunciou o almirante Gago Coutinho, há perto de 70 anos.

É exemplificativa a participação de Portugal, a nível de Chefe de Estado, nas comemorações dos 500 anos da decantada viagem do navegador genovês, ao serviço de Castela (1992). Então, o Comité de Honra Internacional de um evento mundial, presidido pelo rei de Espanha, Juan Carlos I, além da rainha de Inglaterra, Elizabeth II, do presidente da República italiana, Francesco Cossiga, e do presidente dos EUA, George Bush, integrou o presidente da República Portuguesa, Mário Soares.

Todavia, não consta que, dentro do mais elementar espírito de reciprocidade, o rei de Espanha tenha participado em alguma Comissão de Honra específica da efeméride gâmica decorrente.



Na depreciação da viagem de Gama em apreço, por parte de muitos historiadores e estudiosos, nem sempre «a ordem das idéias tem procedido segundo a ordem das coisas» – conforme a teoria de Vico.

Uns asseveram que a viagem do Gama deve-se à anterior viagem de Bartolomeu Dias, ainda além do cabo de Boa Esperança. Verdade evidente, digna do «Senhor De La Palice» – como a viagem do Dias e o prolongamento ou extensão das de Diogo Cão, as quais devem-se à expedição de Diogo de Azambuja a São Jorge da Mina, e esta às dos navegadores que o antecederam na busca e descobrimento da costa atlântica do continente africano, a norte do equador (segundo a contra-teoria da causalidade, de Bertrand Russel).

Ora, subordinar a viagem do Gama à de Bartolomeu Dias, e a deste grande marinheiro às de outros excelsos que o antecederam na progressão «rumo sul» da costa ocidental de África, analogicamente, seria como que subordinar a primeira chegada do Homem à Lua aos voos espaciais anteriores, e estes às viagens aéreas sucessivas, do séc. XX, etc. – o que nos conduziria a um determinismo tecnológico-científico que, embora condicionante, decerto, não foi determinante. Importa rememorar as palavras de Bertrand Russel: – «A história pode ser encarada de diferentes maneiras, e é possível inventar numerosas fórmulas gerais que dela abranjam campo bastante para parecerem adequadas, se os factos forem cuidadosamente seleccionados.»(\*) – sobre a «interpretação económica da história», como a da viagem do Gama em análise.

\*  
\* \*

Depois há quem atribua o regresso da viagem de Bartolomeu Dias, do Rio do Infante para Lisboa, a «ter-se apercebido que [já] estava no Índico e que havia uma corrente de águas quentes que corria paralela à costa vinda do NE», e/ou «já porque estava convencido que tinha atingido a ponta meridional da África, ou seja, que tinha penetrado no mar da Índia reservando para outro navegador a honra e o feito histórico de atingir esse continente».

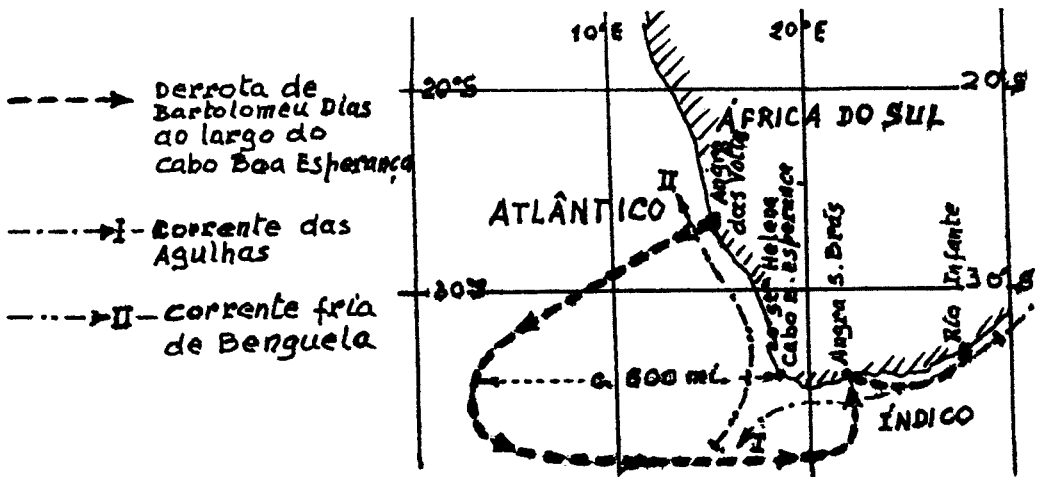


Fig. 1

Salvo doutra opinião devidamente fundamentada, não se nos afiguram consistentes tais hipóteses pelos dados seguintes:

- a) Com Pero de Alenquer por piloto-mor, as duas caravelas de Bartolomeu Dias, que em 1487-1488 dobraram o cabo de Boa Esperança, «à ida foram de largo»<sup>(9)</sup> numa derrota em arco de grande amplitude (c. 600 milhas), a W do Cabo, e cerca de 2400 milhas de extensão, segundo estudo do alm. Gago Coutinho (Fig. 1).
- b) Essa derrota aconteceu em pleno Verão austral – fim de Dezembro de 1487 e princípio de Fevereiro de 1488 –, quando a média das temperaturas em graus centígrados, a Ocidente e a Oriente do contorno austral do continente africano em análise, é: Cidade do Cabo, 21,5° de temperatura atmosférica, e 21° de temperatura do mar («False Bay»); «Port Elizabeth, 21° de temperatura atmosférica, e entre 17° e 23,5° de temperatura do mar; e, «East London» 21,5° de temperatura atmosférica, e entre 18,5° e 21° de temperatura do mar<sup>(10)</sup>.
- c) Assim, à luz dos dados meteorológicos actuais ao longo da costa da província do Cabo, a diferença de temperatura do mar é irrelevante – por isso carece de lógica a asseveração de que Bartolomeu Dias se certificou ter atingido o Índico pela quentura da sua água, dando termo à missão da viagem.

Analisemos os pontos-chave da subjectiva temperatura da água (aferida pela ponta dos dedos, e não com termómetros – inexistentes na época) e da decisão de Bartolomeu Dias, de não ir além do rio do Infante, donde encetou a torna-viagem para Portugal, com base na Diplomática.

Primeiro, quanto à subjectividade da temperatura do meio ambiente o Ms. «Álvaro Velho do Barreiro» diz:

- «E esses que até aqui chegámos [ao contorno austral do continente africano, em análise] éramos de saúde e rijos e às vezes bem mortos de frio de grandes brias que aqui achávamos em esta terra [no mês de março – declínio do Verão no hemisfério sul]. E mais o [sul]púnhamos [tal sensação devido] a virmos de terra quente que ao frio ser grande.»<sup>(11)</sup>

Por analogia, o mesmo teria acontecido – em sentido inverso, é óbvio – aos maarinheiros da frota de Bartolomeu Dias quando guinaram rumo «em leste» para sul, c. 5° de latitude mais baixa, indo aportar na baía de São Brás («Mossel bay») a 3 de Fevereiro de 1488 – onde e quando acharam, com certeza, temperaturas mais amenas, quer da atmosfera, quer do mar. Neste caso, por terem transitado do ramo da «corrente fria de Benguela» (II – Fig. 1) para o ramo da «corrente das Agulhas» (I – Fig. 1).

Depois, quanto à decisão de Bartolomeu Dias de não ir ainda além do «rio do Infante, que era a derradeira terra que ... descobriu»<sup>(12)</sup>, cremos, tal aconteceu pelo facto de não ter conseguido vencer as correntes marítimas – de Moçambique e das Agulhas – que «aqui são grandes»<sup>(13)</sup>. Aliás, as mais impetuosas correntes costeiras do hemisfério sul: c. 4 nós, o que corresponde a c. 180 km/dia.

No parágrafo seguinte, o Ms. «Álvaro Velho do Barreiro» o corrobora com a abonação:

- «E em este mesmo dia [20 de Dezembro de 1497] tornámos a passar a carreira que já tínhamos passada, com muito vento à popa, que nos durou três ou quatro dias, onde rompemos as correntes a que nós havíamos grande medo não nos deixar haver aquilo que desejávamos.»<sup>(14)</sup> – ou seja, a Índia.

«E daquele dia em diante – continua o Ms. «Álvaro Velho do Barreiro» – quis Deus, por Sua misericórdia, que nós fôssemos avante [do rio do Infante] e não a ré e praza a Ele que assim seja sempre.»<sup>(15)</sup>.

Esta notícia do Ms. «Álvaro Velho do Barreiro» comprova dois conceitos básicos:

- 1.º O determinismo geográfico (hidrológico, eólico, etc.) não é determinante, embora condicionante – pois o que, decerto, teria impedido a progressão da viagem de Bartolomeu Dias ainda além do rio do Infante foram coisas circunstanciais – desconhecimento das condições hidrológicas e meteorológicas daquela costa do continente africano e características dos navios inadequadas.
- 2.º O saber de experiência feito (segundo Duarte Pacheco Pereira), que o piloto-mor, Pero de Alenquer, ainda não possuía na memorável viagem de Bartolomeu Dias, e, então, colheu para o aplicar utilmente quando também foi como piloto-mor na frota de Vasco da Gama que, em 1497-1499, venceu pela vez primeira «aqueles mares e terras com que nos os Antigos punham tão grande medo e espanto» (Duarte Pacheco Pereira).

É oportuno relembrar que a dita viagem de Bartolomeu Dias (1487-1488) foi o culminar do processo histórico iniciado por D. João I, com a expedição de Ceuta (1415), e continuado pelo escol de marinheiros portugueses que desvendaram a costa ocidental de África, cada vez mais ao sul do cabo Não (27° 58' N, 12° 55' W) até ao rio do Infante (actual «Keiskama river» – 33° 18' S, 27° 29' E), em 1488, com Bartolomeu Dias. Tal a exploração exaustiva do litoral atlântico africano, num esquadramento da mesma durante 73 anos. Portanto, sempre «arrimado» a terra – numa derrota zigzagueada, sobretudo, a sul do equador, a fim de vencer a oposição da corrente fria de Benguela (Fig. 2).

Podemos classificar esse período histórico como de «navegação arrimada», a terra – ou seja, de «cabotagem».

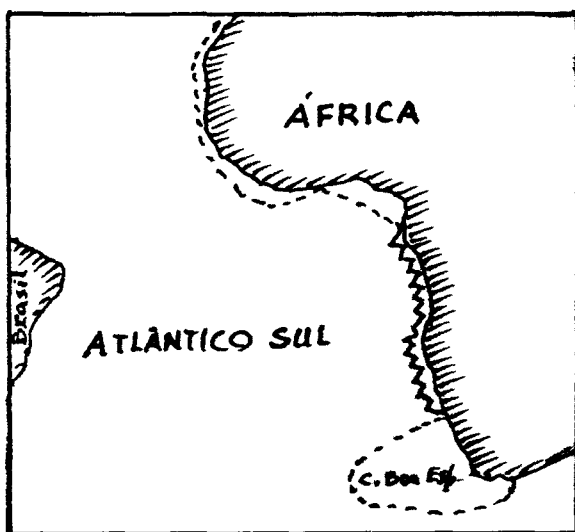


Fig. 2 – Navegação pré-gâmica (<1497) «arrimada» à costa Oc. África

Sucedeu-lhe a «navegação planetária», de grande amplitude pelo W do Atlântico Sul, «inventada» por Vasco da Gama aquando da sua primeira viagem à Índia (1497-1499) – simétrica do «invento» da Volta da Mina, ou Volta do Sargaço, pelo «mar de бага», com Diogo de Azambuja (1482).

Os «inventos» de Diogo de Azambuja (de quem pouco, ou nada, se fala) e de Vasco da Gama, complementares, revolucionaram a nevegação marítima pelo seio do Atlântico. Primeiro, a norte, e depois a sul do equador, pelo aproveitamento integral e racional dos efeitos da Natureza (eólicos e hidrológicos) afins à propulsão dos navios à vela – efeitos ditos de «Coriolis»,

geradores dos ventos alísios e das correntes marítimas circulatórias no Atlântico: no sentido do movimento dos ponteiros do relógio (ou retrógrado) no hemisfério norte, e no sentido contrário (ou directo) no hemisfério sul (Fig. 3).

Finalmente, e abreviando, temos a falange dos que aventam:

- a) Não ter sido Vasco da Gama quem «inventou» a volta pelo W do Atlântico Sul, conducente ao descobrimento do caminho marítimo da Índia pela rota do cabo de Boa Esperança – pois alguém a executou antes.

Porque a história faz-se com documentos escritos (Diplomática) ou, na falta destes, com indícios (teoria de Lucien Febvre), então, quais os **dados** factuais sobre: quem «inventou» a dita derrota gâmica antes do Gama (e Pero de Alenquer, obviamente)?; **quando** aconteceu tamanha singradura?; de **onde** partiu e **onde** aportou o precursor(es) do Gama?; **que** utensilagem utilizou (em recursos humanos, navais, científicos, logísticos, etc.)? Ora, não basta afirmar – e menos ainda supor; é necessário provar, com documentos escritos e/ou com indícios concretos, não imaginários.

- b) Que, após a histórica viagem de Bartolomeu Dias (1487-1488), outros navegadores portugueses precederam a viagem do Gama ao longo da costa oriental de África, no mínimo, até Sofala – isto, apoiado na exalçada «arjûza de Sofala», de «Ahmad Ibn Mâjid», o «piloto árabe de Vasco da Gama».<sup>(16)</sup>

Sem pôr em causa esta base documental, o que constituiria uma contradição da nossa parte –, contudo, a ter existido uma ou mais viagens portuguesas («dos Franjes», então designados) ao longo da costa índica do continente africano, isso não teria sido do conhecimento do Gama, nem dos capitães e pilotos de sua frota, nomeadamente o piloto-mor Pero de Alenquer. Esse desconhecimento infere-se das várias notícias de primeira mão do Ms. «Álvaro Velho do Barreiro», sobretudo, da atinente ao topónimo «rio dos Bons Sinais» – Quelimane – visto «um mancebo que ..., era de outra terra daí longe e dizia que já vira navios grandes como aqueles que nós levávamos, com os quais sinais nós folgávamos muito porque nos parecia que nos íamos chegando para onde desejavamos.»<sup>(17)</sup> obter a «especiaria», na costa do Malabar – Ou seja, Calecut.

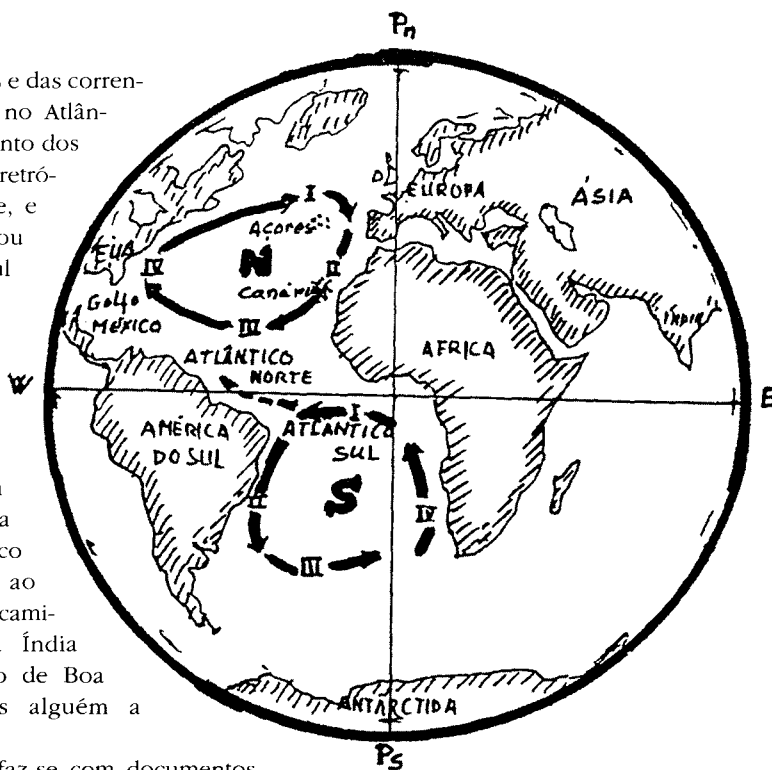


Fig. 3 – Correntes marítimas predominantes no Atlântico, pelo efeito de Coriolis

A referência a «navios grandes» como os que o Gama levava, vistos num Porto longe (isto é, a norte) de Quelimane, é denotativo que só as almadias e outras pequenas embarcações propulsadas pela força humana ousavam sair da zona costeira do «corno de África – mércido das correntes periódicas da Somália e dos sincrónicos efeitos das monções do Índico ocidental superior, que no Verão do hemisfério boreal flui de sul para norte, e no inverno de norte para sul. Já a corrente de Moçambique flui sempre no sentido sul, até ao cabo das Agulhas – limite austral do continente africano –, onde o oceano Índico se embate com o Atlântico (corrente fria de Benguela).

- c) Que a frota do Gama errou o rumo exacto do paralelo do cabo de Boa Esperança, abatendo umas 30 léguas para bombordo – indo ancorar na angra de Santa Helena, quando o ponto de chegada devia ser a angra de São Brás.

Ora, como diz a voz autorizada do alm. Gago Coutinho, «Não era esta a ocasião de tentar aventuras, em presença do fim principal da viagem, que era o de atingir a Índia, ...». Daí, o piloto-mor Pero de Alenquer, que bem conhecia a latitude do cabo de Boa Esperança, por a ter determinado uns dez anos antes, quando nessas funções por ali passou na viagem de Bartolomeu Dias, prudentemente, com certeza, ir em demanda da costa africana segundo um paralelo um pouco a norte do da altura daquele promontório (34° 21' S) e achar a mencionada angra de Santa Helena (32° 37' S).

- d) Que o Gama desconhecia o regime das monções do Índico ocidental superior, pelo que efectuou a travessia do mar da Arábia extemporaneamente, da costa oriental de África para a costa Malabar, com o Piloto que o rei de Melinde lhe concedeu. Dado que a distância entre o ponto de partida e o de chegada foi c. 2280 milhas e a viagem demorou 24 dias (576 horas), assim temos uns 4 nós de velocidade média de cruzeiro, o que, conjugado com a expressão «...», vindo sempre em estes dias com vento à popa<sup>(18)</sup>, comprova quão oportuna foi a partida da frota do Gama de Melinde, a 24 de Abril de 1498 – Isto é, no início da monção do SW, ou monção de Verão.

A título de mera comparação, já a torna-viagem do Gama, da Índia à costa oriental de África (Melinde), através do mesmo mar da Arábia, demorou 94 dias (2256 horas). Ou seja, mais de 70 dias do que à ida. Assim, a velocidade média de cruzeiro foi de 1 nó (contra os 4 nós à ida), pelas «muitas calmarias e ventos contrários que em ela achámos»<sup>(18)</sup> (travessia do mar da Arábia, da ilha de Angediva para Melinde).

Também a torna-viagem foi iniciada extemporaneamente? – com os dramáticos inconvenientes daí decorrentes, dos quais «nos morreram em o dito tempo [94 dias de viagem] trinta homens, afora outros tantos que já eram mortos<sup>(19)</sup> pelo escorbuto, sendo Vasco da Gama o responsável moral (no mínimo) por tão grande tragédia!

Obviamente, não!

As causas da partida do Gama, da ilha de Angediva para Portugal, a 5 de Outubro de 1488 – ou seja, um mês antes do início da monção de Inverno, ou monção do NE –, de certo, foram de duas ordens:

- a) Uma económico-comercial, pois segundo o Ms. «Álvaro Velho do Barreiro», que tínhamos **achado** e **descoberto** o que vínhamos **buscar**, assim de **especiaria** como de pedras preciosas, ... logo fizemos as velas e nos partimos [da Índia a] caminho de Portugal, vindo todos muito ledos por sermos tão bem aventurados de **acharmos** uma tão grande coisa como tínhamos *achada*.<sup>(20)</sup>

- b) Outra estratégica militar-naval, de guerra, pois, ainda segundo o Ms. «Álvaro Velho do Barreiro», «Descobrimos... que muitos homens armados estavam derredor de nós meti-

dos por enseadas [da costa de Kār wār, defronte da ilha de Angediva onde a frota do Gama estava ancorada], porém, que nenhuns não o ousavam de vir cometer e que estes estavam aguardando por umas quarenta velas que se estavam armando para virem sobre nos; ... (21).

Ora, perante este quadro, como procederiam quantos, hoje, criticam as históricas decisões de Vasco da Gama?

#### 4 – **SESSENTA ANOS DEPOIS DO «SONHO» DO INFANTE D. PEDRO**

Filho do rei D. João I e de D. Filipa de Lencastre, o infante D. Pedro, duque de Coimbra, sem dúvida, foi o «rei-Regente» mais cosmopolita da história de Portugal de todo o sempre.

Tendo viajado pelos principais reinos, principados, condados e cidades-estado de Itália, e, também, pela «Árbia Petrea» o cognominaram de «Infante das Sete Partidas do Mundo».

Dessa sua digressão pela Europa e Médio Oriente (1425-1428), trouxe uma «cópia rara do Livro de Marco Polo com o mapa anexo que ... 'tinha todo o âmbito da terra', no testemunho de António Galvão que o diz ter visto».(22)

Também nas repúblicas italianas – nomeadamente na de Veneza – o infante D. Pedro colheu os conhecimentos mais avançados da época sobre o comércio marítimo da especiaria do Oriente que, de Alexandria, chegava aos principais entrepostos do sul da Europa através do Mediterrâneo – conforme abonação do Ms. «Álvaro Velho do Barreiro» do teor seguinte: – «A esta cidade de Alexandria vêm as galés de Veneza e de Génova buscar esta especiaria, ... (23)

Senhor dos dados fundamentais da economia de mercado da especiaria e, «assim mesmo», das «muitas pedras preciosas de toda [a] sorte»(24) é óbvio, quando em 1438 morre o rei D. Duarte, seu irmão, o infante D. Pedro assume a regência do Reino e logo põe em prática os vastos e profundos conhecimentos que adquiriu nas suas andanças pelas «Sete Partidas do Mundo».

Daí o prolongamento para sul de 198 léguas da costa atlântica do continente africano durante os oito anos da Regência do infante D. Pedro – enquanto nos doze anos seguintes a navegação portuguesa não avança mais de 94 léguas.(25)

Certamente por isso, o Cte. méd. Júlio Gonçalves, em «O Infante D. Pedro e os Descobrimientos Portugueses», considera o duque de Coimbra como «..., sem contestação, o inspirador culto do chamado '**Sonho da Índia**'».(26)

Mas a correspondência exacta do projecto do descobrimento do caminho marítimo da Índia com a realidade dos factos – na mais perfeita adequação entre o objecto e o entendimento da memorável génese marítima – consta da seguinte abonação do Ms. «Álvaro Velho do Barreiro»: – «E que havia **sessenta anos** que os reis seus antecessores mandavam cada ano navios a descobrir contra aquelas partes [da Índia], ... E que agora um rei, que se chama D. Manuel, lhe mandara fazer estes três navios e o mandara [a Vasco da Gama] por capitão-mor deles ...»(27)

Este excerto reporta-se ao diálogo que Vasco de Gama teve com o samorim de Calecut, a 28 de Maio de 1498.

Ora, recuando «**sessenta anos**» ao da chegada do Gama à Índia, caímos precisamente no ano de 1438 – correspondente à morte de D. Duarte e início da regência do infante D. Pedro.

Quanto ao rei antecessor de D. Manuel e aos navios que o mesmo enviava a descobrir a «carreira da Índia», sem dúvida, era El-Rei D. João II – neto por via materna do dito infante

D. Pedro –, e os navios eram os que aquele «Príncipe Perfeito» mandou Diogo de Azambuja, Diogo Cão e Bartolomeu Dias em demanda da materialização do «**Sonho da Índia**» de seu avô: o «Infante das Sete Partidas do Mundo».

## 5 – A VIAGEM DO GAMA, A «MADRE» DA CARREIRA DA ÍNDIA

Como não podemos dissociar o corpo da alma, nem a matéria do espírito, do ser humano, de igual modo tem de existir a mais perfeita e íntima adequação entre o objecto da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia e o entendimento da mesma, nas várias vertentes: da náutica, como ciência com consciência universal, à economia, geradora de riqueza para Portugal – através do comércio marítimo interoceanos.

Em síntese, o **objecto** da dita viagem do Gama é dada em primeira mão por Álvaro Velho do Barreiro que, logo no início do seu memorável manuscrito («Ms.»), diz:

- «Na era de 1497, mandou El-Rei D. Manuel, o primeiro deste nome em Portugal, a **descobrir** quatro navios, os quais iam em **busca** da especiaria, dos quais navios ia por Capitão-mor Vasco da Gama e dos outros, de um deles Paulo de Gama, seu irmão, e de outro Nicolau Coelho.»<sup>(28)</sup>

Ora, se os **quatro navios** do rei de Portugal (incluído o navio de mantimentos que seria abandonado e incinerado a meio da viagem) foram a **descobrir**, implicitamente, é porque a missão de Vasco da Gama era inédita. Ou seja, essa missão ainda não tinha sido levada a efeito por qualquer outro navegador, português ou estrangeiro. Tratava-se, pois, da **busca da especiaria** em Calecut, que «era a terra onde nós desejávamos de ir»<sup>(29)</sup> (como ainda escreveu Álvaro Velho do Barreiro), através dos oceanos Atlântico e Índico, tendo Lisboa como porto de partida e de chegada, o que aconteceu pela primeira vez na história da humanidade com Vasco da Gama.

Os historiadores e investigadores têm falado muito (e bem!) – das várias viagens reais e virtuais que antecederam a do Gama – sua epigónia, pelo acervo de **saberes** de experiência feitos. O mais importante transmissor directo desses **saberes** foi, sem dúvida, o piloto-mor Pero de Alenquer que:

- a) «... já a D. João II declarara conhecer o **segredo**, de trazer [de São Jorge] da Mina a Lisboa qualquer nau, por grande que fosse»<sup>(30)</sup> – coisa que o experimentado navegador não ousaria dizer ao Príncipe Perfeito se se tratasse de uma prática corriqueira; e,
- b) muito provavelmente por esse seu «engenho e arte» de bem navegar «naqueles mares com que nos os Antigos punham tão grande medo e espanto» (Duarte Pacheco Pereira), D. João II mandou Pero de Alenquer como piloto-mor de Bartolomeu Dias e, depois, o mesmo fez D. Manuel aquando da viagem de Vasco da Gama – a «**descobrir**» e em «**busca da especiaria**», na costa do Malabar.

Assim, Pero de Alenquer foi o elemento de transição (espécie de traço de união) entre as viagens de exploração costeira do continente africano, no Atlântico Sul, nomeadamente com Diogo Cão e Bartolomeu Dias, sem objectivos comerciais explícitos (documentalmente), e a viagem inédita do Gama cujo objecto expresso à luz da Diplomática era – **buscar a especiaria**, pela carreira marítima que então estabeleceu directamente entre Portugal e a Índia.

Em conclusão, a primeira viagem de Vasco de Gama à Índia encerra o ciclo de **sessenta anos**, a partir da Regência de D. Pedro, duque de Coimbra, em 1438, em «que os reis... antecessores [a D. Manuel] mandavam cada ano navios a descobrir contra aquelas partes,...» (Cf. Ms. «Álvaro Velho do Barreiro»), e inicia o ciclo de mais de quatro séculos da «Carreira da Índia» de que foi a **madre** – pois do seu **ventre** nasceram os fundamentos de ciência náutica interoceânica, com consciência e a mundivivência do comércio marítimo directo (porto-a-porto), intercontinental, das viagens subseguintes até ao último veleiro que demandou a costa do Malabar e «ainda além da Taprobana».

A primogénita da viagem do Gama foi a de Pedro Álvares Cabral iniciada (1500) na sequência e em consequência daquela (1497-1499).

E porque «a ordem das idéias deve proceder segundo a ordem das coisas» (princípio de Vico), na segunda viagem dos Portugueses à Índia, o capitão-mor da expedição, Pedro Álvares Cabral, procedeu sob as «Instruções de Vasco da Gama» Cf. «Leis, s/ data, maço 1, doc. n.º 21», do ANTT.<sup>(41)</sup>

## 6 – O «BANCO DE DADOS» DA GÊNESE DA CARREIRA DA ÍNDIA

Tanto sob o aspecto da ciência náutica com consciência, como sob o do comércio marítimo da «especiaria», (e não só!), o manuscrito atribuído a Álvaro Velho do Barreiro sobre a primeira viagem de Vasco do Gama à Índia (1497-1499), é o mais importante **banco de dados** conhecido da génese da **Carreira de Índia** em apreço.

Entre muitos mais, temos os exemplos seguintes:

### a) *Ciência náutica*

*Fl. 1* – «E essa noite passámos a julavento de Lançarote e, à noite seguinte, amanhecemos com a Terra Alta, ... «dado» que nos permite determinar o rumo, a distância singrada e a velocidade média de cruzeiro.

*Fl. 2* – «E uma quinta-feira, que eram três dias de Agosto [de 1497], partimos em leste e, indo um dia com [vento] sul, quebrou a verga ao [navio do] Capitão-mor, e foi a 18 dias de Agosto e seria isto 200 léguas da ilha de Santiago.» – **dado** correspondente ao rumo que os navios do Gama tomaram à partida da ilha de Santiago, «em leste», e ao ponto do Atlântico onde singravam com vento forte do quadrante sul (condições meteorológicas adversas – o que «quebrou a verga» da capitânia).

*Fl. 5* – Configuração da angra de St.<sup>a</sup> Helena e do ponto onde a frota do Gama ancorou, de 7 a 16 de Novembro de 1497, (Fig. 4).

*Fl. 6* – Configuração do cabo de Boa Esperança e descritivo das manobras da frota do Gama para o dobrar, face ao vento «su-sueste».

*Fl. 11* – Descritivo geodésico do contorno austral do continente africano (fig. 5).

*Fl. 12* – Referência ao «rio do Infente, que era a derradeira terra que Bartolomeu Dias descobriu», e às correntes contrárias ao rumo dos navios que ali «são grandes» – as designadas correntes de Moçambique e das Agulhas, consideradas as mais fortes do hemisfério austral, da ordem dos 4 nós.

*Fls. 15-16* – Descritivo das costas de Inhambane e da Zambézia onde se situam, respectivamente, o «rio do Cobre» (Inharrime) e o «rio dos Bons Sinais» braço do rio Zambeze que banha Quelimane, segundo Fontoura da Costa).





*Fl. 19* – Descritivo do «lugar e ilha a que chamam Moçambique».

*Fls. 22 e 25* – Referências às «calmarias», no mês de Março e às «correntes que eram grandes», na costa do dito «lugar e ilha a que chamam Moçambique (Fig. 6).

*Fls. 25 a 30* – Descritivo da costa oriental de África, entre a ilha de Moçambique e Melinde.

*Fl. 35* – Descritivo de travessia do mar da Arábia, de Melinde a Calecut, e da sua geografia.

*Fl. 36* – Condições meteorológicas da chegada dos navios do Gama à costa do Malabar, no mês de Maio, com «muitos chuvereiros e trovoadas».

*Fl. 38* – Más condições de ancoragem no porto de Calecut, «de pedra», e boas condições no de Pandarane (sito a norte de Calecut).

*Fl. 60* – «E fomos a pousar a julavento de Calecut obra de quatro léguas e isto por respeito do vento que [a 23 de Agosto, correspondia à monção do SW, e] era por 'davante'». Este **dado** traduz a precaução tomada por Vasco da Gama e demais capitães e pilotos em não ancorar os seus navios junto à costa a fim de evitar o «rolo do mar», pois o vento «era de avante».

*Fl. 66* – Descritivo do prolongamento da costa do Malabar, a norte de Calecut, pelos navios do Gama, durante o mês de Setembro de 1498 – pelo que o «vento era pouco, com vento de terra para o mar e a viração para terra e [de] dia com calma», levando a ancorar. Era já o declínio do período da monção de Verão ou do SW.

*Fl. 67* – Achamento de um grupo de ilhas junto à costa, uma das quais seria a ilha de Angediva (Fig. 7). Aqui os navios do Gama foram a «monte» numa praia onde os «limparam», e reabasteceram de gêneros alimentícios e tomaram água «quanta nos era necessária» (Cf. Fl. 73).

*Fls. 73 a 76* – Descritivo da partida da frota do Gama da ilha de Angediva, a 5 de Outubro de 1498, em demanda de Melinde, através do mar da Arábia. Inicialmente, «com muitas calmarias e ventos contrários», decerto, restos da monção de Verão ou do SW. Depois, com a chegada da monção de Inverno do NE, veio «tal vento que, em obra de seis dias, nos trouxe a terra ... / E foi uma quarta-feira, dois de Janeiro da

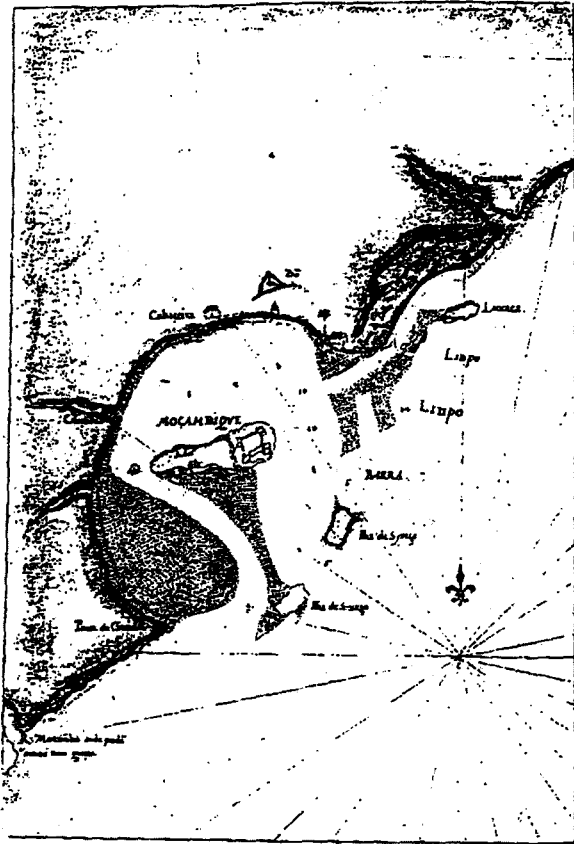


Fig. 6 – Angra e ilha de Moçambique



*Fig. 7 – Ilha de Angediva – a lendária «ilha dos Amores» onde a frota de Vasco da Gama ancorou, entre: 20 de Set. e 5 de Out. de 1498 (defronte da Pt.<sup>a</sup> de Karwar – costa do Malabar)*

FOTOS: J. SOUSA BRITO – 14-8-1992

era de 1499 anos e porque já éramos perto de terra [da Somália, na costa oriental de África] e era de noite, fizemos em outra banda e pairámos. E como foi manhã, fomos a demandar a terra ... / E achámo-nos de avante uma cidade muito grande e ... estava esta cidade bem a carão do mar, a qual é de mouros e se chama Mogadoxo. / ... E ao sábado, que foram cinco dias do dito mês [de Janeiro de 1499], indo nós em calma, com uma trovoadas que sobreveio de súbito, quebraram as ostagas ao [navio São] Rafael.» – facto denotativo das súbitas trovoadas tropicais comuns naquela zona e época do ano. Finalmente, «À segunda-feira, que foram sete dias do dito mês [de Janeiro de 1499], fomos a pousar de avante Melinde, onde logo El-Rei mandou um barco longo, o qual trazia muita gente e mandou carneiros e mandou dizer ao Capitão [-mor, Vasco da Gama] muitas palavras de amizade e paz.»

#### *b) Comércio marítimo de especiarias*

*Fl. 1* – Álvaro Velho do Barreiro, logo na primeira notícia do seu manuscrito, diz que o rei de Portugal, D. Manuel, mandou Vasco da Gama por Capitão-mor de uma frota de quatro navios a **descobrir e em busca da especiaria** – obviamente, adquirindo-a por processo lícito para depois a comercializar, segundo as regras do mercado europeu de época.

*Fl. 2* – Ao aportar na angra de Santa Helena – c. de 30 léguas a norte do cabo de Boa Esperança –, Vasco da Gama procurou saber dos autóctones se ali havia «canela e cravo... e assim outras coisas. E eles não entenderam naquelas mercadorias nada,...». É a prova primeira de que o objecto da viagem do Gama era **descobrir e buscar a especiaria** – o que não consta ter acontecido com a viagem de Bartolomeu Dias, ou outro navegador anterior, nos confins do «mar sem fim».

*Fl. 18* – No «lugar e ilha a que chamam Moçambique», em Março de 1498, Vasco da Gama encontrou «quatro navios» de mercadores mouros «que traziam ... cravo e pimenta e gengibre» – dado inédito sobre o comércio marítimo da **especiaria** no Índico ocidental.

*Fl. 36* – No dia 21 de Maio de 1498, o primeiro português (um «degredado») da frota do Gama que desembarcou na costa do Malabar, interpelado por «dois mouros de Tunes» sobre o «que vínhamos buscar tão longe ... ele lhes respondeu: – Vimos buscar ... **especiaria!**»

*Fols. 63-64* – E, finalmente, para abreviar: «Uma quarta-feira foram vinte e nove dias do ... mês de Agosto [de 1498], visto como já tínhamos **achado e descoberto** o que vínhamos **buscar**, assim de **especiaria** como de pedras preciosas, ..., houve por conselho o Capitão-mor [Vasco da Gama] com os outros capitães de nos partirmos [de Calecut] ... / E logo fizemos as velas e nos partimos caminho de Portugal, vindo todos muito ledos por sermos tão bem aventureiros de acharmos uma tão grande coisa como tínhamos achada.»

*Fl. 64* – «Desta terra de Calecut, que é chamada Índia Alta, vai a **especiaria**, que se come em poente e em levante **e em Portugal** e bem assim em todas as províncias do Miundo.»

## 7 – «BOLSA DE VALORES» DA «ESPECIARIA» DO ORIENTE

O jornal noticioso atribuído a Álvaro Velho do Barreiro, sobre a primeira viagem marítima dos Portugueses à Índia, sob o comando de Vasco da Gama, contém dois «suplementos» – como hoje faz a maior parte da imprensa mundial.

7. 1 – O primeiro desses **suplementos** descreve, de Fl. 81 a Fl. 87, os nomes «de certos reinos, que estão de Calecut para a banda do sul, e as coisas que em cada reino há e como valem; o qual **eu** [Álvaro Velho] soube muito e certo de um homem, que sabia a nossa fala e havia trinta anos que viera de Alexandria a estas partes.» – Calecut.

Segundo o autor, esses reinos de **especiaria** e demais coisas do Oriente eram:

<i>a)</i> – <i>Calecut</i> , «canela»;	<i>b)</i> – <i>Xarnauz</i> , «benjoim e aloés»;
<i>b)</i> – <i>Quorongoliz</i> , «pimenta»;	<i>î)</i> – <i>Tenacar</i> , «pau-brasil»;
<i>c)</i> – <i>Coleu</i> , «pano de algodão»;	<i>ÿ)</i> – <i>Bengala</i> , «panos de algodão e seda»;
<i>d)</i> – <i>Cael</i> , «pérolas»;	<i>ð)</i> – <i>Malaca</i> , «cravo e nós moscada»;
<i>e)</i> – <i>Chomandarla</i> , «laca»;	<i>m)</i> – <i>Pegu</i> , «almíscar, laca e benjoim»;
<i>f)</i> – <i>Ceilão</i> , «canela e rubis»;	<i>n)</i> – <i>Conimata</i> , «safiras e pau-brasil»;
<i>g)</i> – <i>Camatarra</i> , «seda e laca»;	<i>o)</i> – <i>Pater</i> , «ruibarbo, espinelas e laca».

Este **suplemento** contém ainda a relação do «preço por que se vende a **especiaria** em Alexandria» – no final do séc. XV.

«Item. Primeiramente vale um quintal de **canela** vinte e cinco cruzados.

It. Um quintal<sup>1</sup> de **cravo** vele vinte cruzados . . . . . xx + OS

It. Um quintal de **pimenta** [vale] quinze cruzados . . . . . xb + OS

It. Um quintal de **gingibre** [vale] onze cruzados . . . . . xj + OS

It. E em Calecut vale um bar, que tem cinco quintais, vinte cruzados.

It. Um quintal de **noz moscada** vale dezasseis cruzados . . . . . xbj + OS

It. um quintal de **laca** vale vinte cinco cruzados . . . . . xxb + OS

It. um quintal de **brasil** vale dez cruzados . . . . . x + OS

It. um arrátel<sup>2</sup> de **ruibarbo** vale doze cruzados . . . . . xij + OS

It. Um metical<sup>3</sup> de **almíscar** vale um cruzado . . . . . j + OS

It. Um arrátel de **pau aloés** vale dois cruzados . . . . . ij + OS

It. Um arrátel de **benjoim** vale um cruzado . . . . . j + OS

It. Um quintal de **incenso** vale dois cruzados . . . . . ij + OS

It. E em Meca, onde o há, vale um bar<sup>4</sup>, dois cruzados<sup>5</sup>»

### Notas:

<sup>1</sup> **Quintal**, equivale a quatro arrobas – ou sejam: 60 kg. Hoje o quintal métrico corresponde a 100 kg.

<sup>2</sup> **Arrátel**, equivale a 459 gramas.

<sup>3</sup> **Metical**, antigo e pequeno peso de ouro de Ormuz – equi. c. 4,4 g.

<sup>4</sup> **Bar**, peso indistânico entre 141 e 330 kg.

<sup>5</sup> **Cruzado**, antiga moeda port. que valia 400 réis, e, hoje, equivale a 40 centavos.

**Observação** Ainda segundo o Ms. «Álvaro Velho do Barreiro» (Fl. 6), Calecut era como que o porto-charneira entre os reinos mais orientais acima citados, produtores da supradita **especiaria** e coisas, e «todas as províncias do Mundo» ocidental, suas consumidoras.

Os principais circuitos de comercialização da **especiaria** do Oriente eram, então, na era pré-gâmica, a partir de Calecut: Gidá-Meca, através do mar da Arábia; Toro, «junto com Santa Catarina do Monte Sinai, no mar Vermelho; Cairo, por terra carregada «em camelos»; Rosetta, através do rio Nilo; Alexandria, carregada «em camelos»; e, finalmente, «A esta cidade de Alexandria vêm as galés de Veneza e de Génova buscar esta especiaria,...» (*sic.*, Álvaro Velho do Barreiro).

7.2 – o segundo «suplemento» é o fundamento do primeiro dicionário prontuário ou guia bilingue, luso-malabar, de que temos conhecimento da era da Expansão marítima portuguesa.

Assim, ele foi, decerto, o substrato da comunicação directa (oralizada e/ou escrita) entre os portugueses, que nas viagens sub-seguintes demandaram e se fixaram na Índia, e as populações locais.

Ora, esta utensilagem comunicante foi, sem dúvida, a **alma mater** de todas as **carreiras da Índia**, por duas razões básicas:

- 1.<sup>a</sup> A do diálogo directo dos Portugueses com as entidades governativas, religiosas, etc., e agentes económicos da região – sem utilização da Língua dos mercadores de Meca, Cairo e Alexandria a quem Portugal ia disputar a hegemonia do comércio marítimo do Índico.
- 2.<sup>a</sup> A da interpenetração dos Portugueses no seio da população hindu, inclusive, utilizando expressões do mais comum vernáculo dos órgãos genitais do homem e da mulher – que Álvaro Velho do Barreiro teve **riscadas** no seu texto, talvez pelos austeros guardiões do Convento de Santa Cruz de Coimbra onde o Manuscrito esteve arquivado durante séculos (até que Alexandre Herculano ali o achou e o transferiu para a Biblioteca Pública Municipal do Porto, em 5 de Junho de 1834). Muito naturalmente (entenda-se por natureza da Natureza humana), esse diálogo popular e íntimo foi o germe da perenidade da «Carreira da Índia» – mediante a miscegenação indo-português, somática e cultural: de que a **LUSOFONIA** é a última flor da **especiaria**.

## NOTAS

- (<sup>1</sup>) *Op. cit.*, p. 458
- (<sup>2</sup>) Ms. 804, da Biblioteca Municipal do Porto, atribuído a Álvaro Velho do Barreiro, fl. 1.
- (<sup>3</sup>) Apud Patrick Gardiner, «Teoria da História», F. C. G., 3.<sup>a</sup> ed., p. 20.
- (<sup>4</sup>) *Op. cit.*, p. 359.
- (<sup>5</sup>) Alexandre Herculano, «História de Portugal», III – Livro II (1128-1185), ed. Ulmeiro, Lisboa, 1983, p. 107.
- (<sup>6</sup>) Gago Coutinho, «O roteiro de Vasco da Gama e a sua versão nos 'Lusíadas'», in *Anais do Clube Militar Naval* [Lisboa, 1930, tomo LXI, n.º 1 e 2, p. 20.
- (<sup>7</sup>) Apud Joaquim Barradas de Cervalho, «A La Recherche De La Spécificité De La Renaissance Portugaise», ed. Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português, Paris, 1983, p. 498.
- (<sup>8</sup>) Apud Patrick Gardiner, «Teoria da História», F.C.G., 3.<sup>a</sup> ed., p. 359.
- (<sup>9</sup>) Ms. «Álvaro Velho do Barreiro» (Ms. 804, Biblioteca Pública Municipal do Porto – BPMP), Fl. 6.
- (<sup>10</sup>) «South African Tourism Board», Discover/Por/85/31.7, p. 22.
- (<sup>11</sup>) *Op. cit.*, fl. 78.
- (<sup>12</sup>) *Op. cit.*, fl. 12.
- (<sup>13</sup>) *Ibid.*
- (<sup>14</sup>) *Ibid.*
- (<sup>15</sup>) *Ibid.*
- (<sup>16</sup>) José Pedro Machado e Viriato Campos, «Vasco da Gama e a sua Viagem de «Descobrimento», Lisboa, 1969, pp. 37-52.
- (<sup>17</sup>) Ms. «Álvaro Velho do Barreiro», fl. 16.
- (<sup>18</sup>) *Op. cit.*, fl. 74.
- (<sup>19</sup>) *Ibid.*
- (<sup>20</sup>) *Op. cit.*, fls. 63-64.
- (<sup>21</sup>) *Op. cit.*, fl. 73.
- (<sup>22</sup>) Júlio Gonçalves, «O Infante D. Pedro e os Descobrimientos Portugueses», *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, Março-Abril, 1947, p. 133.
- (<sup>23</sup>) *Op. cit.*, fl. 65.
- (<sup>24</sup>) *Idem*, fl. 64.
- (<sup>25</sup>) Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *Comemorações e História*, Lisboa, 1947, pp. 35-37.
- (<sup>26</sup>) *Op. cit.*, p. 135.
- (<sup>27</sup>) *Op. cit.*, fl. 44.
- (<sup>28</sup>) *Op. cit.*, fl. 1.
- (<sup>29</sup>) *Op. cit.*, fl. 36.
- (<sup>30</sup>) Gago Coutinho, *op. cit.*, nota 6, p. 19.
- (<sup>31</sup>) Apud, Abel Fontoura da Costa, in *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama (1497-1499)*, por Álvaro Velho, Lisboa, MXMLXIX, pp. 207 e segs.

# **As Rotas da Carreira da Índia, segundo os Roteiros e segundo as Fontes**

*Dr. Inácio Guerreiro*

Não se publica esta comunicação por o autor não ter entregue o texto.





## **Para uma outra leitura da Carreira da Índia: A importância dos Diários de Navegação, Roteiros e Relatos de Naufrágios para o conhecimento da Costa Sul-Oriental de África no séc. XVI**

Dr.<sup>a</sup> Ana Cristina Roquemã<sup>(1)</sup>

No âmbito da História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa a problemática da Carreira da Índia tem sido sobretudo abordada no contexto político-económico da época quer se incida numa perspectiva portuguesa quer numa perspectiva «mundial» considerando então o mundo conhecido e os impactes e consequências nele resultantes do seu desenvolvimento.

É considerável a documentação portuguesa sobre o assunto e, sobre ela, investigadores portugueses e estrangeiros têm desenvolvido um trabalho criterioso de análise e investigação explorando, sob as mais diversas perspectivas, este imenso manancial de informação.

Falar da Carreira da Índia é falar de trato e especiarias, de alianças e de inimigos, de feitorias e fortalezas, de domínio e de Império. Falar da Carreira da Índia é falar de naus e homens do mar, de velas, cartas, bússolas e astrolábios, de rotas e derrotas, de tempestades e bonanças, de (a)venturas e desventuras. Mas falar da Carreira da Índia é também falar de um saber de experiência feito, de conhecimentos e reconhecimentos, de saberes que se acumulam, consolidam e se transmitem, de horizontes e mudanças, é falar de outras gentes, outras terras e culturas, é falar de outros mundos, outros céus e outros mares.

No que respeita à área geográfica que nos propomos aqui abordar – a costa Sul-Oriental de África – pela sua posição de charneira, articulando os dois Oceanos num percurso obrigatório a todos quantos se faziam na ida e volta das viagens de Lisboa às terras do Índico, abundam as referências na documentação portuguesa.

São múltiplas as leituras possíveis de delas se podem fazer e a análise combinada das várias informações nelas fornecidas permite reconstituir, por vezes quase passo a passo, dia a dia, uma História que é a nossa mas que é também a História de outros continentes e de outros povos nelas subjacente.

Todavia, neste âmbito e em particular para o período que aqui nos interessa – o séc. XVI – parece-nos haver ainda todo um trabalho que pode ser desenvolvido no sentido de se proceder a uma análise exaustiva dos diferentes tipos de informação contidos nas fontes portuguesas por forma a avaliar da sua importância para a elaboração dessa outra História que delas emerge naturalmente e que em cada leitura nos surpreende pelas hipóteses de trabalho que ainda se encontram em aberto.

Neste sentido, e considerando a temática que este Simpósio se propõe abordar – A Carreira da Índia –, escolhemos três tipos de documentos – os *Diários de Navegação*, os *Roteiros* e os *Relatos de Naufrágios* – para demonstrar o que poderemos chamar de «um outro lado da Carreira da Índia» e que se prende fundamentalmente com a análise do conteúdo destes documentos do ponto de vista do seu contributo para o conhecimento e caracterização da costa Sul Oriental de África no séc. XVI.

Para lá dos aspectos puramente técnicos que encerram, os *Roteiros e Diários de Navegação* são, por excelência, os documentos que, no decurso do séc. XVI, informam com maior incidência sobre as «conhecenças» da terra para quem navega no mar, quer se trate de um reconhecimento de carácter meramente geográfico quer do registo de elementos de fauna e flora locais, que funcionam como «sinais vitais» para ajudar os viajantes e navegantes menos experimentados a localizar-se no imenso e variado espaço do Índico. É para estes que se fala da costa e do mar, dos ventos e do sol, «de conhecenças d'aves, peixes e ervas para aviso das terras» (2).

Ainda que também seja possível encontrar informações relativas a estes aspectos noutro tipo de documentos que, precendendo no tempo a maioria dos Roteiros e Diários de Navegação que chegaram até nós, contribuíram certamente para se ir desenhando uma imagem senão real pelo menos mais completa de tão longínquas paragens, estes dois tipos de fontes constituem um campo privilegiado para o estudo das diferentes formas de percepção das regiões que passaram a fazer parte do itinerário usual das naus da Carreira da Índia.

Estas «conhecenças», que não são senão o conjunto dos principais indicadores de reconhecimento de uma região, concentram-se em torno de três componentes essenciais: a fauna, a flora e a geografia, entendida esta no sentido clássico do termo, isto é, como consideração do todo. Naturalmente que estas «conhecenças» se foram precisando ao longo do tempo e desde o início, por motivos que nos parecem óbvios e que não cabe aqui discutir, a precisão das informações incluía naturalmente a localização geográfica, a caracterização do recorte da costa, a distância relativamente ao local imediatamente anterior ou a seguir, as referências à paisagem e ao relevo em terra bem como aos baixos, rochedos e bancos de coral no mar ou outros sinais observáveis do mar, conjugados com distâncias percorridas em tempos de navegação em condições ditas normais, o conhecimento dos ventos e correntes ou ainda os diferentes elementos de caracterização e identificação dos aglomerados populacionais mais conhecidos.

Particularmente no caso dos *Roteiros*, a sua natureza e, sobretudo, a sua função obrigaram à precisão de coordenadas e ao registo de sinais vários que, complementados por vezes com o seu desenho, permitissem uma melhor visualização do local descrito por forma a poder colmatar os erros de uma visão menos prática nestas artes e que poderia pôr em risco todos os que por eles se guiassem. A anotação das diferentes «conhecenças» bem como o desenho do perfil da costa de áreas específicas, eventualmente então tidas como mais significativas, são assim incluídos no registo diário do que vai sendo observado ao longo do percurso. Um registo que, servindo de ponto de referência para uma próxima viagem, pode ser sempre complementado com novas observações que enriquecerão permanentemente o conhecimento que se tem dessa mesma região ou, ainda, para sublinhar erros que, por não serem corrigidos, podem induzir outros ainda maiores.(3)

Os *Relatos de Naufrágios*, cujas características e fins são naturalmente diferentes, constituem, por sua vez, um complemento importante para a caracterização de uma determinada área. Pese embora as condições em que se desenrolaram os trágicos acontecimentos que prepassam a maioria destas narrativas, estes documentos informam, frequentemente com o detalhe próprio de quem de há muito se habituou ao registo diário e minucioso que a viagem suscita ou obriga, sobre as «conhecenças» da terra para quem viaja por terra corrigindo, muitas vezes, aquelas que sobre a mesma foram referidas por quem apenas a olhou do mar.

À geografia, à fauna e à flora vem juntar-se agora a caracterização do *habitat* humano, as considerações sobre as populações com as quais se contacta, as suas actividades económicas, a forma como se distribuem e se movimentam num determinado espaço. Um espaço onde se torna possível identificar recursos, confirmar referências ou até mesmo rectificar informações anteriores.(4)

Assim, progressivamente, por percurso normal mais ou menos acidentado ou por acidente de percurso, a presença dos portugueses nesta região foi-se traduzindo também num redesenhar permanente de imagens que, embora mantendo uma certa dose do exotismo inicial que lhes é característico, tendem a tornar-se cada vez mais próximas da realidade permitindo, já na viragem do sec. XVI, o estabelecimento de um quadro referencial muito preciso para esta região.

Sem nos querermos alongar demasiado sobre estas questões gostaríamos, no entanto, de acrescentar que, à medida que se ia aumentando e consolidando o conhecimento sobre as novas e diversas regiões que então passaram a ser frequentadas pelos portugueses, o próprio horizonte referencial inicial destes homens viu-se progressivamente ampliado por experiências e vivências que, mesmo quando a sua aprendizagem resultava de situações mais ou menos traumáticas como no caso dos naufrágios, passaram a fazer parte de todo um conjunto de saberes «de experiência feitos» que, inevitavelmente, passados a outrém, funcionaram quer como indicadores importantes para o conhecimento das diferentes regiões quer como exemplos do que, em cada região, se devia ou não evitar.<sup>(5)</sup>

Assim, em qualquer dos casos, é de «conhecenças» que se trata e é com elas que apresentaremos a região do Rio do Infante<sup>(6)</sup> – (Vd. Fig. 1) –, um exemplo de entre os muitos que a documentação portuguesa oferece.

Para os que vindos do Atlântico dobram o Cabo, de Tormentas e de Esperança, e do mar procuram sinais de terra, os sargaços e canas costumam ser no mês de Abril os únicos indicadores da sua proximidade<sup>(7)</sup> em águas onde vivem lobos marinhos<sup>(8)</sup>, toninhas<sup>(9)</sup>, bonitos<sup>(10)</sup> e peixe variado de que se fazem boas pescarias<sup>(11)</sup>. Mas é sobretudo a maior ou menor concentração de aves marinhas que pode constituir sinal de aproximação ao Rio do Infante principalmente por todo o mês de Março em que ali se regista um grande número de gaivotas<sup>(12)</sup> e de pardelas pequenas<sup>(13)</sup> de par com alcatrazes<sup>(14)</sup>, antenais<sup>(15)</sup> e negritas<sup>(16)</sup>, embora estas em menor número<sup>(17)</sup>.

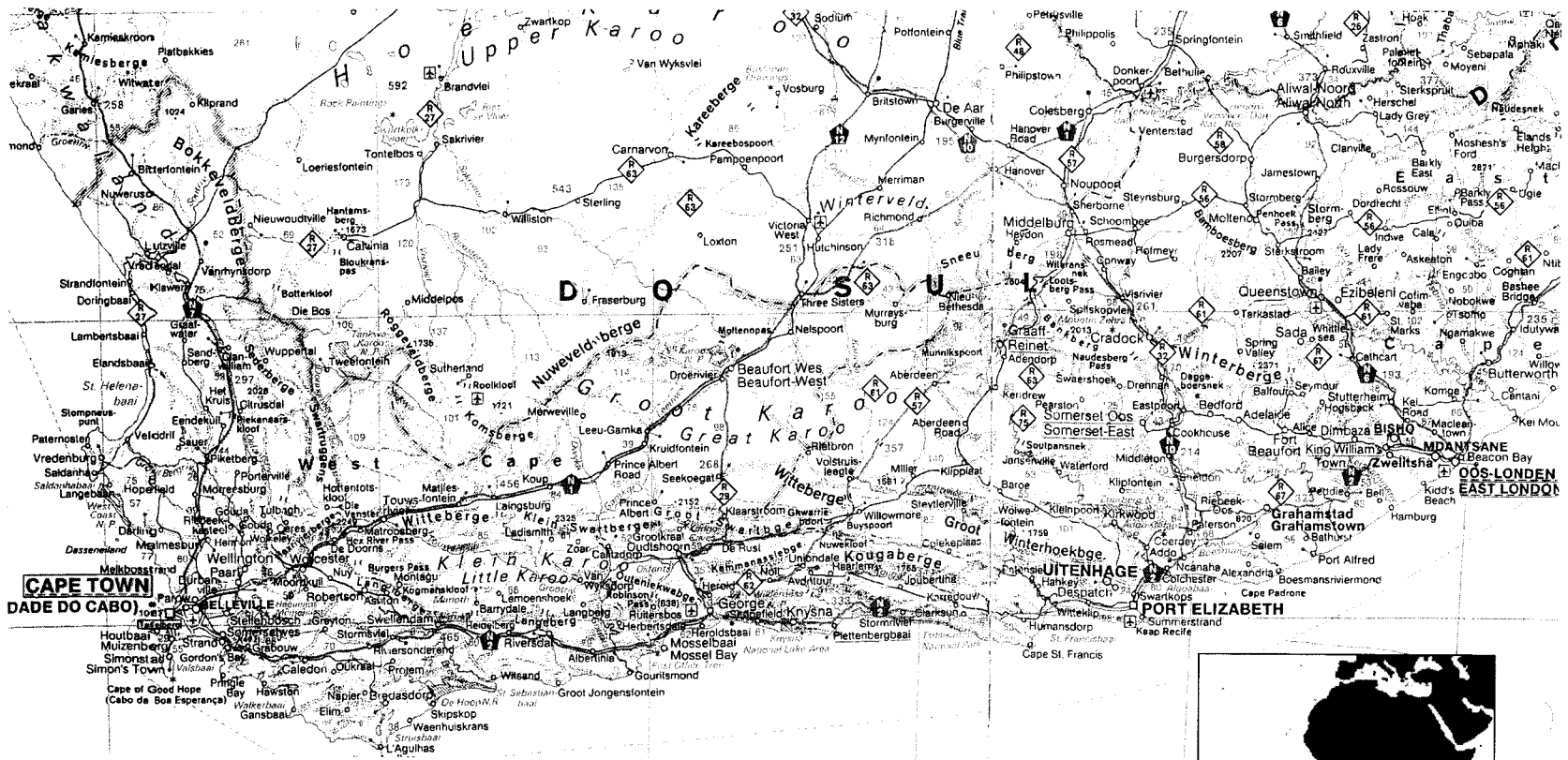
Quando a proximidade permite já reconhecer o perfil da costa conhece-se a aproximação ao Rio do Infante por um aumento de manchas de arvoredo que, do interior, descem até ao litoral onde as praias de areia branca ou de cascalho alternam com rochedos que, por vezes, parecem formar ilhéus como no caso do Penedo das Fontes<sup>(18)</sup>.

A partir daqui a paisagem começa a mudar<sup>(19)</sup> tornando-se mais arborizada e com uma costa mais recortada onde, certas reentrâncias maiores se parecem de tal maneira com a foz de rio que Duarte Pacheco Pereira ali identificou 3 bocas de rios pequenos a anteceder o Rio do Infante<sup>(20)</sup> e, pelo menos, um aparece igualmente identificado por João de Lisboa<sup>(21)</sup> desaguando na costa entre os Ilhéus de S. Cristovão e o Ilhéu Verde.

No conjunto destes rios, refere-se que o do Infante parece navegável e a barra até é alta<sup>(22)</sup>. No entanto, não parece oferecer condições para a entrada das naus da Carreira da Índia.

Por toda esta costa entre o Rio do Infante e o Cabo das Areias, que antecede a Terra do Natal e onde os grandes medos de areia deram nome ao Cabo, alternam lombadas de arvoredo que parece carrascal, áreas de matos espinhosos, chadas de areia e grandes fenais. As manchas de arvoredo são frequentes e o verde vai-se tornando a cor dominante.

Neste contexto, o Rio do Infante, que 4 ou 5 léguas antes se faz anunciar pela banda do Sudoeste por «... muitas abertas que parecem riachas... (e)... moutas de arvoredo no sertão que parecem pinheiros...»<sup>(23)</sup>, aparece «em altura de trinta e dous graus e meio»<sup>(24)</sup>, desaguando numa praia de areia, depois de um curso agitado e caudaloso entre escarpados rochosos dominados ora por matos cerrados<sup>(25)</sup> ora por árvores grandes, algumas em tudo semelhantes à oliveira. Do sertão, «um rochedo alto talhado a pique de ambas as bandas»<sup>(26)</sup>, prolonga-se até



Enquadramento geral da região em estudo. Atlas 2000 – A nova cartografia do mundo, Círculo de Leitores, Lisboa

ao mar, na ribeira do qual um recife de pedra entra no mar da parte sueste enquanto a nordeste, uma praia de areia contrasta com um sertão montuoso e arborizado<sup>(27)</sup>.

É neste sertão montuoso, arborizado e rico em fauna bravia<sup>(28)</sup> que, junto dos vales férteis e bem irrigados, se estabelecem as populações para às quais o mar e as praias do litoral pouco ou nada tem a ver com o seu dia a dia, pautado pela rotina dos trabalhos agrícolas, do pastoreio e da recolha de frutos e plantas silvestres.

A maioria dos povoados situa-se para lá de uma primeira linha de serranias onde dominam os matos, mais ou menos espessos, entremeados de penedos que constituem uma espécie de barreira natural que separa o sertão povoado do litoral onde, só muito esporadicamente, se entrevê alguém em cima de um outeiro ou fraga e, mais raramente ainda, na praia cujo acesso se faz por veredas estreitas e sinuosas<sup>(29)</sup>.

No interior, mantendo sempre a direcção Nornordeste, sucedem-se aldeias, à distância média de três dias de marcha, de dimensões variáveis mas de estrutura muito semelhante caracterizada por casas circulares, de fibras vegetais – juncos e fenos –, assentes sobre estacaria ou directamente sobre o solo e com cercados para o gado<sup>(30)</sup>.

As populações são negras, mas não muito, de cabelos crespos e ásperos e, em regra, de rosto alegre, boa estatura e corpos bem feitos e sensuais mas brutos, apesar de cordiais, interesseiros e sem moral nem religião como se constata pelos seus costumes e pela prática da poligamia e da circuncisão<sup>(31)</sup>. É gente que gosta de festas, dança e música<sup>(32)</sup>. Falam uma língua bem diferente da que se fala em Moçambique mas que «he quasi uma mesma em toda a Cafraria; e a diferença entre ellas semelhante a que ha nas linguas de Italia ou nas ordinarias de Hespanha»<sup>(33)</sup>. Vestem-se de peles de animais engorduradas e usam sandálias de sola de couro e tiras que as prendem aos pés. Protegem os olhos do sol, limpam-se e afastam os insectos com uma cauda de animal que trazem sempre na mão e, uma espécie de brinco de cobre pode funcionar como elemento de diferenciação social uma vez que este só é usado pelos chefes<sup>(34)</sup>.

O comércio é praticamente inexistente já que o mesmo só parece justificar-se para a aquisição de metais, nomeadamente ferro e cobre, que trocam por gado<sup>(35)</sup>, gado este «... muito gordo, tenro, saboroso, e grande...»<sup>(36)</sup> que constitui a principal vertente da economia de toda uma região que, em última instância, depende da gestão equilibrada entre os recursos locais – água, pastos, terra arável – e o seu aproveitamento.

Assim, cada comunidade, que basicamente é constituída pela família alargada de estrutura patrilinear<sup>(37)</sup>, encontra-se organizada em aldeia onde se destacam os cercados para o gado, com capacidade para grandes manadas de bovinos e ovinos<sup>(38)</sup>, e onde os primeiros são predominantes. A aldeia em si é uma estrutura precária dado o carácter móvel da sua localização em função das disponibilidades sazonais da área no que respeita a pastos, terras de cultivo e abundância de frutos e plantas silvestres sendo a agricultura e a recolha um complemento da pastorícia que constitui, de facto, a principal actividade económica destas comunidades, onde a riqueza se traduz na abundância de gado<sup>(39)</sup>.

Posicionada em função dos pastos, mas nunca muito longe dos campos de milho<sup>(40)</sup>, a vida da aldeia depende igualmente da possibilidade do acesso e da obtenção de água potável. Esta, apesar de constituir um recurso escasso tanto no interior como na costa pela falta de fontes e bons locais de aguada amplamente referida na documentação portuguesa, pode no entanto obter-se nas inúmeras ribeiras de água doce que cruzam a região e que contribuem para manter verdejantes as várzeas, irrigar os campos, fazer nascer árvores, frutos e ervas,

muitos dos quais bem conhecidos dos portugueses ou em tudo muito semelhantes a outros ocorrentes em Portugal e que os levam a comentar:

«A terra he abundantissima e fertilissima; virão por ella os Portuguezes das plantas delles conhecidas, ouregãos, losna, fetos, agrioens, poejos, malvas, alecrim, arruda, murta com grandes e saborosos mortinhos, silvas com fruto, rosmaninho, bredo, mentrastos, e herva babosa, e grande que parecia arvore, cujas pencas erão de quatro e sinco palmos de comprido, e de hum de largo, e do meyo deitavam um talo com flores amarelas; e assim outras muitas hervas, que nunca virão senão por estes campo. As arvores diversissimas das nossas, e como ellas sã achãrão oliveiras muy pequenas com azeitonas, azambujeiros, maceiras de anafega e figueiras<sup>(41)</sup>».

A olaria, bem como o trabalho da madeira e do ferro, são igualmente actividades importantes, dada a sua estreita ligação tanto com a actividade agrícola, pelo uso de pequenas enxadas de ferro, como pela indispensável função de transporte, armazenamento e preparação de alimentos, tanto sólidos como líquidos, sejam eles provenientes da agricultura ou do gado, e de entre os quais se destacam o milho – do qual fazem farinha, bolos e uma bebida fermentada –, o leite e a manteiga.

Todas estas informações decorrem de observações registadas nos três tipos de fontes que nos propusemos aqui abordar onde, para além destas, muitas outras é possível ainda encontrar e que permitem uma caracterização detalhada da região e das comunidades que nela viviam no séc. XVI.

Pela natureza sucinta desta comunicação não podemos naturalmente apresentar aqui toda essa informação e, muito menos, cotejá-la com os dados relevantes dos diversos trabalhos que, no âmbito da arqueologia, fitossociologia, antropologia e outros domínios científicos, têm vindo a ser feitos nesta área. Todavia não queremos deixar de sublinhar um dos aspectos que, neste contexto, nos parece significativo e que, directamente nos remete para a importância do contributo das fontes portuguesas para a História da região, neste caso para a sua História económica.

Todos os dados recolhidos apontam para uma economia pastoril polarizada em torno da existência de pastos e água. O período de permanência de uma comunidade num dado local seria assim determinado não tanto pelas «... tempestades... (e) abastança ou esterilidade que dão de si os matos, de cujos frutos elles principalmente se mantêm...»<sup>(42)</sup> mas pela escassez ou mesmo esgotamento dos recursos da região que por isso seria abandonada transferindo-se a aldeia para uma outra área, não necessariamente nem contínua nem muito distante, onde permaneceria enquanto as disponibilidades da região o permitissem. Desta forma, o reposicionamento da aldeia, acompanhando de preferência as orlas das linhas de água, far-se-ia obedecendo também a um tempo e espaço próprios, num ciclo que contemplava a revitalização das áreas, sucessivamente, abandonadas as quais, a seu tempo, poderiam ou não voltar ver chegar os gados e os homens que, de novo, nelas construiriam a aldeia.

Ora, investigações de natureza fitossociológica e arqueológica, em curso na África do Sul, em regiões próximas desta área, parecem vir confirmar, designadamente para tempos bem mais recuados, a prática de tais ciclos de ocupação e mudança que, aliás, ainda hoje subsistem neste sector do continente africano e que encontram, assim, nas fontes portuguesas do séc. XVI, o seu primeiro registo escrito.

Deste modo, para lá dos aspectos puramente técnicos que os Diários de Navegação e os Roteiros encerram, pensamos ter evidenciado que encontramos neles informações preciosas para o estudo desta região. Informações estas que, conjugadas com as relevantes dos Relatos de Naufrágios permitem uma caracterização desta área no quadro duma perspectiva de análise histórica da evolução e mudanças da região Sul-Oriental do continente africano.

## FONTES UTILIZADAS

- BRITO REBELO (1903), *Livro de Marinbaria e Tratado da Agulba de Marear de João de Lisboa (1530a.)*, Lisboa.
- Diário de Navegação da Nao Espera que partio da Índia para o Reino, de Cochim a 26 Janeiro (1538)», *Livro de Marinbaria de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940.
- Diário de Navegação da viagem de Inverno que em 1537 fez André Vaz», *Livro de Marinbaria de Bernardo Fernandes*, Lisboa, 1940.
- CASTRO, D. João (1538a), *Carta a D. João III. Moçambique, 5 de Agosto de 1538*, BNL, Mss. 201-51. (1538b), *Roteiro de Lisboa a Goa*, publicado por Luís de ALBUQUERQUE e Jaime CORTESÃO, *Obras Completas de D. João de Castro*, vol. I, Lisboa, 1968.
- PEREIRA, Duarte Pacheco (1505-1508), *Esmeraldo de Situ Orbis*, publicado por Raphael BASTO, *Esmeraldo de Situ Orbis de Duarte Pacheco Pereira*, Lisboa, 1892.
- PERESTRELO, Mesquita (1575), *Roteiro da África Sul e do Sueste desde o Cabo da Boa Esperança ao Cabo das Correntes*, Agência Geral das Colónias, Lisboa. (Notas de Fontoura da Costa)
- Relação do Naufrágio da Nao S. Bento (1554) ou Relação sumária da viagem que fez Fernão d' Alvares Cabral desde que partio deste Reyno por Capitão Mór da Armada que foy no anno de 1553 às partes da India atbé que se perdeo no Cabo de Boa Esperança no anno de 1554*, publicado por Bernardo Gomes de BRITO, *História Trágico- Marítima*, Lisboa, 1735.
- Relação do Naufrágio da Nao Santo Alberto no Penedo das Fontes no anno de 1593*, in Bernardo Gomes de BRITO, *História Trágico-Marítima*, Lisboa, 1735.

## NOTAS

- (<sup>1</sup>) Mestre em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa. Centro de Pré-História e Arqueologia do Instituto de Investigação Científica Tropical. Travessa Conde da Ribeira, 9, 1300-123 Lisboa.
- (<sup>2</sup>) CASTRO, D. João (1538), *Carta a D. João III. Moçambique, 5 de Agosto*, BNL, Ms. 201-51.
- (<sup>3</sup>) A este respeito vejam-se, entre outros, CASTRO, D. João de (1538), *Roteiro de Lisboa a Goa* ou PERESTRELO, Mesquita (1575/6) *Roteiro da África do Sul e Sueste desde o Cabo da Boa Esperança ao Cabo das Correntes*. Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1936.
- (<sup>4</sup>) Neste domínio destaca-se fundamentalmente a localização de linhas de água já conhecidas. A sua localização não só se rectifica como se precisam pormenores sobre caudais, navegabilidade e, sobretudo, informação detalhada sobre onde, quando e como estas se podem atravessar.
- (<sup>5</sup>) Veja-se, por exemplo, a *Relação do Naufrágio da Nau Santo Alberto no Penedo das Fontes no ano de 1593*, onde se pode ler: "... e posto que a mayor parte dos vòtos foy que se caminhasse ao longo da Costa, lembrado Nuno Velho da perdição da Nao São Thomè na Terra dos Fumos, anno de outenta e nove, cujos sucessos lera em Goa escritos por Gaspar Ferreira Sota-Piloto della, mostrou com o seo exemplo, e com o Galeão São João que naquelas partes se perdêrão os annos de cincoenta e dous, e cincoenta e quatro, os grandes trabalhos, e difíceis perigos em que todos encorrerão, e as fomes e as sedes, e infirmitades que passarião costeando a Cafraria... Mudarão todos de parecer com este acertado... Pelo que de commum consentimento se resolveo que se fizesse o caminho pela terra adentro, e se fogisse dos trabalhos certos da praya, BRITO, Bernardo Gomes de (1735/36), *História Trágico Marítima*, p. 238.
- (<sup>6</sup>) Segundo Fontoura da COSTA (1939), em nota ao já citado *Roteiro da África Sul e Sueste... (1575)* de Mesquita Perestrelo, o Rio do Infante corresponde ao actual Great Fish River (33° 30' S. / 27° 14' E.).
- (<sup>7</sup>) -Diário de Navegação da Nau Espera que partiu da Índia para o Reino, de Cochim a 26 de Janeiro (1538)», *Livro de Marinbaria de Bernardo Fernandes (c. 1548)*, Lisboa, A.G.C., 1949, p. 149.
- (<sup>8</sup>) *Artocephalus pusilus pusilus*.
- (<sup>9</sup>) *Neophocaena phacaenoides*.
- (<sup>10</sup>) *Euthymus pelamis* ou outra espécie da família dos atuns (*Thunidae*).
- (<sup>11</sup>) Vd. PEREIRA, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis (1505-1508)*, publicado por Eduardo de A. Basto, Lisboa, 1892, p. 93 e -Diário de Navegação da Viagem de Inverno que fez André Vaz... (1537)», *Livro de Marinbaria de Bernardo Fernandes (c. 1548)*, p. 167.
- (<sup>12</sup>) Designação que deve cobrir várias espécies da família *Laridae*.
- (<sup>13</sup>) Designação que engloba as espécies da família *Procellaridae*.



(<sup>11</sup>) Em função das muitas situações em que aparecem referidos sob esta designação, esta pode aplicar-se ao Alcatraz do cabo (*Sula capensis*), a diferentes espécies da família *Sulidae* ou mesmo algumas da família *Laridae*.

(<sup>12</sup>) Designação que se reporta a várias espécies da família *Procellariidae*.

(<sup>13</sup>) *Puffinus assimilis*, *Bulweria bulwerii* ou outras espécies da família *Procellariidae*.

(<sup>14</sup>) «Diário de Navegação da Viagem de Inverno que fez André Vaz... (1537)», *op. cit.*, p. 167.

(<sup>15</sup>) «Relação do Naufrágio da Nau Santo Alberto no Penedo das Fontes no ano de 1593...», *op. cit.*, p. 157.

(<sup>16</sup>) Este aspecto é particularmente interessante já que, ao nível da classificação das regiões florísticas do globo, o Rio do Infante se apresenta na fachada índica da África Austral como a linha de demarcação entre duas regiões fitográficas, a Região do Cabo e a Região Sul Africana. Sobre esta questão veja-se ROBINSON, H. (1972), *Biogeography*, Ed. ELBS, London.

(<sup>17</sup>) PEREIRA, Duarte Pacheco, *op. cit.*, p. 94.

(<sup>18</sup>) BRITO REBELO, J. I. de (1903), *Livro de Marinbaria e Tratado da Agulha de Marear de João de Lisboa (1530 a.)* pp. 156-157.

(<sup>19</sup>) PERESTRELO, Mesquita, *op. cit.* p. 150.

(<sup>20</sup>) *Idem*, pp. 158-159.

(<sup>21</sup>) PERESTRELO, Mesquita, *op. cit.*, p. 44.

(<sup>22</sup>) «Relação do Naufrágio da Nau S. Bento em 1554», *História Trágico-Marítima*, p. 76.

(<sup>23</sup>) PERESTRELO, Mesquita, *op. cit.*, p. 44.

(<sup>24</sup>) *Idem*, p. 44-46.

(<sup>25</sup>) Para esta região são referidos elefantes, raposas, víboras, cobras de água e lagartixas, perdizes, codornizes, pombas, pardais, garças, corvos e, junto das linhas de água, hipopótamos e adens.

(<sup>26</sup>) «Relação do Naufrágio da Nau S. Bento em 1554», *op. cit.*, p. 72.

(<sup>27</sup>) «Relação do Naufrágio da Nau Santo Alberto no Penedo das Fontes no ano de 1593», *op. cit.*, p. 234; «Relação do Naufrágio da Nau S. Bento», *op. cit.*, p. 77.

(<sup>28</sup>) «Relação do Naufrágio da Nau Santo Alberto no Penedo das Fontes no ano de 1593», *op. cit.*, p. 234-235.

(<sup>29</sup>) *Idem*, p. 245.

(<sup>30</sup>) *Idem*, p. 235.

(<sup>31</sup>) *Idem*, p. 233.

(<sup>32</sup>) *Idem*, pp. 230-241.

(<sup>33</sup>) *Idem*, pp. 233-234.

(<sup>34</sup>) *Idem*, p. 244.

(<sup>35</sup>) Para esta zona refere-se, por exemplo, «huma Aldea de poucas cazas, cercadas de hum curral, no qual haveria cem vacas, e alguns cento e vinte carneiros muy grandes da casta de Ormuz, e nellas vivia um velho pay com seos filhos e netos...». «Relação do Naufrágio da Nao Santo Alberto», *op. cit.*, p. 244.

(<sup>36</sup>) *Idem*, p. 233.

(<sup>37</sup>) Nas fontes portuguesas deste período sob a designação de milho referem-se o milho miúdo local também designado por mapira ou milho zaburro (*Sorghum sp.*) e outros cereais panificáveis, como o milho painço referido como mexoeira (*Penisetum sp.*), mas nunca o milho grosso ou milho maiz (*Zea mays*). Este último, de origem americana, só será tardiamente introduzido em Moçambique pelos portugueses, provavelmente não antes dos meados do séc. XVIII.

(<sup>38</sup>) «Relação do Naufrágio da Nao Santo Alberto» *op. cit.*, p. 235.

(<sup>39</sup>) «Relação do Naufrágio da Nao S. Bento», *op. cit.*, p. 77.

# Os Capitães-mores das Armadas da Índia no Reinado de D. João III (1)

Prof. Doutor João Paulo Oliveira e Costa(2)

A Carreira da Índia constituiu um dos elementos fundamentais do Império Português e foi, ao longo do século XVI, a única rota de longo curso com uma amplitude de cerca de 80 graus de latitude (entre os 40° N e os 40° S) e também a única que unia dois continentes através de dois oceanos(3). Trata-se de um tema riquíssimo, para o qual dispomos de fontes numerosas e interessantes, mas que carece ainda de estudos sistemáticos para que se possa formar uma imagem rigorosa da sua história(4). Apesar da sua extraordinária importância, esta temática parece não ter merecido uma atenção particular ao longo do ciclo de comemorações que agora se encerra.

## PRINCIPAIS TENDÊNCIAS DA HISTORIOGRAFIA RECENTE SOBRE A CARREIRA DA ÍNDIA(5)

Tanto quanto sabemos, nos últimos anos, apenas se realizaram dois congressos dedicados especificamente a este assunto: o Simpósio a que se refere este volume de Actas e o VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, que decorreu em Angra do Heroísmo em 1996(6). É certo que noutros encontros foram apresentados trabalhos sobre a Carreira, mas nessas ocasiões a história da rota do Cabo era um assunto marginal. Ressalve-se, ainda assim, o caso das VI e IX Reunião Internacional de História da Náutica e da Cartografia, que tiveram lugar em Sagres e em Aveiro, em 1987(7) e 1998(8), respectivamente, e ainda o Congresso Internacional Comemorativo do Regresso de Vasco da Gama a Portugal, que decorreu nos Açores, em 1999(9), e o X Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, realizado em Salvador da Bahia, em 2000, em que foram apresentados vários estudos importantes sobre esta matéria.

Também as universidades permaneceram de certo modo alheadas do estudo da Carreira da Índia. Até ao momento em que decorreu este Simpósio, apenas surgira uma dissertação relacionada directamente com a Carreira – o trabalho de Leonor Freire Costa intitulado *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a rota do Cabo*(10), a que se poderia acrescentar o estudo de A. A. Marques de Almeida com referências importantes ao financiamento do trato das especiarias(11). Nos últimos anos o panorama começou, finalmente, a alterar-se. Na Faculdade de Letras de Lisboa, foram apresentadas recentemente duas dissertações de mestrado, a de Rui Landeiro Godinho sobre *A Carreira da Índia. Aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649)* (2000) e a de José Virgílio Pissarra com o título *A armada da Índia. Cômputo, tipologia e funcionalidade das armadas de guerra portuguesas do Oriente (1501-1510)* (2001). Entretanto, estão a ser preparadas, neste momento, outras duas dissertações de mestrado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas que têm igualmente como tema central a Carreira da Índia(12).

Além destes estudos de índole académica devemos registar os trabalhos de pesquisa sistemática levados a cabo por Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes no domínio da identificação dos navios das armadas(13) e os de Artur Teodoro de Matos, que dividiu a sua

atenção entre estudos e publicação de fontes<sup>(14)</sup>, além do trabalho relevante de Francisco Contente Domingues, autor do único estudo de síntese e de divulgação<sup>(15)</sup>, que tem consagrado parte importante da sua obra ao tema da construção naval<sup>(16)</sup>. Finalmente, vale a pena registar que o centenário das viagens pioneiras de Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral suscitou também alguns estudos sobre os primórdios da Carreira. Para lá das biografias sobre Vasco da Gama, então publicadas, os trabalhos ligados mais directamente ao funcionamento da rota foram os de Luís Adão da Fonseca<sup>(17)</sup>.

Assim, de um modo geral, as obras que citámos enquadram-se nos temas tradicionais da historiografia da Carreira que têm por objectivo principal explicar a sua funcionalidade, nomeadamente a logística, o quotidiano, a identificação dos navios e dos seus capitães, as rotas e as escalas, o comércio, a organização das armadas ou questões estratégicas.

### **OS PROTAGONISTAS DA CARREIRA DA ÍNDIA**

Uma das áreas em que o conhecimento da Carreira é ainda assaz diminuto, é a que se prende com a sua articulação com a História Social e Política. Tal facto decorre, em certa medida, da exiguidade dos estudos biográficos sobre os homens que realizaram a viagem. Como é sabido, esta é uma matéria em que as fontes são particularmente limitadas, dado que se perdeu a maior parte da documentação que registava os indivíduos que embarcaram na Carreira. Ainda assim, cremos que é possível estudar pelo menos alguns dos grupos sociais e profissionais que viajavam regularmente nos navios da rota do Cabo. Além disso, o estudo recente de José Virgílio Pissarra demonstrou que é possível reconstituir minuciosamente os efectivos navais e respectivos capitães quer das armadas da Carreira quer das armadas estacionadas no Índico, a partir de um trabalho paciente de pesquisa na documentação manuscrita avulsa existente nos arquivos<sup>(18)</sup>.

Finalmente, no que respeita à fidalguia, é possível realizar estudos individualizados, mesmo que breves, sobre centenas de oficiais da Coroa. A sistematização dos dados daí resultantes ajudará, certamente a conhecer melhor a história da Carreira da Índia como estamos certos que sucedeu no caso do estudo que dirigimos sobre a armada de Pedro Álvares Cabral<sup>(19)</sup>.

O texto que agora apresentamos resultou, por um lado, precisamente do interesse que nos suscitaram alguns fidalgos que estudámos e que haviam realizado várias viagens de ida e volta entre Portugal e a Índia, como Fernão Peres de Andrade<sup>(20)</sup>, Leonel Coutinho<sup>(21)</sup> ou António de Saldanha<sup>(22)</sup>, e ainda outros estudos biográficos cuja preparação coordenámos, como os de Manuel de Lacerda<sup>(23)</sup>, Filipe de Castro<sup>(24)</sup>, D. Francisco de Lima<sup>(25)</sup>, D. Pedro de Castelo Branco<sup>(26)</sup>, Diogo da Silveira<sup>(27)</sup> ou D. Garcia de Noronha<sup>(28)</sup>; todos eles, à excepção de Leonel Coutinho, haviam comandado navios e armadas na Carreira durante o reinado de D. João III. A estes, juntavam-se então os estudos recentes sobre outras grandes figuras do Estado da Índia, como Vasco da Gama<sup>(29)</sup>, Afonso de Albuquerque<sup>(30)</sup> e D. Francisco de Almeida<sup>(31)</sup>, que acrescentavam muita informação à que havia sido coligida anteriormente. Este conjunto numeroso de estudos biográficos<sup>(32)</sup> ou de armadas<sup>(33)</sup> foi enriquecido posteriormente com outros estudos sobre figuras relevantes dos primórdios da Carreira<sup>(34)</sup>, a que se vão acrescentando as pesquisas em curso de Teresa Lacerda sobre os capitães da Carreira<sup>(35)</sup>, de Andreia Martins de Carvalho sobre Nuno da Cunha<sup>(36)</sup> e de Alexandra Pelúcia sobre Martim Afonso de Sousa<sup>(37)</sup>. Este trabalho decorreu também do nosso interesse particular pela política expansionista de D. João III que, entretanto, analisámos nas suas linhas gerais, noutros dois estudos<sup>(38)</sup>.

\*  
\* \*

Este numeroso conjunto de biografias não tinha como tema central da sua análise a Carreira da Índia, salvo no caso dos trabalhos de Teresa Lacerda. No entanto, as informações aí disponibilizadas enriqueceram significativamente o conhecimento do seu funcionamento e abriram pistas para uma abordagem diferente, mais preocupada, enfim, com questões de natureza social e política. Estruturado em função do estado da questão em 1998, e limitado à dimensão de uma comunicação a um Simpósio, este estudo teve como objectivo definir o quadro de capitães-mores das armadas que ligaram Portugal à Índia no reinado de D. João III, que havia começado a ficar delineado com a publicação das biografias atrás citadas, ao mesmo tempo que se procurava responder a uma questão básica: quais foram os critérios que levaram à escolha desses capitães-mores por D. João III?<sup>(39)</sup>

Inicialmente, deixámos de parte o reinado de D. Manuel I por duas razões. Em primeiro lugar, porque os primeiros anos constituíram um período experimental em que a maioria dos oficiais escolhidos era inevitavelmente inexperiente na Carreira<sup>(40)</sup> enquanto o governo do *Piedoso* corresponde a um período em que as viagens na rota do Cabo foram desde o início um processo rotineiro. Fixámo-nos ainda no estudo de um reinado, porque nesta matéria entra em linha de conta a vontade pessoal do monarca e, em regra, nos séculos XV e XVI os governantes condicionaram significativamente o processo expansionista<sup>(41)</sup>, pelo que neste caso interessou-nos integrar esta decisão política (a escolha do capitão-mor) no cruzamento entre um longo processo (a história da Carreira da Índia) e uma conjuntura específica (o reinado de D. João III).

A correspondência entre D. João III e o conde da Castanheira mostra-nos que, de facto, o monarca acompanhava de perto a constituição das armadas e que lhe cabia sempre a última palavra nas nomeações dos capitães e capitães-mores, mesmo no caso de navios de armadores. Em 1533, por exemplo, o rei acabou por nomear D. João Pereira capitão-mor de um armada desse ano invocando simplesmente «alguns respetos que me a este movem», depois de ter pensado enviar este fidalgo sob a autoridade de D. Gonçalo Coutinho<sup>(42)</sup>.

## A CAPITANIA-MOR DAS ARMADAS

O comando supremo das armadas da Carreira da Índia foi sempre entregue a fidalgos. Nas primeiras décadas, raramente encontramos entre eles chefes de linhagem, salvo em casos excepcionais como o de 1509, quando a armada foi confiada a D. Fernando Coutinho, o marechal do Reino, ou o de 1524 quando D. Vasco da Gama empreendeu a sua terceira viagem à Índia já ostentando o título de 1.º conde da Vidigueira.

Ainda assim, parece claro que o campo de recrutamento dos capitães-mores da Carreira estava limitado a um sector específico da nobreza – o de uma fidalguia proeminente, muitas das vezes aparentada com as principais casas senhoriais do país, mas em regra ligada a ramos secundários das mesmas. No caso específico da armada de 1500 tivemos ocasião de demonstrar que Pedro Álvares Cabral era, sem dúvida, o membro da armada com uma posição social mais elevada, o que reforçava a sua autoridade sobre os restantes oficiais da armada<sup>(43)</sup>.

De facto, não podia ser de outro modo; a organização militar do país não assentava num modelo de hierarquia por patentes, mas num sistema de cariz senhorial em que a proeminência social e a solidariedade das linhagens eram os principais elementos definidores da autori-

dade de um oficial. Assim, num navio que tinha por missão realizar uma viagem longa e arriscada, o detentor da autoridade máxima tinha que ser um indivíduo naturalmente (logo socialmente) superior<sup>(4)</sup>.

Nos primeiros anos, os detentores deste cargo poderiam, eventualmente, já ter experiência do mar, mas não tinham prática da navegação pela rota do Cabo. Em regra, as suas responsabilidades não passavam pela condução dos navios, que era competência dos pilotos. Muitas informações dispersas confirmam esta norma. Por vezes, a documentação informa que certos capitães eram, simultaneamente, pilotos dos navios. São, todavia, informações esparsas que assinalam casos excepcionais. Veja-se, a propósito, uma carta que Afonso de Albuquerque enviou a Tristão da Cunha a propósito da viagem que ambos haviam realizado em 1506. Albuquerque, que acumulara à última hora o cargo de piloto com o de capitão da sua nau, chegara primeiro a Moçambique e gabara-se do feito o que agastara Tristão da Cunha. Na carta em apreço, Albuquerque defendia que se vangloriara em competição com o piloto do capitão-mor pois «vós ereis obrigado fazerdes vosso caminho por conselho de vosso piloto»<sup>(45)</sup>. Mais tarde, Diogo do Couto, por exemplo, reafirmava esta ideia da separação de competências entre os pilotos e os capitães no que respeitava à condução dos navios, ao relatar os sucessos das viagens das duas armadas que saíram do Tejo no Outono de 1547<sup>(46)</sup>.

Isto não invalida, porém, que os capitães tivessem poderes suficientes para dar ordens aos pilotos em matérias de navegação, como sucedeu, por exemplo, na viagem de D. Leonardo de Sousa, em 1555, em que, segundo o jesuíta António de Quadros, perante os erros dos pilotos «foi necessário ao capitão mandar de seu poder absoluto desviar a nau muito ao mar [...]»<sup>(47)</sup>. Um outro caso que deixa claras as diferentes competências de capitães e de pilotos e o modo como estes podiam entrar em conflito é-nos narrado por Fernão Lopes de Castanheda, a propósito da viagem para a Índia da nau de António Galvão, em 1526 que, segundo João de Barros «fora de toda a esperança passou a Índia» no próprio ano<sup>(48)</sup>. Neste caso os incidentes começaram ainda no Atlântico, e a discórdia foi tal que a certa altura o piloto «fez fazer um auto em como o capitão lhe tomava o seu ofício e queria meter a nau ao fundo [...]»<sup>(49)</sup>.

Assim, em condições normais, cabia aos capitães zelar pela manutenção da disciplina a bordo e, quando necessário, conduzir as relações diplomáticas e fazer a guerra. Era nestas tarefas que se lhes exigia competência específica, e estas eram, sem dúvida, funções próprias de um fidalgo.

Como é sabido, os navios das armadas desgarravam muitas vezes, pelo que a autoridade do capitão-mor sobre o conjunto das unidades que zarpavam de Lisboa ou de Cochim nem sempre era efectivo. De qualquer modo, o cargo era prestigioso, envolvia responsabilidades acrescidas e proporcionava um ascendente do seu titular sobre todas as unidades e respectivas tripulações que seguiam na sua conserva. Dispunham, pois, de uma autoridade que os distinguia e que nem sempre era bem aceite. Veja-se o caso de António de Brito que, segundo o próprio rei, não teria aceite a capitania de uma nau da armada de 1533 «por eu ter nomeado capitães-mores nessas armadas, ou por outros respeitos»<sup>(50)</sup>.

A identificação dos navios da Carreira e dos seus capitães é uma tarefa espinhosa – viável, mas morosa, exigindo paciência e uma boa capacidade de trabalho. Frequentemente, as fontes são contraditórias, especialmente as crónicas e as relações de armadas, mas a sua consulta, em articulação com a documentação manuscrita disponível, possibilita uma identificação muito rigorosa da quase totalidade dos casos. A inventariação dos capitães-mores, por sua vez, é mais fácil, embora a documentação ainda contenha algumas discrepâncias, nomeadamente no reinado de D. João III. Com efeito, os cronistas não são unânimes sequer na

nomeação dos capitães-mores das armadas. Neste estudo guiamo-nos, basicamente, pela *Relação das Naos e Armadas da Índia* existente na British Library<sup>(51)</sup>, articulada sobretudo com os estudos biográficos atrás citados e com as informações dos cronistas. Do cruzamento da sua informação resultou o quadro que apresentamos em anexo. É possível que algumas das nossas opções não estejam correctas e que outro tipo de documentação as venha contrariar. Parece-nos, porém, que ligeiras alterações a esse quadro dificilmente alterarão as conclusões que decorrem desta comunicação.

Para as armadas do Reino, ou seja as que realizaram a torna-viagem. Esta opção deve-se, em primeiro lugar, ao facto de um número considerável de capitães e alguns dos capitães-mores das frotas que fizeram a ligação entre a Índia e Portugal, terem sido escolhidos no Oriente sem que o rei interviesse directamente na sua nomeação e em função dos indivíduos que se preparavam para regressar ao Reino em cada ano. Além disso, nessas situações, a atribuição da capitania-mor da viagem para o Reino levanta mais dúvidas num número significativo de casos, pelo que só uma análise mais detalhada poderá resolver correctamente o problema. Finalmente, deve-se notar que, embora o modelo de nomeação para comandos da torna-viagem tivesse obedecido ao mesmo critério social<sup>(52)</sup>, as condicionantes políticas eram diferentes, embora o monarca procurasse intervir dentro do que era previsível.

## OS CAPITÃES-MORES DAS ARMADAS DA ÍNDIA NO REINADO DE D. MANUEL I

A definição de um modelo que parece ter condicionado a maioria das nomeações joaninas levou-nos a recuar no tempo e observar também o governo manuelino a fim de tentar perceber se essa norma já havia sido seguido pelo *Venturoso*.

Conforme já referimos, no que respeita aos primeiros anos não temos evidências documentais que atestem uma grande experiência do mar da maior parte dos comandantes supremos das armadas. O primeiro capitão-mor que partiu para o Oriente já com experiência da Carreira foi Vasco da Gama, numa fase crucial, quando comandou a expedição de 1502. Neste caso, porém, parece-nos que a sua escolha terá resultado, mais do seu conhecimento do Malabar (as características do litoral e do clima, assim como dos principais chefes políticos e comerciais) do que a experiência da navegação pela rota do Cabo<sup>(53)</sup>.

Depois, em 1506, Afonso de Albuquerque empreendeu uma segunda viagem na rota do Cabo, mas realizou o percurso até à África Oriental sob a autoridade de Tristão da Cunha. Em 1507, D. Manuel I despachou várias pequenas armadas e dois dos capitães-mores já haviam estado na Índia – Filipe de Castro, que participara na armada de 1504, e Fernão Soares que integrara a de 1505, e que fora aliás o capitão-mor da torna-viagem<sup>(54)</sup>. Além disso, podemos notar ainda que dois outros capitães-mores enviados por D. Manuel I ao Índico na primeira década quinhentista já tinham experiência de navegação de longo curso. Foi o caso de Lopo Soares de Albergaria (1504) e de Diogo Lopes de Sequeira (enviado em 1508 a Malaca), que antes haviam sido capitães da fortaleza de São Jorge da Mina, em 1495-1499 e 1503-1506, respectivamente<sup>(55)</sup>. Finalmente, deve-se notar ainda que em 1509 o sota-capitão da armada, Pedro Afonso de Aguiar, realizou então a sua terceira viagem à Índia e que, devido à morte do marechal, em Calicute, comandou os navios que empreenderam a torna-viagem, em 1510<sup>(56)</sup>. Além disso, as armadas que saíam regularmente do Tejo levavam, em regra, vários capitães que já haviam realizado antes a mesma viagem<sup>(57)</sup>.

O envio para a Índia de capitães experimentados prosseguiu na segunda década quinhentista, mas nesse decênio já a maioria dos capitães-mores juntavam ao seu estatuto social elevado a experiência de outras jornadas na Carreira. Foi o que sucedeu por sete ocasiões, nos anos de 1512<sup>(58)</sup>, 1514<sup>(59)</sup>, 1515<sup>(60)</sup>, 1517<sup>(61)</sup>, 1518<sup>(62)</sup>, 1519<sup>(63)</sup> e 1520<sup>(64)</sup>. Depois, a maior parte dos capitães-mores nomeados por D. João III também eram homens experientes na Carreira que tinham, simultaneamente, um estatuto social à altura da importância e da relevância do cargo.

Conforme dissemos anteriormente, este posto não exigia nem conhecimentos náuticos nem prática de pilotagem, mas compreende-se que, em regra, os monarcas preferissem atribuí-lo a indivíduos que já tinham experiência de vida a bordo numa viagem tão longa e com características tão extraordinárias como esta em que era necessário assegurar a vivência minimamente harmoniosa de um conjunto assaz variado de indivíduos (a maior parte deles gente rude), fechados durante meses num espaço exíguo e numa situação de risco permanente. Era, assim, natural que o comando supremo das armadas fosse confiado a veteranos da Carreira.

Durante a primeira metade do século XVI, foram vários os fidalgos que realizaram três e mais viagens na Carreira, pelo que em muitos casos a nomeação para a capitania-mor podia ser encarada ainda como o corolário de longos e trabalhosos serviços prestados à Coroa. Casos como os de Jorge de Brito, Manuel de Lacerda, Filipe de Castro ou Fernão Peres de Andrade parecem ajustar-se a este raciocínio.

### AS NOMEAÇÕES DE D. JOÃO III

O quadro que apresentamos em anexo mostra-nos a lista dos fidalgos que o *Piedoso* nomeou para a capitania-mor da Carreira, acompanhada de referências sumárias à sua experiência anterior na navegação pela rota do Cabo ou, para os que não a tinham, a sua experiência no comando de outras armadas ou o facto de irem ou não acompanhados de outros capitães veteranos da Índia. Além disso, procuramos definir qual era o cargo que esses capitães-mores deviam desempenhar após a chegada à Índia.

Vemos, em primeiro lugar, que ao longo de 37 anos o monarca despachou 43 armadas; em 1522, logo após a sua subida ao trono, limitou-se a enviar três navios; mais tarde, na Primavera de 1533 zarparam duas esquadras com comandos autónomos e, na de 1548 foram despachadas três. Além disso, no Outono de 1533 e de 1537 partiram armadas de reforço e no Outono de 1547, zarparam duas esquadras. Trata-se, como se vê, de uma circulação intensa, a que se acrescentaram vários navios de aviso e outros enviados expressamente para a costa oriental africana<sup>(65)</sup>. Deixando de lado o caso de 1522 em que não foi organizada uma armada, tudo leva a crer que em seis ocasiões o monarca não nomeou capitão-mor da armada: em 1526, 1530, 1531, 1537 (Primavera), 1542 e 1549. Notamos, porém, que nesses anos muitos dos capitães que fizeram a viagem, como sucedeu em 1526, já haviam percorrido a rota do Cabo.

Olhando para o conjunto dos capitães-mores identificados vemos que, em regra, D. João III entregou o cargo a fidalgos veteranos da Carreira. Entre 1523 e 1548, só contamos cinco capitães-mores que assumiram o posto na sua primeira viagem ao Oriente. Destes, dois eram capitães bem experimentados na navegação de longo curso no Atlântico – Martim Afonso de Sousa (1534) e Pero Lopes de Sousa (1539), seu irmão, que haviam comandado a expedição que consolidara a autoridade portuguesa sobre a costa brasileira entre 1530 e 1532. No que respeita aos outros, Lourenço Pires de Távora (1546), além de ser um fidalgo de estatuto social elevada<sup>(66)</sup>, ia acompanhado de vários capitães veteranos, conforme se pode ver no quadro em

anexo. Também Diogo da Silveira (1523), cujas particularidades da nomeação veremos adiante, levou consigo vários capitães experientes. Assim, só numa das expedições do Outono de 1547<sup>(67)</sup> é que topamos com um quadro de comandantes totalmente inexperiente na Carreira. Assim, neste período que medeia entre 1523 e 1548, parece ter prevalecido a regra que se começara a esboçar na parte final do reinado de D. Manuel I.

A documentação deixa claro que esta norma não resultou de uma mera coincidência, mas correspondia a uma opção política do monarca. Conforme foi demonstrado recentemente por Teresa Lacerda, o rei procurava assegurar então a nomeação de homens experimentados para a capitania dos navios da Carreira da Índia<sup>(68)</sup>.

A anteceder este período marcado por uma certa rotina, temos o caso dos anos de 1522 e 1523. No primeiro, a morte súbita de D. Manuel I, a 13 de Dezembro de 1521, alterara bruscamente a estratégia imperial da Coroa portuguesa, pois D. João III pôs fim, de imediato, à política cruzadística de seu pai. Em 1521, partira para a Índia um novo governador – D. Duarte de Meneses, capitão de Tânger, herdeiro de D. João de Meneses, o 1.º conde de Tarouca, prior do Hospital e alferes-mor do Reino. O envio para a Índia de um capitão assaz experimentado nas lides marroquinas e filho primogênito de um dos fidalgos mais próximos do *Venturoso*, e cabeça de uma ordem religiosa militar, coincidira com a chegada das notícias da descoberta do Preste João pelo que a Grande Cruzada parecia, finalmente, eminente. D. João III, porém, não partilhava os ideais do progenitor e no rescaldo da sua subida ao trono limitou-se a enviar três navios para o Índico com ordens para que fosse suspensa a edificação de novas fortalezas. Entre os capitães enviados no início de 1522 contava-se D. Pedro de Castelo Branco, jovem fidalgo da confiança pessoal do rei, que terá sido o primeiro homem a levar os sinais de mudança da política imperial para o Índico.

Depois, em 1523, apesar de seguirem alguns capitães experimentados, o capitão-mor era ainda muito jovem<sup>(69)</sup>, ao contrário do que seria depois a norma. Se olharmos para o quadro em anexo, notamos que Diogo da Silveira foi, nessa ocasião, o único capitão-mor da armada da Índia que permaneceu no Oriente sem ir provido de uma capitania. Em nosso entender, este caso relaciona-se ainda com o processo conturbado de transição da política expansionista de D. Manuel I para a de D. João III, que acabámos de referir e que culminaria com a humilhação de D. Duarte de Meneses, que seria aprisionado em 1524, sob a acusação de mau governo e corrupção e que, após o seu regresso, permaneceria encarcerado durante vários anos. Assim, o conjunto de oficiais da armada de 1523 destinava-se, aparentemente a colocar na Índia uma série de homens de confiança do novo monarca. O capitão-mor revelar-se-ia, mesmo um dos homens de confiança do rei, pois seria o único fidalgo a comandar três armadas da Carreira, ao longo do século XVI, e de ambas as vezes que regressou à Índia, em 1529 e em 1543, tinha por missão secundar os governadores ou assumir a governação se eles tivessem falecido entretanto<sup>(70)</sup>.

A partir de 1550 a situação é diferente. Entre esse ano e 1557, D. João III despachou oito armadas e só uma foi confiada a um veterano da Carreira – Diogo Lopes de Sousa, em 1551. Há, pois, uma mudança nítida de modelo de nomeação, que coincide com as duas únicas nomeações para o governo do Estado da Índia de fidalgos que nunca haviam estado no Oriente – D. Afonso de Noronha (1550) e D. Pedro de Mascarenhas (1554)<sup>(71)</sup>.

Além disso, diminuiu substancialmente o número de capitães com experiência que comandavam os navios da Carreira, pois nas armadas de 1555 e 1556 não seguiu nenhum capitão veterano da Índia, caso único se exceptuarmos a terceira armada de 1547, e para as de 1553 e 1557 só temos notícia de um em cada. Isto significa que, independentemente do número de tripulan-



tes experimentados naquela navegação, o comando das embarcações e das armadas passou a ser entregue frequentemente a fidalgos inexperientes, ao contrário da política precedente.

Note-se, no entanto, que a mudança nos critérios de selecção prendia-se unicamente com a experiência destes oficiais e não com o seu estatuto social. Nessa matéria tudo permanecia inalterado – o comando das armadas continuava a estar reservado a um grupo restrito de fidalgos.

Sintomaticamente, esta alteração do modelo da selecção dos comandos das armadas da Índia coincidiu com um período em que a Carreira da Índia perdeu muitos navios, sobretudo na torna-viagem. Com efeito, entre 1551 e 1560 perderam-se cinco navios na viagem para a Índia e 10 na de regresso, o que representa o pior desempenho da Carreira durante as primeiras nove décadas da sua existência<sup>(72)</sup>.

É certo que esta alteração no modelo das nomeações só por si não pode ser considerada como o facto responsável por tantas perdas. Com efeito, as duas décadas seguintes corresponderam ao período em que a Carreira registou menos perdas em toda a centúria quinhentista<sup>(73)</sup> embora encontremos de novo capitães-mores inexperientes em 60% das armadas<sup>(74)</sup>.

Parece-nos, assim, que a quebra do modelo que caracterizara, *grosso modo*, os anos de 1510 a 1550, se relaciona sobretudo com uma certa fragilidade do poder central face às pressões da fidalguia, embora esse novo modelo que foi a regra nos anos de 1550 a 1580 não possa ser apontado, só por si, como um factor potenciador das perdas na Carreira. Registe-se, no entanto, que foi quando se deu essa mudança, na década de 1551-60, bem caracterizada por Paulo Guinote e seus colegas como um «período algo incaracterístico»<sup>(75)</sup>, que decorreu a pior década da Carreira antes dos anos 90.

Quer isto dizer que a mudança de modelo de selecção dos capitães da Carreira pode ser um factor a ter em conta para a compreensão do maior número de insucessos da navegação pela rota do Cabo nos anos de 1550 a 1560, pois é possível que tal mudança tenha provocado, nessa altura, uma menor disciplina a bordo ou um menor cuidado no acondicionamento das cargas.

Note-se, finalmente, que o ano de 1550 marca também uma outra alteração significativa. Até então, a maioria dos capitães-mores nomeados pelo rei iam providos de um dos principais cargos de comando do Estado da Índia<sup>(76)</sup>. Excluindo o caso de Diogo da Silveira, em 1523<sup>(77)</sup>, só por sete ou oito vezes<sup>(78)</sup> o capitão-mor tinha tido por missão regressar de imediato ao Reino comandando a armada da torna-viagem. Habitados a ver chegar altas figuras do Estado da Índia à cabeça das armadas, aparentemente alguns dos fidalgos estacionados na Ásia terão visto com desdém os que aceitavam comandar viagens de ida e volta, como se depreende das palavras atribuídas por Diogo do Couto a Martim Afonso de Sousa. A propósito da chegada a Goa de Fernão Peres de Andrade, em 1544, quando este fidalgo realizava a sua segunda viagem de ida e volta sem ficar no Oriente, e logo a seguir a viagem semelhante empreendida por Diogo da Silveira, Martim Afonso teria comparado os dois capitães-mores a «mus de carga»<sup>(79)</sup>. Apesar dos remoques a que se poderiam sujeitar, o mesmo Diogo do Couto mostra-nos que alguns indivíduos prefeririam uma capitania-mor de ida e volta a assumirem a capitania de uma fortaleza na Índia, como terá sido o caso de Francisco de Sousa Tavares que, segundo o cronista, negociou com o monarca a mercê do comando da armada de 1540 a troco de uma nomeação anterior para a capitania de Diu<sup>(80)</sup>.

Depois de 1550, nenhum capitão-mor levava uma nomeação para desempenhar cargos no Oriente, salvo os vice-reis. Embora neste caso não nos pareça que esta alteração tenha tido qualquer tipo de implicação na evolução da história da Carreira, parece-nos importante registá-la, pois ajuda-nos a notar como o monarca modificou a sua política de nomeação dos comandos da Carreira da Índia, nos últimos anos do seu reinado.

## CONCLUSÃO

Por meados do século XVI, o Império Português aumentava consideravelmente a sua influência ao alargar a sua intervenção ao Extremo Oriente, a Timor, ao Ceilão, em torno de Goa e na Província do Norte, ao mesmo tempo que impunha definitivamente a sua presença no território brasileiro, ao longo da sua orla costeira, e que dava os primeiros passos firmes pelo sertão adentro com a fundação de São Paulo de Piratininga. Era simultaneamente a época em que cresciam os negócios no Atlântico (sobretudo os do açúcar e dos escravos). Ao Império Marítimo, centrado no domínio de redes de comércio, acrescentava-se agora o domínio de espaços tanto na Índia como no Brasil. Época particularmente dinâmica, verificava-se então um crescente protagonismo dos missionários e dos mercadores na construção do Império, o que gerava um manifesto despeito entre a fidalguia, que muitas das vezes confundia a sua menor influência e a liberalização do comércio como sinais de decadência do Império

Esta diversificação das áreas de intervenção da Coroa coincidiu com a fase final do reinado de D. João III, quando este dava sinais de alguma debilidade física, e vivia o drama da crise dinástica, salva por então pelo nascimento do neto, D. Sebastião<sup>(1)</sup>. Neste contexto conturbado, de grandes mudanças, que pela primeira vez punham em causa o modelo que sustentara o Império desde os primórdios da Expansão, a Carreira da Índia não tinha o mesmo papel fulcral dos anos anteriores (à escala global do Império). Tal facto, poderá ter contribuído para que o monarca alterasse o modelo das escolhas dos seus oficiais nomeadamente no caso dos capitães-mores.

## NOTAS

(<sup>1</sup>) Além de ter em conta os trabalhos mais recentes sobre a Carreira, este artigo enquadra-se no projecto *A nobreza e o Estado da Índia*, que dirijo no âmbito das actividades do Centro de História de Além-Mar, e tem presente também uma obra que coordenámos e que já estava em preparação em 1998, mas que só foi dada à estampa mais tarde: *A nobreza e a Expansão. Estudos Biográficos*, Cascais, 2000.

(<sup>2</sup>) Agradeço a Teresa Lacerda as informações que me disponibilizou, nomeadamente as relativas à correspondência entre D. João III e o conde da Castanheira, a propósito da organização das armadas da Carreira. Agradeço ainda a Artur Teodoro de Matos a leitura prévia deste trabalho e as suas sugestões preciosas.

(<sup>3</sup>) Durante o seu extenso itinerário, as naus da Carreira da Índia passavam por regiões com climas diferentes, desde as calmarias equatoriais até ao Inverno austral. Pelo contrário, o sistema de rotas inter-continetais do Império Espanhol dispensava o contorno do continente americano, pelo que as suas duas rotas de longo curso que ligavam a Europa à América, através do Atlântico, e a América à Ásia, pela via do Pacífico, percorriam itinerários que atravessavam um corredor relativamente estreito, situado, grosso modo, entre os 10° N e os 40° N. Para o funcionamento destas rotas vide: Antonio García-Baquero González, *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilha, 1992; William Lytle Schurtz, *El galeón de Manila*, Madrid, 1992.

(<sup>4</sup>) Não existe uma obra semelhante às citadas na nota anterior para a Carreira da Índia. Para as características principais desta rota vide C.R. Boxer, *From Lisbon to Goa, 1500-1750. Studies in Portuguese Maritime Enterprise*, Londres, 1984; Vitorino Magalhães Godinho «A rota do cabo da Boa Esperança: de Vasco da Gama ao começo do século XIX» in *Ensaio II*, Lisboa, 1978, pp. 281-322; Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, «A evolução da Carreira da Índia até aos inícios do século XVII» in *Portugal no mundo* (dir. de Luís de Albuquerque), 6 vols., Lisboa, 1989, vol. 4, pp. 105-130.

(<sup>1</sup>) Esta comunicação foi apresentada em 1998, mas o texto que agora se publica só foi redigido no final de 2002. Embora as principais conclusões apresentadas em 1998 não tenham sofrido nenhuma alteração, o facto de se ter encerrado recentemente o ciclo comemorativo dos Descobrimientos Portugueses levou-nos a sentir a necessidade de acrescentar-lhe um ponto prévio que analise a evolução da historiografia sobre a Carreira da Índia nos últimos anos, articulando-a, assim, com os objectivos específicos desta comunicação.

(<sup>2</sup>) As comunicações apresentadas nessa reunião foram publicadas em *Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa* (ed. Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe Thomaz), Angra do Heroísmo, 1998.

(<sup>3</sup>) O tema deste colóquio foi *O domínio do Atlântico nos séculos XV e XVI* e as comunicações aí apresentadas foram publicadas em *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, 1988.

(<sup>4</sup>) Os trabalhos apresentados nesse encontro foram reunidos em *Ars Nautica. Fernando de Oliveira e o seu tempo. Humanismo e arte de navegar no Renascimento Europeu (1450-1650)*. *Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e da Cartografia* (dir. de Inácio Guerreiro e Francisco Contente Domingues), Cascais, 2000.

(<sup>5</sup>) As actas deste congresso encontram-se na obra *Portos, escalas e ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do Congresso Comemorativo do regresso de Vasco da Gama a Portugal* (coord. de Avelino Freitas de Meneses), 2 vols., Lisboa e Ponta Delgada, 2001.

(<sup>6</sup>) Este trabalho foi apresentado ao Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa, em 1993, para provas de aptidão científico-pedagógica em História, e foi publicado em Cascais, em 1997.

(<sup>7</sup>) A. A. Marques de Almeida, *Capitais e capitalistas no comércio da especiaria. O eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549). Aproximação a um estudo de Geoconfiança*, Lisboa, 1993.

(<sup>8</sup>) Trata-se do estudo de André Murteira sobre *A Carreira da Índia no início do século XVII* e do de Teresa Lacerda sobre *Os capitães da Carreira da Índia na primeira metade do século XVI*.

(<sup>9</sup>) Cf. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, «O movimento da Carreira da Índia nos séculos XVI-XVII. Revisão e propostas», in *Mare Liberum*, Lisboa, n.º 4, 1992, pp. 187-265; Idem, *Naufrágios e outras perdas da «Carreira da Índia». Séculos XVI e XVII*, Lisboa, 1998. Este segundo trabalho inclui uma análise da história da Carreira desde o seu início até meados de Seiscentos.

(<sup>10</sup>) Entre os seus estudos destacamos «A provedoria das armadas da ilha Terceira e a Carreira da Índia no século XVI», in *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa- Actas* (ed. Luís de Albuquerque e Inácio Guerreiro), Lisboa, 1985, pp. 63-72; «Quem vai ao mar em terra se avia». Preparativos e recomendações aos passageiros da Carreira da Índia no século XVI», in *Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa ...*, pp. 377-394. Quanto à publicação de fontes, em 1994, Artur Teodoro de Matos reuniu três estudos sobre a Carreira num volume de ensaios; aí, analisava documentos relativos à viagem da nau *São Pantalhão*, (1592), os livros das naus S. *Roque e Nossa Senhora da Conceição* (1602-1603), e o regimento do capitão-mor e um relato de viagem da armada de 1629. Cf. Artur Teodoro de Matos, *Na rota da Índia. Estudos da Expansão Portuguesa*, Macau, 1994. Mais recentemente publicou o *Diário do conde de Sarzedas, vice-rei do Estado da Índia (1655-1656)*, Lisboa, 2001.

(<sup>11</sup>) Cf. Francisco Contente Domingues, *A Carreira da Índia*, Lisboa, 1998. Trata-se de um trabalho pouco extenso, destinado à grande divulgação, motivo porque não o podemos equiparar às sínteses que citámos atrás relativamente às rotas espanholas.

(<sup>12</sup>) De entre os seus trabalhos realce-se *Os navios da Expansão. O livro da Fabrica das naus de Fernando de Oliveira e a arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*, 2 vols., Lisboa, 2000 (dissertação de doutoramento em História apresentada à Faculdade de Letras de Lisboa – texto fotocopiado).

(<sup>13</sup>) Cf. Luís Adão da Fonseca, «Os comandos da segunda armada de Vasco da Gama à Índia (1502-1503), in *Mare Liberum*, Lisboa, n.º 16, 1998, pp. 33-55; Idem, *Pedro Álvares Cabral, uma viagem*, Lisboa, 1999.

(<sup>14</sup>) Cf. José Virgílio Pissarra, *A armada da Índia. Cômputo, tipologia e funcionalidade das armadas de guerra portuguesas do Oriente (1501-1510)*, (dissertação de mestrado em História dos Descobrimientos e da Expansão Portuguesa apresentada à Faculdade de Letras de Lisboa), Lisboa, 2001, texto fotocopiado.

(<sup>15</sup>) O estudo exaustivo dos indivíduos conhecidos da armada de 1500, proporcionou não só uma definição mais rigorosa dos sucessos da armada e dos seus principais protagonistas, como ajudou a compreender o modelo sócio-político que, aparentemente, condicionou a nomeação dos comandos da armada. Cf. a obra publicada sob a nossa direcção *Os descobridores do Brasil. Exploradores do Atlântico e construtores do Estado da Índia*, Lisboa, 2000.

(<sup>16</sup>) Fernão Peres de Andrade foi capitão-mor das armadas de 1535 e de 1544, e já viajara outras duas vezes para a Índia no reinado de D. Manuel I, em 1505 e em 1515, neste caso com a missão de levar à China o primeiro embaixador d'el-Rei à corte do Celeste Império. Referimo-nos à sua biografia num estudo centrado na figura de seu irmão: «Simão de Andrade, fidalgo da Índia e capitão de Chaul», in *Mare Liberum*, Lisboa, , n.º 9 (*O Estado da Índia e a Província do Norte, actas do VII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*), 1995, pp. 99-116.

(<sup>21</sup>) Leonel Coutinho foi capitão nas armadas de 1504, 1506 e 1509. Cf. o nosso estudo «Leonel Coutinho, um dos primeiros veteranos da Carreira da Índia», in *A Carreira da Índia e as rotas dos estreitos. Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa* (ed. Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe Thomaz), Angra do Heroísmo, 1998, pp. 627-666.

(<sup>22</sup>) António de Saldanha realizou cinco viagens de ida e volta na Carreira entre 1503 e 1533. Foi capitão-mor da primeira armadas que o rei enviou ao Mar Vermelho (1503-1505), foi também capitão-mor da Índia de 1517 e das armadas do Reino de 1520 e 1533. Integrou ainda as armadas da Índia de 1506, de 1509 e de 1528. Veja-se o nosso artigo «Saldanha, António de» in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses* (direcção de Luís de Albuquerque), 2 vols., Lisboa, 1994. Sobre este fidalgo dispomos de um estudo mais desenvolvido, mas com lacunas – Alexandre Lobato, *António de Saldanha. His times and his achievements*, Lisboa, 1962.

(<sup>23</sup>) Manuel de Lacerda partiu pela primeira vez para o Índico em 1506; mais tarde, foi capitão de um dos navios da armada de 1517 e, finalmente foi capitão-mor da armada de 1527. Sobre a sua biografia vide Alexandra Pelúcia, «Manuel de Lacerda, guerreiro e náufrago» in *A nobreza e a Expansão. Estudos Biográficos*, Cascais, 2000, pp. 253-271.

(<sup>24</sup>) Filipe de Castro foi um dos capitães da armada de 1504, comandou uma das armadas saídas do Tejo em 1507 e foi o capitão-mor da armada de 1525. Para a sua carreira vide André Murteira, «Filipe de Castro, capitão da Carreira da Índia» *Ibidem*, pp. 273-296.

(<sup>25</sup>) Depois de uma primeira estadia na Índia, cujo início não é datável, D. Francisco foi o capitão-mor da armada de 1547. Cf. Sofia Diniz, «D. Francisco de Lima, capitão de Goa», *Ibidem*, pp. 297-315.

(<sup>26</sup>) D. Pedro de Castelo Branco foi capitão de um navio que partiu para a Índia em 1522, e foi capitão-mor da armada que zarpou para Oriente no Outono de 1533. Cf. Andreia Martins de Carvalho, «D. Pedro de Castelo Branco, capitão de Ormuz», *Ibidem*, pp. 319-338.

(<sup>27</sup>) Diogo da Silveira foi o único fidalgo a quem foi confiada a capitania-mor de três armadas da Índia no século XVI – as de 1523, 1529 e de 1543. Cf. Silvina Silvério, «Diogo da Silveira, capitão-mor da Carreira da Índia», *Ibidem*, pp. 339-376.

(<sup>28</sup>) D. Garcia de Noronha, sobrinho de Afonso de Albuquerque, foi capitão-mor da armada de 1511 e voltou a comandar a armada da Índia em 1538, quando regressou ao Oriente com o título de vice-rei. Sobre a sua biografia seguimos o estudo de Vanda Jordão, a publicar na obra que coordenamos com Alexandra Pelúcia, *Capitães de Afonso de Albuquerque* (no prelo).

(<sup>29</sup>) Como é sabido, Vasco da Gama comandou as armadas de 1497, 1502 e 1524. Para a sua biografia vide Geneviève Bouchon, *Vasco da Gama*, Lisboa, 1998; Sanjay Subrahmanyam, *A carreira e a lenda de Vasco da Gama*, Lisboa, 1998; Luís Adão da Fonseca, *Vasco da Gama, o homem, a viagem a época*, Lisboa, 1998.

(<sup>30</sup>) Cf. Geneviève Bouchon, *Albuquerque, le lion des mers d'Asie*, Paris, *Éditions Desjonquères*, 1992.

(<sup>31</sup>) Cf. Joaquim Candeias da Silva, *O fundador do «Estado Português da Índia»*. D. Francisco de Almeida 1457 (?)-1510, Lisboa, 1996.

(<sup>32</sup>) Aos títulos atrás citados deve-se acrescentar ainda o estudo de António Alberto Banha de Andrade, *História de um fidalgo quinhentista português*. *Tristão da Cunha*, Lisboa, 1974.

(<sup>33</sup>) Algumas das primeiras armadas que demandaram o Índico foram analisadas individualmente por Jean Aubin ou por Geneviève Bouchon nos seus estudos sobre os primórdios da presença lusa no Oriente. Esses trabalhos foram reeditados recentemente em volumes de ensaios dos referidos autores. Cf. Jean Aubin, «L'apprentissage de l'Inde. Cochin, 1503-1504», in *Le latin et l'astrolabe. Recherches sur le Portugal de la Renaissance, son expansion en Asie et les relations internationales*, 2 vols. pub., Lisboa-Paris, 1996-2000, vol. 1, 1996, pp. 49-110; Geneviève Bouchon, «À propos de l'inscription de Colombo (1501). Quelques observations sur le premier voyage de João da Nova dans l'Océan Indien», in *Inde découverte, Inde retrouvée, 1498-1630*, Paris-Lisboa, 1999, pp. 195-132; Idem, «Le premier voyage de Lopo Soares en Inde (1504-1505)», *Ibidem*, pp. 133-158; Idem, «L'inventaire de la cargaison rapportée de l'Inde en 1505», *Ibidem*, pp. 159-188. A estes trabalhos acrescenta-se o estudo de Maria do Rosário S. Themudo Barata A. Cruz, *O sistema de distribuição das cargas nas armadas da Índia*, Lisboa, 1988.

(<sup>34</sup>) É o caso de várias biografias publicadas em obras que dirigimos e que citámos atrás; assim, no volume *A nobreza e a Expansão*, além dos estudos já referidos, encontram-se biografias de Pedro Quaresma, capitão nas armadas de 1505, 1510 e 1517, (texto de Sónia Ramos - pp. 209-228) e de João Serrão, capitão em 1505, 1510 e 1514, (Maria Elisabete Ascensão - pp. 229-252). No volume *Descobridores do Brasil* foram publicados estudos sobre Sancho de Tovar, capitão em 1500 e 1518 (texto de Andreia Martins de Carvalho – pp. 73-87); Simão de Miranda, capitão em 1500 e 1512 (Madalena Ribeiro – pp. 91-109); Pero de Ataíde, capitão em 1500 e 1502 (André Teixeira – pp. 123-155); Nicolau Coelho, capitão em 1497, 1500 e 1503 (Sónia Ramos – pp. 157-173); Lourenço Moreno, que integrou as armadas de 1500 e 1510 (Alexandra Pelúcia – pp. 279-297); Duarte Pacheco Pereira, que

participou nas de 1500 e 1503 (André Murteira – pp. 299-329) e Vasco da Silveira, que integrou as de 1500, 1504 e 1509 (Pedro Mendes – pp. 331-352). Finalmente, devemos salientar o estudo de Alexandra Pelúcia que analisa a composição dos comandos da armada de 1515: «A baronia do Alvito e a expansão manuelina no Oriente», comunicação apresentada ao Colóquio Internacional *A Alta Nobreza e a Fundação do Estado da Índia*, Lisboa, 2001 (a publicar nas respectivas actas).

(\*) Teresa Lacerda, que já apresentou alguns resultados da sua investigação nos estudos «Os capitães da Carreira da Índia no reinado de D. Manuel I», comunicação apresentada ao colóquio *A governação da Índia. Concepções e práticas no reinado de D.Manuel I* (Arrábida, 19 e 20 de Abril de 2002); «A nobreza na Carreira da Índia – uma avaliação social», comunicação apresentada ao Congresso Internacional *D. João III e o Império* (Lisboa e Tomar, 2002).

(\*) Nuno da Cunha participou na armada de 1506 e comandou a de 1528, quando partiu para o Oriente com o título de governador. Sobre este fidalgo beneficiamos dos trabalhos que têm vindo a ser realizados por Andreia Martins de Carvalho no âmbito da preparação da sua dissertação de mestrado, subordinada ao tema *Redes de parentesco: a nobreza no contexto do governo da Índia de Nuno da Cunha*.

(\*) Martim Afonso de Sousa, depois de ter sido capitão-mor da costa do Brasil (1530-1532), foi capitão-mor da armada da Índia em 1534 e de novo em 1541, quando partiu com o título de governador. Acrescente-se que o capitão-mor da armada de 1539 foi Pero Lopes de Sousa, irmão de Martim Afonso. Este fidalgo tem vindo a ser estudado por Alexandra Pelúcia no âmbito da preparação da sua dissertação de doutoramento, subordinada ao tema *Martim Afonso de Sousa e a sua linhagem: o papel da elite dirigente da Expansão Portuguesa nos reinados de D. João III e D. Sebastião*.

(\*) Cf. os nossos estudos «A política expansionista de D. João III (1521-1557); uma visão global», comunicação apresentada ao *X Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*. Salvador (Bahia), 4 a 9 de Dezembro de 2000 (a aguardar a publicação das respectivas actas); *O Império Português em meados do século XVI* lição apresentada em provas públicas para obtenção de grau de Agregado em História (Lisboa, 18 de Junho de 2002) a publicar in *Anais de História de Além-Mar*, Lisboa, vol. 3, 2002 (no prelo).

(\*) Neste trabalho limitámo-nos à identificação dos fidalgos que detiveram a capitania-mor na viagem de Portugal para a Índia. Alguns regressaram de imediato com as naus da carga, como sucedeu, por exemplo, nos casos de Fernão Peres de Andrade, em 1535 e em 1545, ou nos de Diogo da Silveira, em 1543, ou de Lourenço Pires de Távora, em 1546. No entanto, muitos dos outros saíram do Reino com nomeações para cargos no Estado da Índia, pelo que nas viagens de regresso havia que proceder a reajustamentos, quer na definição da capitania de alguns navios, quer na indigitação ou não de capitães-mores. Trata-se, pois, de uma matéria menos conhecida e menos documentada, em que, aparentemente, a capitania-mor parece ter sido menos relevante e menos sujeita a determinações políticas do rei.

(\*) Ainda assim, tivemos ocasião de demonstrar que desde a viagem de Pedro Álvares Cabral, todas as armadas levavam alguns oficiais que já haviam realizado pelo menos uma viagem de ida e volta à Índia. Cf. o nosso estudo sobre Leonel Coutinho, citado atrás.

(\*) Além dos nossos estudos sobre a política imperial de D. João III, citados atrás, veja-se, para os antecessores do *Piedoso*, o nosso estudo «D.Afonso V e o Atlântico: a base do projecto expansionista de D.João II», in *Mare Liberum*, Lisboa, n.º 17, 1999, pp. 39-71; e os trabalhos de Luís Filipe Thomaz, «O projecto imperial joanino (tentativa de interpretação global da política ultramarina de D.João II)» in *De Ceuta a Timor*, Carnaxide, 1994, pp.149-167; «L'idee imperiale manueline», in *La Decouverte, le Portugal et l'Europe. Actes du Colloque*, Paris, 1990.

(\*) Cf. *Letters of John III*, p. 74.

(\*) Cf. o nosso estudo «A armada de Pedro Álvares Cabral: significado e protagonistas» in *Descobridores do Brasil ...*, pp. 11-701.

(\*) Sobre esta matéria vejam-se os estudos de Teresa Lacerda citados atrás.

(\*) Cf. *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam* (dir. de R.A. Bulhão Pato e H. Lopes de Mendonça), 7 vols., Lisboa, 1884-1935, vol. III, p. 253. Relativamente à armada de Francisco Barreto, o cronista informa que «porque [...] partiram mais tarde, quando tomaram Moçambique foi a tempo que, afirmaram os pilotos, que o não poderiam já passar à Índia, pelo que ficaram ali invernando». Referindo-se, de seguida, à armada que saíra mais cedo Couto afirma: «Martim Correa da Silva e Cristovão de Sá, passadas as calmarias, foram seguindo sua derrota e indo demandar a costa da Índia, lhes deram algumas trovoadas, com que Martim Correa da Silva foi desgarrando, e sem poder ferrar a barra de Goa, foi tomar Angediva [...]. Cristovão de Sá, soube-se o seu piloto marear melhor, porque tanto que tomou fundo na costa da Índia, foi metendo ló para se por a barlavento de Goa, como fez, e foi haver vista da terra por Sarapatão, e dali foi demandar a barra de Goa, onde surgiu quase no mesmo tempo que Martim Correa da Silva tomou Angediva». *Ásia*, VI, vi, 7.

(\*) Cf. Paulo Guinote *et alia*, *Naufrágios e outras perdas ...*, p. 271.

(\*) Cf. *Ásia*, IV, i, 6.

(\*) *História*, VII, x. Castanheda volta a elogiar as capacidades náuticas de António Galvão, na sua segunda viagem à Índia, em 1533, voltando a referi-lo como mais competente que o piloto. Cf. *História*, VIII, lxiiii.

(\*) *Letters of John III*, p. 86.

(\*) *Relação das náos e armadas da Índia com os sucessos dellas que se puderam saber, para noticia e instrução dos curiosos, e amantes da Historia da Índia* (leitura e anotações de Maria Hermínia Maldonado), Coimbra, 1985 (manuscrito existente na British Library, Códice *Addington* 20902)..

(\*) Referindo-se à nau em que D. Fernando de Lima seguiria para a Índia nesse ano de 1537, para ir servir a Coroa na capitania de Ormuz, D. João III autorizava o armador do navio a «apresentar nas partes da Índia ao capitão-mor, governador em elas, pessoa alta que a torna viagem venha por capitão da dita nau». *Letters of John III*, p. 294.

(\*) A armada de 1502 foi preparada em função das más notícias trazidas por Pedro Álvares Cabral, em Julho de 1501. Nessa ocasião tornou-se claro que a presença lusa nas águas do Índico passava pelo confronto contra parte dos interesses havia muito instalados naquela região e em especial contra Calicute e os mouros de Meca. Coube, por isso, à grande armada de 1502, a imposição da vontade da Coroa portuguesa de intervir no Oriente. Vasco da Gama acabou por ser designado para o comando supremo desta armada, tudo indica que em substituição de Pedro Álvares Cabral. Esta mudança é um reflexo das intrigas e dos jogos políticos que se travavam na corte em torno do plano da Índia; ainda assim, apercebemo-nos que nesse momento decisivo, tudo se jogou em torno dos dois fidalgos que haviam comandado as duas únicas expedições ao Índico já concluídas. Assim, nessa ocasião, apesar das indefinições causadas pela tensão política, o rei optou por enviar para a Índia um homem já experimentado na Carreira e, sobretudo, que já conhecesse os meandros políticos do Malabar. Assim, o factor decisivo para esta escolha deve ter sido a experiência para a diplomacia e a guerra na Índia.

(\*) Segundo Fernão Lopes de Castanheda, Fernão Soares zarparia de Cananor a 2 de Janeiro de 1506, comandando uma armada de sete navios. Cf. *História*, II, xxi.

(\*) Cf. J. Bato'ora Ballong-Wen Mewuda, *São Jorge da Mina 1482-1637*, Paris, 1993.

(\*) Pedro Afonso de Aguiar fora capitão nas armadas de 1502 e de 1504. Em 1510 tornou-se no primeiro capitão a concluir três viagens de ida e volta à Índia, o que lhe valeu grande prestígio. Damião de Góis cita-o como homem muito experimentado nas cousas do mar, a quem foi confiada a coordenação da armada que foi conquistar Azamor, em 1513, e da que levou a infanta D. Beatriz para o seu casamento com o duque de Sabóia, em 1521. Cf. o nosso estudo «Leonel Coutinho, um dos primeiros veteranos da Carreira da Índia» ..., p. 645.

(\*) Cf. *Ibidem*, pp. 664-666.

(\*) O capitão-mor, Jorge de Melo Pereira, já fora capitão-mor de uma das armadas que foram enviadas à Índia em 1507.

(\*) O capitão-mor Cristovão de Brito fora capitão na armada de 1511.

(\*) Esta armada foi comandada por Lopo Soares de Albergaria, novo governador da Índia (1515-1518), que antes fora capitão-mor da armada de 1504.

(\*) O capitão-mor desta armada foi António de Saldanha que já participara nas armadas de 1503, 1506 e 1509.

(\*) O comando desta armada foi entregue a Diogo Lopes de Sequeira, novo governador da Índia (1518-1521), que antes fora capitão-mor da armada enviada a descobrir Malaca, em 1508.

(\*) O capitão-mor, Jorge de Albuquerque, fora capitão na armada de 1512.

(\*) O capitão-mor, Jorge de Brito, participara nas armadas de 1511 e de 1515.

(\*) Cf. Maria Augusta Lima Cruz, «As viagens extraordinárias pela Rota do Cabo (1505-1570)», in *A Carreira da Índia e as rotas dos estreitos ...* pp. 581-596.

(\*) Lourenço Pires de Távora era, em 1546, um fidalgo veterano das campanhas marroquinas que participou também na expedição a Tunes, em 1535, e que chefiara uma embaixada a Inglaterra.

(\*) Tratava-se, neste caso, da terceira armada que partia nesse mesmo ano para o Oriente, e era composta apenas por três navios.

(\*) Cf. Teresa Lacerda, «A nobreza na Carreira da Índia – uma avaliação social», comunicação apresentada ao Congresso Internacional *D. João III e o Império* (Lisboa e Tomar, 2002), a publicar nas respectivas actas.

(\*) Sobre este capitão veja-se o estudo de Silvina Silvério, «Diogo da Silveira, capitão-mor da Carreira da Índia» in *A nobreza e a Expansão. Estudos Biográficos ...*, pp. 339-376.

(\*) Cf. *Ibidem*.

(\*) Os vice-reis e governadores escolhidos anteriormente por D. João III já conheciam o Oriente quando foram nomeados. O único caso que não se enquadra totalmente neste modelo é o de D. Henrique de Meneses

que partiu pela primeira vez para o Oriente, em 1524, sem saber que ia indicado como primeiro sucessor do vice-rei. Como o Gama faleceu três meses após a chegada à Índia, D. Henrique assumiu o governo do Estado da Índia sem ter um grande conhecimento prático da região. Sobre a nomeação de D. Henrique de Meneses, veja-se o nosso estudo, «A estrutura de comando do Estado da Índia durante o governo de D. Henrique de Meneses», comunicação apresentada ao Congresso Internacional *D. João III e o Império* (Lisboa e Tomar, 4 a 8 de Junho de 2002), a publicar nas respectivas actas. A prática de nomear fidalgos que nunca haviam estado no Oriente para o cargo de vice-rei da Índia prosseguiu nos anos imediatos, durante a regência de D. Catarina, com o envio de D. Constantino de Bragança (1558-1561) e de D. Francisco Coutinho (1561-1564), mas depois foi retomada a nomeação de veteranos do Índico.

(<sup>1</sup>) De acordo com o levantamento efectuado por Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, até 1590, a década de 1551-1560 foi a única em que o número de perdas ultrapassou (ainda que ligeiramente) os 20% dos navios despachados, e na torna-viagem as perdas atingiram então mais de 25%, cifra só ultrapassada pelos péssimos resultados dos anos 90, quando cerca de 50% dos navios saídos da Índia não chegaram a Portugal. A. Lopes, P. Guinote e E. Frutuoso, «O movimento da Carreira da Índia nos séculos XVI-XVII. Revisão e propostas», in *Mare Liberum*, Lisboa, n.º 4, 1992, pp. 187-265.

(<sup>2</sup>) Cf. Paulo Guinote *et alia*, *Naufrágios ...*, p. 166.

(<sup>3</sup>) De acordo com as informações disponíveis, nos 20 anos em questão foram nomeados 12 capitães-mores sem experiência de navegação na Carreira. Foram os casos de D. Francisco Coutinho (1561), D. Jorge Manuel (1562), D. Jorge de Sousa (1563), Rui Gomes da Cunha (1566), João Gomes da Silva (1567), Filipe Carneiro (1569), Jorge de Mendonça (1570), Duarte de Melo (1572), Ambrósio de Aguiar (1574), Jorge da Silva (1578), João de Saldanha (1579) e Manuel Melo da Cunha (1580). Note-se, todavia, que a percentagem foi menor durante o governo efectivo de D. Sebastião, pois das 11 armadas despachadas pelo *Desejado* só cinco (45,4%) foram comandadas por capitães-mores sem experiência, enquanto das outras nove que completavam estas duas décadas, apenas duas foram confiadas a veteranos.

(<sup>4</sup>) Cf. Paulo Guinote *et alia*, *Naufrágios ...*, p. 171.

(<sup>5</sup>) Vice-rei ou governador, capitão-mor do mar da Índia ou as capitánias de Goa, Ormuz, Malaca ou Diu.

(<sup>6</sup>) Como referimos atrás, Diogo da Silveira era um homem da estrita confiança de D. João III que foi enviado para o Oriente quando estava no governo um fidalgo da confiança pessoal de D. Manuel I. Assim, o seu caso, atípico no contexto das nomeações joaninas para a capitania-mor da Carreira da Índia, ganha, em nosso entender, contornos essencialmente políticos.

(<sup>7</sup>) O possível oitavo caso relaciona-se com Filipe de Castro, capitão-mor da armada de 1525, que regressou a Portugal com um ano de atraso devido a naufrágio, pelo que é certo que levava nenhuma nomeação para um cargo na Índia.

(<sup>8</sup>) «Surto Fernão Peres de Andrade na barra de Goa, tendo recado o governador de sua chegada, dizem que dissera que ele e Diogo da Silveira eram bons pera mus de carga, porque já sabiam o caminho. Isto disse porque tinha cada um deles vindo à Índia por capitães mores três vezes.» *Ásia*, V, x, 6.

(<sup>9</sup>) Cf. *Ásia*, VI, ix, 16.

(<sup>10</sup>) Sobre a conjuntura de meados do século XVI baseamo-nos no nosso estudo, citado atrás, *O Império Português em meados do século XVI* in *Anais de História de Além-Mar*, Lisboa, vol. 3, 2002 (no prelo).

**A CAPITANIA-MOR DA ARMADA DA ÍNDIA NO REINADO DE D. JOÃO III <sup>(1)</sup>**

Ano	Nome	Cargo a desempenhar após a chegada	Experiência anterior no Índico	Observações
1522	–	–	–	Em Janeiro partiu D. Pedro de Castelo Branco; mais tarde seguiram D. Pedro de Castro e Diogo de Melo. Nenhum capitão havia estado antes no Índico. <sup>(2)</sup>
1523	Diogo da Silveira <sup>(3)</sup>	Permaneceu na Índia sem cargo	NENHUMA	Entre os capitães da armada contavam-se dois específicos veteranos da Índia – Pero da Fonseca, que é referido em campanhas asiáticas pelo menos nos anos de 1510 a 1513 <sup>(4)</sup> , Manuel de Macedo, que participara nas campanhas Diogo Lopes de Sequeira (cf. <i>História</i> , V, I, lxxviii, lxxxiii-lxxxv).
1524	D. Vasco da Gama	Vice-rei da Índia	Capitão-mor das armadas de 1497 e de 1502	–
1525	Filipe de Castro	Capitão-mor da armada do Reino <sup>(5)(6)</sup>	Capitão na armada de 1504 Capitão-mor de uma armada de 1507	–
1526	– <sup>(6)</sup>	–	Todos os capitães eram veteranos da Índia	Francisco de Nhaia, estivera em Sofala (1505-1509); Tristão Vaz da Veiga fora feitor em Calaiate (cf. <i>História</i> V, lxxxiii; <i>Lendas</i> , II, 687-689); António Galvão realizara uma viagem de ida e volta na Carreira com D. Pedro de Castro (1522-1524); António de Abreu fora um dos capitães da armada de 1523.
1527	Manuel de Lacerda	Capitão de Goa	Veterano da Índia (1506-1515; 1517-1522) Capitão na armada de 1517	–
1528	Nuno da Cunha	Governador da Índia	Participara na armada de 1506-1508	–

<sup>(1)</sup> Neste quadro procuramos identificar os capitães-mores das armadas da Índia entre 1522 e 1557. Este quadro procura ainda definir se em cada caso se verificaram ou não duas das normas mais comuns, referidas no texto: por um lado se os capitães-mores iam providos de outro cargo, fosse a desempenhar na Índia (de imediato ou na vagante dos providos), fosse a desempenhar na Carreira (realizando de imediato a torna-viagem ao comando da armada do Reino); por outro ver se os capitães-mores já eram homens experientes na navegação da Carreira. A identificação de outros capitães só é feita nos casos em que não houve capitão-mor ou quando o capitão-mor não tinha experiência da rota do Cabo ou do comando de armadas em viagens oceânicas.

<sup>(2)</sup> Há vários fidalgos com o nome de Diogo de Melo no Oriente, no início do século XVI, mas o capitão de 1522 é certamente o cunhado de Lopo Vaz de Sampaio, e nunca havia estado antes no Oriente. Cf. Andreia Martins de Carvalho, «D. Pedro de Castelo Branco, capitão de Ormuz ...», pp. 322-323.

<sup>(3)</sup> João de Barros não refere quem era o capitão-mor da armada (cf. *Ásia*, III, vii, 9). Castanheda atribui-a a Heitor da Silveira (cf. *História*, VI, xlviiii). Gaspar Correia nomeia Diogo da Silveira (cf. *Lendas*, II, 775), assim como o autor do manuscrito da British Library (cf. *Relação*, pp. 38-39).

<sup>(4)</sup> Cf. *Lendas*, II, 145-353; *Ásia*, IV, i, 7).

<sup>(5)</sup> Filipe de Castro só regressou ao Reino na armada de 1527, pois o seu navio naufragou junto à costa da Arábia. Tudo indica que não ia provido de um cargo no Oriente, pelo que, muito provavelmente, em condições normais teria regressado ao comando das naus da carga em 1526. No ano seguinte, segundo João de Barros, comandou um dos navios da armada do Reino (cf. *Ásia*, IV, i, 7).

<sup>(6)</sup> Os navios deste ano partiram sem capitão-mor, conforme notam os três cronistas (cf. *Ásia*, IV, i, 6); *História*, VII, x; *Lendas*, III, 97.



Ano	Nome	Cargo a desempenhar após a chegada	Experiencia anterior no Índico	Observações
1529	Diogo da Silveira	Capitão-mor do mar da Índia	Capitão-mor da armada de 1523	-
1530	-	-	Vários capitães veteranos da Índia	Era o caso de Fernão Camelo, que participara nas campanhas de Diogo Lopes de Sequeira (cf. <i>História</i> , V, lii e lxxii); Francisco Sousa Tavares estivera na Índia cerca de 10 anos (cf. 1518-1528) (cf. <i>História</i> , livros IV a VIII), e para Pero Lopes de Sampaio encontramos referências nas crónicas entre 1517 e 1523
1531	-	-	Vários capitães veteranos da Índia	Entre os capitães contavam-se Manuel de Macedo que realizara a sua 3.ª viagem, que já fora capitão em 1523 (cf. <i>História</i> , livros V-VIII) e que regressara ao Reino em 1530 (cf. <i>Ásia</i> , IV, iv, 2); Manuel Botelho que é referido no Oriente, pelo menos em 1525 e 1526 (cf. <i>Lendas</i> , II 925 e <i>História</i> , VII, ix); é possível que o Diogo Botelho deste ano seja o mesmo que estava nas Molucas em 1529 (cf. <i>Lendas</i> , III, 359).
1532	D. Estevão da Gama	Capitania de Malaca	Realizara viagem de ida e volta em 1524-1525	-
1532	D. Paulo da Gama	Capitania de Malaca	Realizara viagem de ida e volta em 1524-1525	-
1533	D. João Pereira	Capitania de Goa	?	Aparentemente, os capitães que o acompanhavam eram inexperientes na Carreira
1533	D. Gonçalo Coutinho	Capitania de Goa	Veterano da Índia (c. 1516-c. 1522) <sup>(*)</sup>	-
1533	D. Pedro de Castelo Branco	Capitania de Ormuz	Capitão de nau da armada de 1522 Veterano da Índia 1524-1526 <sup>(*)</sup>	<b>Armada saída no Outono.</b>
1534	Martim Afonso de Sousa	Capitão-mor do mar da Índia	NENHUMA	Martim Afonso de Sousa fora capitão-mor da armada do Brasil entre 1530 e 1532.
1535	Fernão Peres de Andrade	Capitão-mor da armada do Reino	Veterano da Índia (1505-1513; 1515-1519) Capitão na armada de 1515 e capitão-mor da 1.ª armada da Índia à China	-
1536	Jorge Cabral	Capitão-mor da armada do Reino <sup>(10)</sup>	Veterano da Índia (1524-1531)	-

(\*) Gaspar Correia refere-se a D. João Pereira a propósito das campanhas de 1505 (cf. *Lendas*, I, pp. 601-609). Pode ser o mesmo fidalgo, se a informação de Correia for correcta o que, neste caso, é de duvidar pelo silêncio dos demais cronistas.

(\*) Xf. *História*, IV, xii; *Ásia*, IV, iv, 3 e *Lendas*, III, p. 540.

(\*) Conforme refere Andreia Martins de Carvalho, é muito provável que D. Pedro de Castelo Branco tenha regressado ao Reino em 1523 e tenha empreendido de seguida nova viagem para a Índia, no ano seguinte, na armada de Vasco da Gama, de quem era parente. Xf. Andreia Martins de Carvalho, *op. cit.*, pp. 322-324.

(10) Cf. *Ásia*, V, i, 4; *História*, VIII, cxlii.

Ano	Nome	Cargo a desempenhar após a chegada	Experiencia anterior no Índico	Observações
1537	– <sup>(11)</sup>	– <sup>(12)</sup>	Vários capitães eram veteranos	D. Fernando de Lima fora capitão na armada de 1528; Martim de Freitas fora capitão na de 1535; Jorge de Lima é referido pelos cronistas no Oriente entre 1523 e 1531.
1537	Diogo Lopes de Sousa	Capitão de Diu	Capitão na armada de 1534	<b>Armada saída no Outono.</b>
1538	D. Garcia de Noronha	Vice-rei da Índia	Capitão-mor da armada da Índia de 1511 e da armada do Reino de 1515	–
1539	Pero Lopes de Sousa	Capitão-mor da armada do Reino	NENHUMA	Fora sota-capitão de Martim Afonso de Sousa na expedição ao Brasil em 1530-1532
1540	Francisco Sousa Tavares	Capitão-mor da armada do Reino	Veterano da Índia (c. 1518-1528) Capitão na armada de 1530	–
1541	Martim Afonso de Sousa	Governador da Índia	Capitão-mor da armada de 1534	–
1542	–	–	Vários capitães com experiência	Vicente Gil realizou a sua 5.ª viagem, após as que começara em 1521, 1525, 1532 e 1536 <sup>(13)</sup> ; Henrique de Macedo é referido na Índia pelos cronistas entre 1520 e 1533 (cf. <i>História</i> , livros V a VIII).
1543	Diogo da Silveira	O governo da Índia ou a capitania-mor da armada do Reino <sup>(14)</sup>	Veterano da Índia (1523-1527; 1529-1534) Capitão-mor das armadas de 1523 e 1529	–
1544	Fernão Peres de Andrade	Capitão-mor da armada do Reino	Veterano da Índia (1505-1513; 1515-1519) Capitão na armada de 1515 Capitão-mor da 1.ª armada da Índia à China e da armada da Índia de 1535	–
1545	D. João de Castro	Governador da Índia	Capitão na armada de 1538-1542	–
1546	Lourenço Pires de Távora	Capitão-mor da armada do Reino	NENHUMA	Entre os capitães da armada contavam-se D. Manuel de Lima, que estivera na Índia pelo menos desde 1528 até 1544 (cf. <i>Lendas</i> , II, 395; IV, 415); Álvaro Barradas fora capitão nas armadas de 1539 e 1541; Fernão Álvares da Cunha fora capitão na armada de 1543; D. João Lobo pelo menos entre 1527 e 1537

<sup>(11)</sup> João de Barros omeia os capitães desta armada sem referir o capitão-mor (cf. *Ásia*, IV, viii, 10), Gaspar Correia afirma explicitamente que a armada não tinha capitão-mor (cf. *Lendas*, III, 816); Diogo do Couto, por sua vez, atribui a capitania-mor a Jorge de Lima (cf. *Ásia*, V, ii, 3) enquanto Castanheda dá-o a D. Fernando de Lima (cf. *História*, VIII, clxxi).

<sup>(12)</sup> É de notar que a maioria dos capitães iam providos de capitánias de fortalezas da Índia: D. Pedro da Silva da Gama com Malaca, D. Fernando de Lima com Ormuz, e Jorge de Lima com Chaul.

<sup>(13)</sup> Neste caso o seu navio naufragou nas imediações de Melinde, mas o capitão e a amioria dos tripulantes salvaram-se (cf. *Ásia*, V, ix, 1).

<sup>(14)</sup> Perante as notícias trazidas por D. Francisco de Lima que encontrara Martim Afonso de Sousa em Moçambique gravemente doente, D. João III enviou um dos seus homens de confiança para assumir o governo se fosse caso disso. Cf. Silvína Silvério, «Diogo da Silveira ...», pp. 372-374.

Ano	Nome	Cargo a desempenhar após a chegada	Experiência anterior no Índico	Observações
1547	D. Francisco de Lima	Capitania de Goa	Veterano da Índia (c. 1520-?: 1532-1541)	–
1547	Martim Correia da Silva	Capitania de Diu <sup>(15)</sup>	Veterano da Índia (c. 1536-1545)	<b>Armada saída no Outono</b>
1547	Martim Barreto	Capitania de Baçaim <sup>(16)</sup>	NENHUMA	<b>Armada saída no Outono Outros capitães também inexperientes</b>
1548	D. João Henriques	Capitania de Malaca <sup>(17)</sup>	Veterano da Índia (c. 1542-1543)	–
1548	João de Mendonça	Capitania de Malaca	Fizera pelo menos duas viagens à Índia; antes de 1535 e em 1538 <sup>(18)</sup>	–
1548	Manuel de Mendonça	Capitania de Moçambique e Sofala	Referido na Índia em 1525 <sup>(19)</sup> , e partiu de novo para a Índia em 1538 <sup>(20)</sup>	–
1549	– <sup>(21)</sup>	–	Vários capitães com experiência	D. Álvaro de Noronha estivera na Índia entre 1538 e 1540; Diogo Botelho Pereira já estivera na Índia de onde viera numa fusta, em 1535 (cf. Couto, <i>Ásia</i> , IV, vi, 14); Jacome Tristão fora capitão nas armadas de 1536 e de 1543
1550	D. Afonso de Noronha	Vice-rei da Índia	NENHUMA	Entre os capitães que o acompanhavam contamvram-se Lopo de Sousa, que estivera na Índia pelo menos entre 1538 e 1546 e D. Álvaro de Ataíde, que fora capitão na armada de 1541
1551	Diogo Lopes de Sousa	?	Capitão nas armadas de 1534 e de 1537 Veterano da Índia (1538-1543) <sup>(22)</sup>	–
1552	Fernão Soares de Albergaria	Capitão-mor da armada do Reino <sup>(23)</sup>	NENHUMA	Entre os capitães contavam-se Francisco da Cunha, capitão na armada de 1547; António Moniz Barreto, era um veterano da Índia e fora capitão na armada de 1548; D. Jorge de Meneses Baroche, era igualmente um veterano da Índia
1553	Fernão Álvares Cabral	Capitão-mor da armada do Reino	NENHUMA	Contava com um capitão experimentado, D. Paio de Noronha, que estivera na Índia, pelo menos entre 1541 e 1548.

<sup>(15)</sup> Cf. *Ásia*, VI, vii, 3.

<sup>(16)</sup> Completou o tempo de serviço na capitania em 1552. Cf. *Ásia*, VI, x, 6.

<sup>(17)</sup> Cf. *Ásia*, VI, vii, 2.

<sup>(18)</sup> Cf. *Ásia*, V, ii, 1 e V, vii, 8.

<sup>(19)</sup> Cf. *Lendas*, II, 908.

<sup>(20)</sup> Cf. *Ásia*, V, vii, 8.

<sup>(21)</sup> Algumas fontes referem a nomeação de um capitão-mor, mas os cronistas não a citam. Cf. *Relação*, pp. 61-62.

<sup>(22)</sup> Cf. *Lendas* IV, 266.

<sup>(23)</sup> Não dispomos de informação explícita sobre esta matéria, mas tudo indica que regressou de imediato ao Reino, pois Diogo do Couto não o refere em nenhuma das armadas organizadas pelo vice-rei da Índia no final de 1552. Cf. *Ásia*, VI, x, 6.

Ano	Nome	Cargo a desempenhar após a chegada	Experiencia anterior no Indico	Observações
1554	D. Pedro de Mascarenhas	Vice-rei da Índia	NENHUMA	Entre os capitães contavam-se Miguel de Castanhoso, que acompanhara D. Cristovão da Gama à Etiópia, Francisco de Gouveia, que estivera na Índia em 1535-1538 e que fora capitão numa armada de 1547; Belchior de Sousa, com referências nas crônicas relativas aos anos de 1527 e 1545; Fernão Gomes de Sousa, com referências relativas a 1527 e a 1543
1555	D. Leonardo de Sousa	?	NENHUMA	<b>Outros capitães também inexperientes</b>
1556	D. João Meneses de Sequeira	?	NENHUMA	<b>Outros capitães também inexperientes</b>
1557	D. Luís Fernandes Vasconcelos	Capitão-mor da armada do Reino	NENHUMA	Entre os capitães contava-se Cide de Sousa, que já estivera na Índia (c. 1538) (cf. <i>Lendas</i> , IV, 38-62)



# Os Navios de Vasco da Gama na sua primeira viagem à Índia

Dr. *Hernâni Amaral Xavier*

## 1. AS FONTES

Quando em 1497, Vasco da Gama partiu na sua viagem de descobrimento do caminho marítimo para a Índia, comandava uma pequena esquadra de quatro pequenos navios.

Mereceriam, quer o Homem, quer a Empreza, navios maiores e em maior número ?

Navios maiores e em grande número, já sabemos que a Casa Real os possuía.<sup>(1)</sup>

Que Vasco da Gama era um dos experientes homens do mar e capitães de confiança de D. João II, di-lo-nos Garcia de Rezende na «Chronica dos Valerosos e Insignes Feitos del Rey Dom Joam Segundo», ao relatar o episódio da caravela da Mina, apreçada por piratas franceses: «...E mandou logo a grande pressa com grandes provisões e poderes a Setuvel, e ao Reyno do Algarve Vasco da Gama, fidalgo de sua casa, que depois foy Conde da Vidigueira e Almirante das Índias, homem de que elle confiava, e servia em armadas e cousas do mar...»<sup>(2)</sup>.

E, no entanto, foi D. João II quem, dois anos depois de ter mandado construir a maior e melhor armada que até então jamais se vira (a nau *S. Cristovão*, de mil tonéis, que ancorada entre Belém e a Trafaria fazia a guarda de Lisboa),<sup>(3)</sup> mandou construir a armada de Vasco da Gama, que já em 1495 se encontrava «...concertada e prestes...com os regimentos feytos, e por capitam mor della Vasco da Gama, fidalgo de sua casa...»<sup>(4)</sup>.

É ainda Resende que nos diz que em 1494, já D. João II havia terminado as experiências com as bombardas grossas que inventara, tanto para caravelas como para naus, que disparavam balas «...tam rasteiras que hiam tocando na agoa...».

Por outro lado, é do *Esmeraldo de Situ Orbis* que ficamos a saber (?)

- primeiro as razões da pequenez dos navios<sup>(5)</sup>
- e segundo, alguma coisa dos cuidados especiais que foram postos na sua construção e armamento.

Quanto às razões, diz Pacheco Pereira que... «Nom comvinha que pera este descobrimento e viagem se excedesse ho modo da grandura das naaos e cantidade dellas e por isso mandou el Rey nosso senhor que se fizesem quatro navios pequenos que o mayor delles nom pasase de cem tonees pera sima porque pera terra nom sabida e tam incognita como aquella entam era nom era necessrio serem mayores e esto se fez asy porque mais ligeiram.<sup>te</sup> podem entrar e sayr em todo lugar o que sendo grandes nom podiam fazer, e estes se fizeram por singulares mestres e hoficiaes e asaz fortes de madeyra e preguadura...».

Como se verifica, não estão aqui, minimamente explicadas, as razões para a pequenez dos navios: a única razão lógica invocada é o seu pequeno calado, que lhes permitisse entrar em todo o lado e a sua manobrabilidade, para que o pudessem fazer rapidamente.

Ora a designação que se aplica, nas fontes, aos vasos de Vasco da Gama, é a de navios, ou naus, o que exclui, à partida, a possibilidade de terem sido caravelas, a menos que os «singulares mestres e hoficiaes» tivessem sido os inventores das *caravelas redondas*, navios híbridos mais tarde mencionados como navios de guerra, e que não se sabe ao certo quando apareceram.

Se nos colarmos às fontes, a designação de nau, pode dar alguma luz sobre a armação vélica dos navios, mas nada nos diz sobre o casco.

Teria castelos à popa e proa, em cujo caso o castelo da proa seria mais alto do que o da popa, como era característico desse tempo? Ou teria apenas castelo à popa e uma pequena tilha à proa, como usavam as navetas?

Se tivesse os dois castelos, teria duas cobertas, se apenas o da popa, talvez tivesse só o convés.

Pacheco Pereira diz-nos que as naus, chamemos-lhe assim, tinham que ter pequeno calado e que por isso, eram pequenas, abaixo de cem toneis.

Ora esta afirmação provém do facto dele atribuir aos navios a missão de descobrimento; mas então, porque não caravelas de três mastros, já experimentadas em todo o Atlântico e muito provavelmente por Bartolomeu Dias na passagem do Cabo, que aliavam um calado ainda mais baixo a uma muito melhor manobrabilidade e excepcional característica de bolinar, com capacidade para tripulações acima de 100 homens e que, para além destas vantagens, ainda podiam ser armadas com as poderosas bombardas grossas de D. João II?

A pesar de já serem conhecidas muitas das formas dos navios da viragem do séc. XV para o XVI, cujo rápido desenvolvimento se ficou a dever ao interesse e cuidado que D. João II dedicava às coisas do mar, as fontes levantam-nos problemas, quanto aos navios de Vasco da Gama, muito difíceis de penetrar.

## 2. O ESTUDO DE BRAZ D'OLIVEIRA

### Os elementos conseguidos e os desenhos

A propósito de um modelo de navio que apareceu nas comemorações de Camões de 1880, e que muitos julgaram ser uma fidedigna reprodução de um dos navios do Gama, o Almirante Braz de Oliveira escreveu um artigo sobre estes navios, publicado nos *Annaes do Club Militar Naval* desse mesmo ano, ilustrado com dois desenhos da sua autoria e que reproduzimos abaixo.

Este artigo é bastante interessante, porque o autor somou aos resultados da investigação que fez, muitos elementos provindos da sua imensa sabedoria das coisas dos navios e do mar, do que resultou um escrito que ainda hoje merece a pena ser lido.



Uma das naus desenhadas por António de Holanda, no Manuscrito iluminado por Simão Bening

É óbvio que muitos dos elementos e estudos recentemente apresentados não estiveram ao alcance de Braz de Oliveira; no entanto, e em alguns casos, o estudioso almirante teve o «instinto» de separar o trigo do joio, prestar algumas informações únicas, e se o seu estudo peca, não foi certamente por falta de esforço ou de discernimento.

No entanto, dos desenhos que apresenta, o que mais se aproxima duma nau portuguesa dos finais do séc. XV/princípios do XVI, é precisamente uma sua reprodução de uma das naus pintadas por Simão Bening, sobre desenho de António da Holanda.

Estes desenhos são bastantes posteriores, no tempo e na concepção, dos navios utilizados por Vasco da Gama, pois datam de 1515/20, e encontram-se na célebre iluminura da *Genealogia da Casa Real Portuguesa*, do British Museum, em Londres.

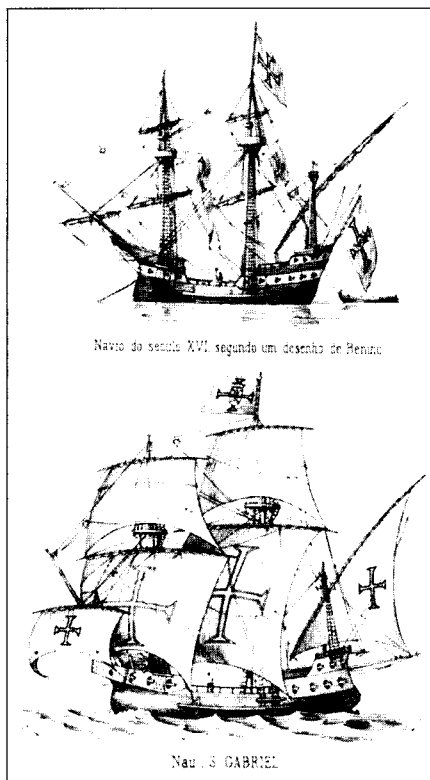
Contudo, como já tivemos a oportunidade de chamar a atenção,<sup>(9)</sup> algumas das naus de Bening mostram algumas características que resultam da influência que exerceriam em Bening, alguns pormenores das suas naus, na Flandres:

- o mastro grande está muito por ante a ré do meio da quilha
- o castelo da popa está no prolongamento do cadaste, não se lhe salienta
- o castelo da popa é mais alto do que o da proa, o que é uma característica posterior
- a tolda não vem junto ao mastro grande
- as portinholas são redondas

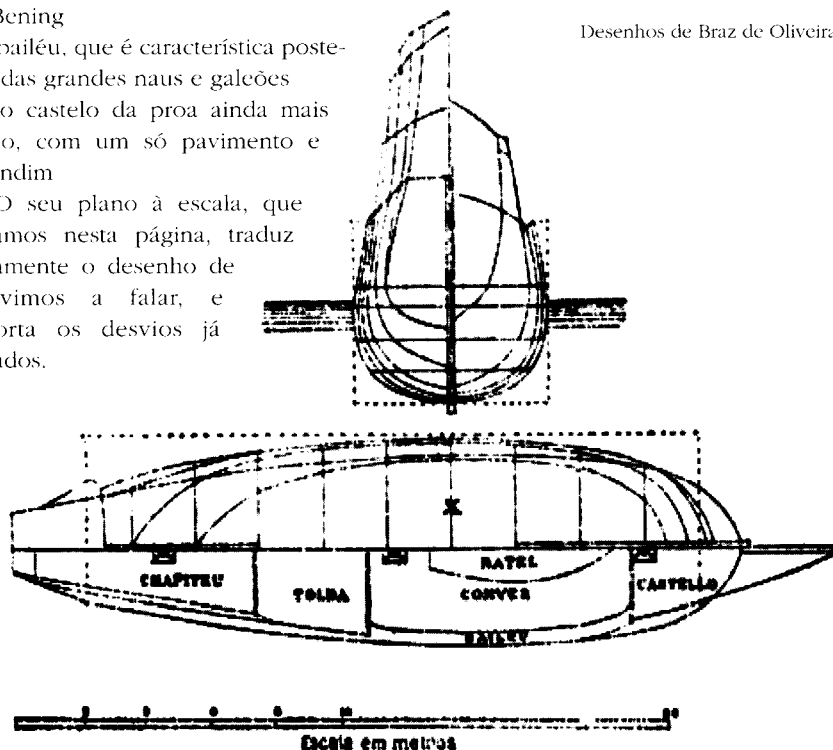
Estes erros foram transportados para a visão que Braz de Oliveira teve da S. Gabriel, a que acrescentou:

- uma popa ainda mais estranha que a de Bening
- um bailléu, que é característica posterior das grandes naus e galeões
- fez o castelo da proa ainda mais baixo, com um só pavimento e varandim

O seu plano à escala, que mostramos nesta página, traduz praticamente o desenho de que vimos a falar, e comporta os desvios já apontados.



Desenhos de Braz de Oliveira





### 3. O ESTUDO DE BALDAQUE DA SILVA

#### a) Os elementos de cálculo

O capitão de fragata A.A. Baldaque da Silva preparou, para a Exposição Universal de 1900, em Paris, um estudo sobre a nau S. Gabriel, capitânea de Vasco da Gama, a partir do qual se elaborou um modelo à escala, que esteve exposto no «Palais des Armées de Terre et de Mer, section de Portugal», na mesma exposição.

Os dados de que se serviu Baldaque, e que seguem, merecem alguns comentários:

• Comprimento total . . . . .	28,60 m
• Comp. à linha de flutuação . . . . .	19,50 m
• Boca . . . . .	8,50 m
• Pontal a meio . . . . .	5,20 m
• Calado à proa . . . . .	1,70 m
•           à popa . . . . .	2,30 m
• Imersão média . . . . .	2,00 m
• Deslocamento . . . . .	178 T

Em primeiro lugar, a boca é medida como um terço do comprimento total, fora a fora, quando o costume era medir a boca entre perpendiculares, do que resulta uma boca maior do que deveria ser em cerca de 25%.

A linha de flutuação carregada corresponde à boca e situa-se um pouco abaixo da 1.<sup>a</sup> coberta, o que,

- para uma imersão média de cerca de dois metros, com pequenos delgados
- uma altura dos castelos da popa e proa de cerca de 6,84 m
- um mastro grande de 19,50 m
- uma boca de 8,50 m na flutuação

obrigariam o navio a meter muito lastro, para não tombar e, mesmo assim, com ventos de amura ou de través, descaíria mais do que progrediria.

Também os cálculos da carga apresentam erros por defeito:

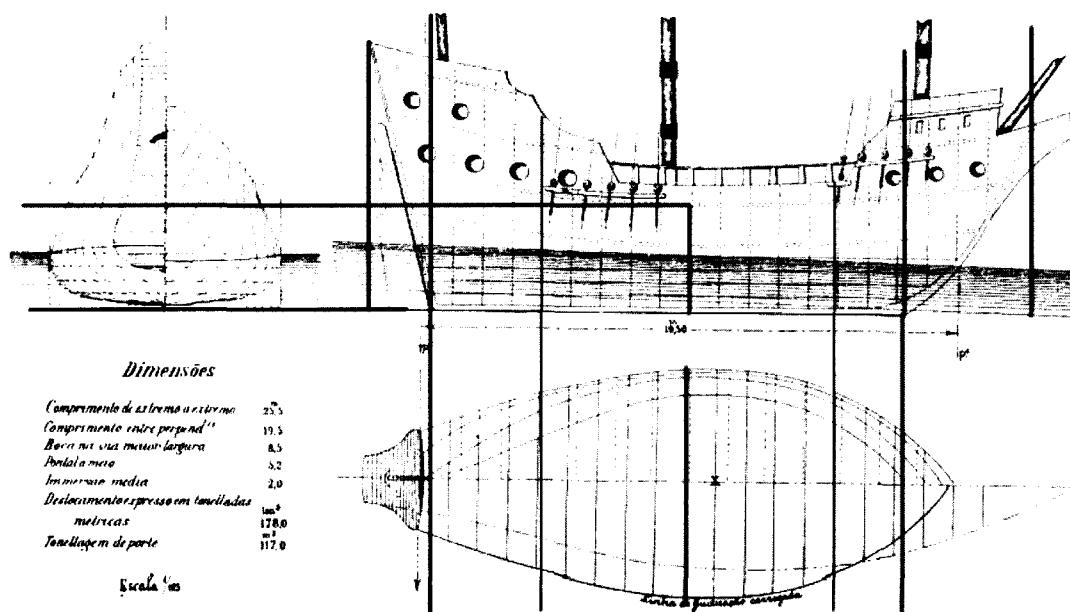
- Dá para sobressalentes e lastro o peso total de 14.470 kg, o que é manifestamente insuficiente, sendo que qualquer dos itens seria, por si só, mais pesado que o peso total abonado, como vamos ver:

1. O lastro e a operação de lastragem são extremamente importantes para que o navio resista às acções do mar chamadas de arfadura e dos balanços: «...Deve-se ter huma atenção particular em moderar a arfadura, porque he o que fadiga mais hum Navio, e a sua Mastreação...». «Ainda que o balanço seja proporcionalmente maior, não he tão arriscado, pois este he sempre mais lento e mais vagaroso; com tudo deve-se prevenir o mais que for possível...se se arrimar o lastro (quando for de ferro) sobre os topos ou pontas das cavernas...Observar-se-ha de não o fazer subir muito alto dos dois lados do Navio, enchendo-lhe os vasis de saborra para que fique pouco cheio...» «...Poremos o lastro à roda, e muito perto do centro de gravidade do navio... e por baixo do centro de gravidade do navio, como temos dito, não se afastando mais do que 20 ou 30 pés, para avante, ou para ré, do centro de gravidade...»(C)

Recentemente, a caravela «Vera Cruz» levou 26 toneladas de lastro, sem contar com o peso do motor e equipamentos, e a nau de Vila do Conde, que não se espera venha a meter carga ou navegar, meterá cerca de 100 toneladas de lastro.

2. Quanto aos sobressalentes<sup>(\*)</sup>, deve-se notar que qualquer nau da Índia transportava 3 esquipações de velas, 6 amarras com o peso de 180 quintais, 6 âncoras e não três, com o peso variável, mas próximo dos 100 quintais, 600 quintais de enxárcias e cabos fixos, 100 quintais de enxárcia velha para aparelhar vários equipamentos, uma certa quantidade de enxárcia, sobressalentes e miudezas ao cuidado do mestre, para além do peso das velas, do resto do liame do navio (cabos de laborar), de caderuais e moitões, etc, sem contar com pregadura, leme, cana, pinçote, paus e tabuado sobressalentes, etc.
3. No número anterior anotámos os pesos de alguns itens, referentes ao material utilizado e ao seu sobressalente singelo, num total de 980 quintais ou 58,8 toneladas; mas Pacheco Pereira diz que as naus de Vasco da Gama levavam os sobressalentes dobrados e triplicados !
4. Se outras verbas da carga do cálculo de Baldaque também estão calculadas «por baixo», há ainda a notar que não está calculado o peso de um item importantíssimo, que é a lenha para o fogão, nem o das caixas da tripulação, e ainda o dos «...arcabuzes, mosquetes, piques, meios piques, murrão e outras meudezas que pertencem ao meirinho, que he a que o Veador da fazenda ordena;...»<sup>(?)</sup>, ou seja, do armamento ofensivo e defensivo pessoal, o que, para 50 ou mais homens de guarnição, ainda deveria pesar umas largas centenas de quilos.

#### b) Os elementos gráficos



Como podemos verificar, os planos correspondem mais a uma «Fluyt» holandesa do que a uma nau portuguesa dos finais do séc. XV, princípios do XVI.

De facto, os holandeses começaram a construir as «fluyts» quase chatas no fundo e com a boca por altura da 2.ª coberta e muito próximo da linha de água, porque as autoridades nórdicas cobravam os direitos sobre a carga através da medição do convés, muito mais estreito do que a boca.

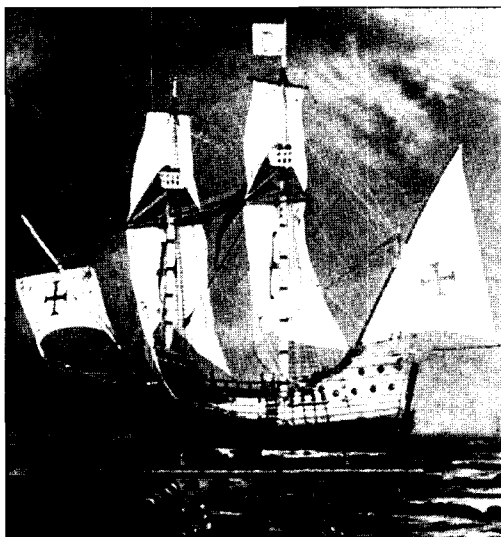
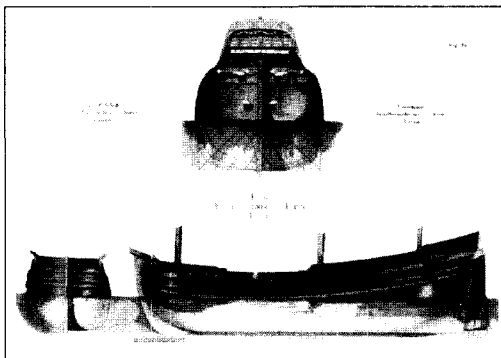
Os desenhos da «fluyt» que mostramos aqui são já de 1803 e as linhas não são tão acentuadas quanto o eram no séc. XVI, mas a sua cuidada observação ilustra o que acabámos de dizer.

Por outro lado, tal como na «fluyt», o castelo da popa é no seguimento do cadaste, e não faz saliência para ante a ré. Como já notámos atrás, a boca é exagerada e os delgados, demasiado pequenos.

Note-se ainda que a cana do leme vai brigar com os dois últimos canhões da bateria da casa do leme.

Outra diferença importante, é que o castelo da popa é mais alto do que o da proa, característica que só vem a aparecer quase duas décadas mais tarde.

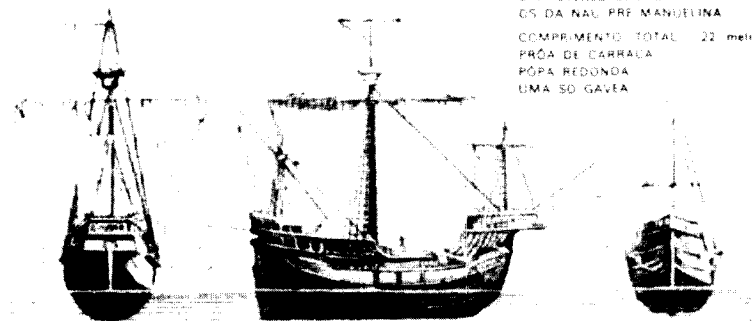
Como se pode ver ao lado, na fotografia do modelo, o mastro grande tem a altura do maior comprimento fora a fora, o que é muito exagerado para a superfície submersa.



## IDEAÇÃO DUM NAVIO DE 1497 POSSIVELMENTE SEMELHANTE AO «SÃO GABRIEL»

CARACTERES GERAIS  
 OS DA NAU PRF MANUELIANA  
 COMPRIMENTO TOTAL 22 metros  
 PRÔA DE CARRAÇA  
 PÓPA REDONDA  
 UMA SÓ GAVEIA

ESCALA 1 400



#### 4. OS DESENHOS DE J. MARTINS BARATA

Também o prestigiado Mestre gravador e desenhador Martins Barata, ele próprio um estudioso destas coisas, produziu um desenho em que ideava uma nau pré-manuelina, provavelmente semelhante à capitânea de Vasco da Gama..

De todas as hipóteses que até agora apresentámos, esta é sem dúvida a mais credível, embora apresente algumas incongruências.

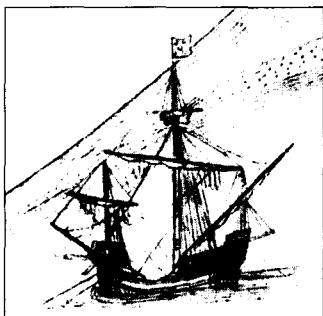
Se tomarmos como escala o homem desenhado na amurada, parece que a distância entre cobertas é curta, e como o arripiado da ré é muito exagerado, parece obrigar a cana do leme a entrar na tolda, que por sua vez, ficará muito baixa, tal como o chapitêu que, desta altura, não pode dar abrigo ao capitão.

Também o castelo da proa tem um único pavimento assente sobre um «pescoço» exagerado, a menos que houvesse um pavimento a meio, que não está desenhado.

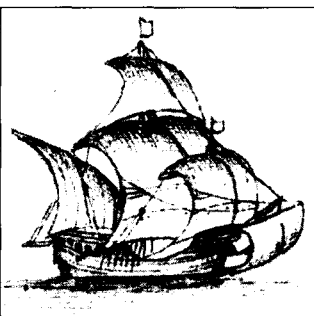
Note-se ainda que o tabuado que fecha a proa para o castelo, está fixado de baixo para cima, à moda do norte da Europa, em vez de atravessado, como deveria ser.

Para que seja mais simples esta análise, vejamos alguns exemplos de naus portuguesas num período próximo da construção das de Vasco da Gama.

##### Naus grandes

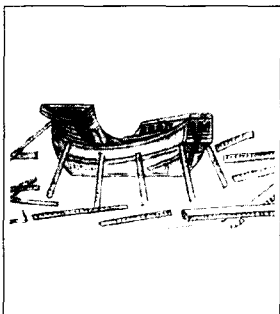


Dois desenhos do «Livro das Fortalezas, Duarte de Armas»



Livro da Leitura Nova

##### Naus pequenas



Livro das Fortalezas

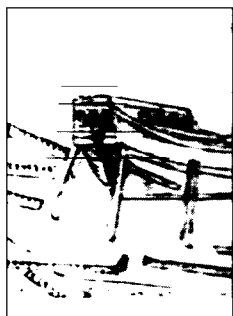


Óleo S. Vicente Col. Part.

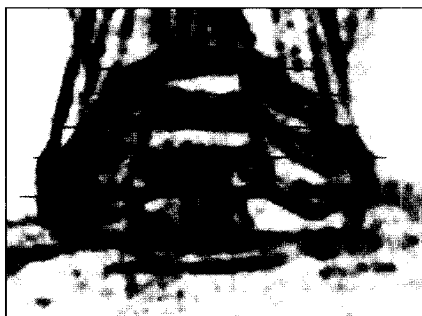


Estampa Livro de Marco

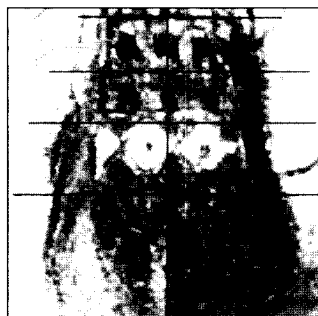
Vejamos ainda as suas popas e proas em pormenor:



Popa da Nau em construção  
*Livro das Fortalezas*



Popa de uma Nau em Valença do Minho  
*Livro das Fortalezas*



Popa de uma Nau da Leitura nova  
ci. 1517



Popa da Nau S. Cristovão, 1492  
*Livro Carmesim*



Popa de uma nau em Caminha  
*Livro das Fortalezas*



Nau Martírio 11.000 Virgens 1.º  
quartel séc. XVI P. Delgada

A partir dos elementos comuns encontrados nestes monumentos iconográficos, poderemos tentar desenhar, e de acordo com o traçado geral português desta época, os planos de uma nau pequena com a seguinte Traça:

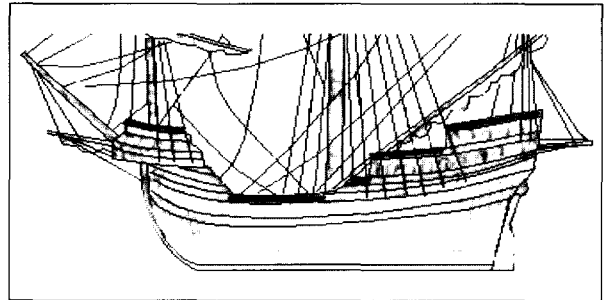
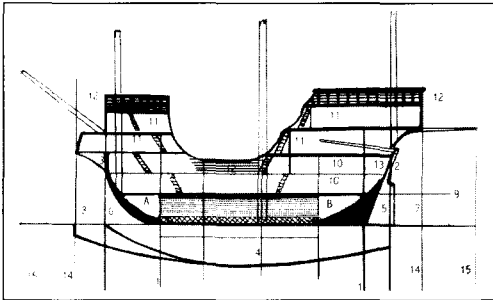
N.º	Componente	Rumos	Palmos Goa	Metros
1	Quilha	12	72	18,43
2	Cadaste	6 2/3	25	6,40
3	Roda de proa	6 2/3	25	6,40
4	Meia quilha			
5	Lançamto. Cadaste	1 1/3	8	2,05
6	Lançamto. Roda	3 1/3	20	5,12
7	Lançamto. Castelo da popa s/ o gio	1 5/6	11	2,81
8	Lançamto. Castelo da proa s/ a roda	1 5/6	11	2,81
9	Pontal (à 1.ª coberta - 2 pg para lastro)	1 2/3	10	2,56
10	Entre cobertas	1 3/12	7,5	1,92
11	Entre pavimentos(castelos)	1 3/12	7,5	1,92
12	Mareagens	1	6	1,54
13	Gio	2 1/3	14	3,58
14	Comprimto. entre perpendiculares	16 2/3	100	25,60
15	Comprimto. fora a fora	26 2/3	160	40,96
16	Boca	4 2/3	28	7,17
17	Côvado	1 1/2	9	2,31
	20 pares de cavernas de conto			

Como temos afirmado, não somos arquitectos navais nem desenhadores profissionais, pelo que não poderemos ter a veleidade de desenhar planos de navios, antigos ou modernos.

O desenho que segue, pois, terá que ser tomado como um simples exercício para satisfazer a nossa curiosidade sobre dois problemas que nos perseguem há muito tempo:

- 1.º - teria razão o Padre Fernando de Oliveira ao detestar velas latinas a aparelhar cascos redondos, como os das naus?
- 2.º - Num destes cascos, portanto, como os descritos no Livro Náutico ou no Livro de Traças, para uma caravela, seria possível crescer uma nau?

Aproveitando muito de perto as medidas duma caravela de 12 rumos do séc XVII, redonda por ter quatro mastros, tal como está definida por Manuel fernandes ou mesmo pelo Padre Fernando de Oliveira, traçámos uma nau, e o desenho obtido até se conforma, de uma maneira geral, com a iconografia conhecida do tempo, ficando muito próximo das naus representadas por Duarte de Armas, como se pode ver nos desenhos abaixo.



Sempre foi nossa convicção de que a construção naval portuguesa teve um forte surto de evolução durante o período em que D. Afonso V/ D. João II governaram o país e, depois, durante os anos do reinado de D. Manuel. Se D. João II lançou as bases duma nova construção naval, foi D. Manuel que teve que arranjar maneira de resolver os problemas que lhe punha a iniciada Carreira da Índia, em termos de duração de viagem, número de tripulantes e passageiros e tipo de mercadorias a embarcar.

No comércio de particulares, nesta altura, parece estabelecido que a média de capacidade dos navios andaria na ordem dos 300 tonéis, o que não quer dizer que alguns deles não seguissem o exemplo da Casa Real e não construissem naus de maior capacidade.

As mercadorias normais de exportação, quer pela sua variedade, volume ou peso, não exigiam, até D. João II, grandes porões ou mais uma coberta exclusiva de mercadorias para tornar rentável uma viagem redonda.

Por outro lado, enquanto as naus da Carreira da Flandres viajavam normalmente em conserva, para defesa mútua, parece que as maiores naus eram as que traficavam no Mediterrâneo, meio mercantes, meio de guerra, comerciando e defendendo-se dos piratas, quando não elas próprias em actividade de corso.

Esta situação teve que ser alterada com os negócios da Índia.

Daí que as naus tenham sucessivamente passado de duas para três cobertas e destas para quatro, partindo-se do princípio de que toda a tripulação teria que ter uma coberta para seu alojamento e arrecadação do seu fato, sem contar com o espaço para as suas quintaladas.

Esta coberta era, normalmente a que se seguia imediatamente abaixo do convés. Com o advento das naus de três cobertas, também a 1.ª coberta a contar do porão, era destinada a carga de mercadorias, nomeadamente pimenta e outras drogas.

O mesmo sucedeu com as naus de quatro cobertas, que passaram a ter duas cobertas para arrumação das mercadorias.

Se é verdade que no caso de uma nau de duas cobertas, com espaço suficiente nos castelos da proa e da popa para albergar a tripulação, ou pelo menos, os oficiais, ficará espaço na 1.ª coberta para transportar mercadoria, não nos devemos esquecer de que esse espaço não é, de modo algum, para acrescentar ao espaço do porão, cuja grande parte estará ocupado com a arrumação de víveres, sobressalentes, em grandes quantidades, volume e peso.

Para além do mais, há que contar que a partir da construção dos fortes e feitorias no Oriente, e com o elevado número de soldados das suas guarnições o número de passageiros transportados, que nas voltas da Europa ou nas viagens para a África conhecida era sempre diminuto, subiu exponencialmente.

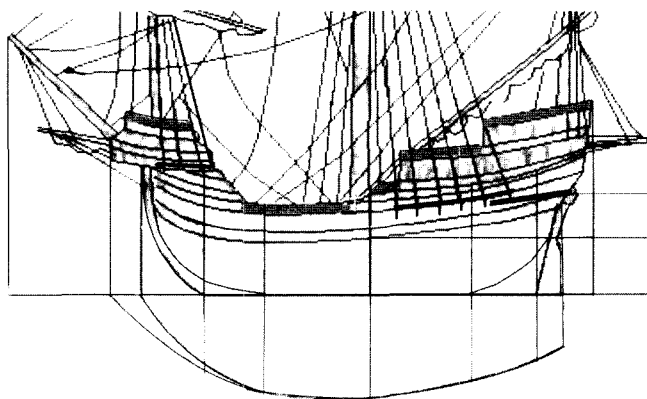
Teve pois que haver grandes alterações na construção dos navios, principalmente no que respeitava à arrumação das mercadorias e nos espaços destinados às pessoas, bens e víveres acrescidos que o elevado número daquelas exigia.

Ora muitas destas transformações não são visíveis, hoje, por não haver tantos dados disponíveis para o final do séc. XV, quantos há para o final do séc. XVI.

Por isso, pareceu-nos valer a pena trabalhar informaticamente a nau que acima mostrámos, do *Livro das Fortalezas*, de que obtivemos os seguintes resultados:

Da ampliação proporcional do desenho, e após reavivados os traços, surgiu a surpresa, o golpe de sorte, ou o que seja; o comprimento da quilha dava exactamente 11 Rumos.

Não cremos que os desenhos de Duarte de Armas tivessem sido feitos à escala, mas o que é verdade, como veremos, é que as várias dimensões mantêm proporções coerentes em relação aos dados que conhecemos. Vejamos:



Quilha . . . . .	11 R	66 pg	16,90 m
Laçamto. da Roda de Proa . . . . .		12 pg	3,07 m
Laçamto do Cadaste . . . . .		0,80 R	1,32 m
Pontal a meio, à 1.ª coberta . . . . .		12 pg	3,07 m
Distância entre cobertas . . . . .		6 pg	1,56 m
Comprimento entre perpendiculares . . . . .	14 R	84 pg	21,50 m
Laçamto. Castelo proa s/ a roda . . . . .		0,80 pg	1,32 m
Laçamto. Castelo de popa s/ o gio . . . . .		6 pg	1,56 m
Comprimento fora a fora . . . . .	21,1 R		32,92 m
Boca 1/3 da quilha . . . . .		22 pg	5,63 m
Côvado . . . . .		8 pg	2,05 m

As maiores diferenças que se podem encontrar no desenho, em relação a outros monumentos iconográficos anteriores e posteriores são:

- a) Este navio está na transição entre os navios anteriores, e os da década de 20, ainda com um grande «pescoço» a aguentar o castelo da proa.
- b) No entanto, e apesar dos castelos estarem quase ao mesmo nível o gio está lançado muito mais abaixo do que a roda de proa, quando pelas traças mais tardias do séc. XVI/XVII andam quase ao mesmo nível.
- c) Devido ao gio rebaixado, a cana de leme vai entrar na 1.<sup>a</sup> coberta, quando podia entrar na tolda.
- d) Mastreação e velame de acordo com a época. Só cerca de duas décadas mais tarde o traquete passaria a meter velacho e a antena da mezena encurtaria um bom pedaço.

E será este o modelo de navio que se aproximará mais dos navios que utilizou Vasco da Gama.

Inovadores, para o tempo em que foram criados (começaram a ser construídos em 1494), ainda em uso em 1509/10 (data do *Livro das Fortalezas*), ultrapassados meia dúzia de anos depois.

Mas a silhueta destes navios, com ligeiras alterações, acompanhou as vitórias da Marinha Portuguesa até às grandes naus do terceiro quartel do séc. XVI.

## NOTAS

(<sup>1</sup>) Xavier, Hernani Amaral, *Os navios que Descobriram o Mundo*, Academia de Marinha, no prelo.

(<sup>2</sup>) Resende, Garcia, *Chronica dos Valerosos e Insignes feitos del Rey Dom Joam II*, Coimbra, Officina da Universidade, 1798, Capit. CXLVI, p. 213.

(<sup>3</sup>) Xavier, *op. cit.*,

(<sup>4</sup>) Resende, *op. cit.*, cap. CCVI, p. 273.

(<sup>5</sup>) Pereira, Duarte Pacheco, *Esmeraldo de Situ Orbis*, Edição crítica e comentada por Joaquim Barradas de Carvalho, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1991, p. 378.

(<sup>6</sup>) Xavier, *op. cit.*,

(<sup>7</sup>) Villehuet, M Bourdê de, *O Manobreiro.....*, Traduzido por Joaquim Manuel do Couto, Of. Simão Thaddeo Ferreira, Lisboa, 1794, Liv. II, p. 46.

(<sup>8</sup>) Falcão, Luiz de Figueiredo, Lisboa, Imprensa Nacional, 1859, p. 198 e seguintes.

(<sup>9</sup>) Falcão, *op. cit.*, p. 208.





**A Organização militar a bordo dos navios  
da Carreira da Índia no Séc. XVI,  
contributo para o seu estudo**

*Dr. Vitor Gaspar Rodrigues*

Por doença do conferencista esta comunicação não foi apresentada no Simpósio. Posteriormente o tema foi apresentado na sessão da Academia de Marinha (14 NOV. 2000), tendo sido publicado em separata, a incluir na Memória de 2000.



## A Armada de 1553

Prof. Doutor *Justino Mendes de Almeida*

Representa algum atrevimento da minha parte vir eu falar aqui perante uma assistência tão rigorosa e tão exigente, de uma matéria que todos por certo conhecem bem: uma das armadas da carreira da Índia, tantas vezes estudadas por historiadores da náutica portuguesa.

Porque escolhi a armada de 1553, para me associar a esta excelente iniciativa da Academia, neste ano comemorativo da gloriosa viagem de Vasco da Gama? Porque nela embarcou para a Índia Luís de Camões que haveria de fazer da prodigiosa viagem do Gama tema central d'Os *Lusíadas*. É também um pretexto para aproximar, uma vez mais, a Marinha dos Estudos Camonianos.

No dia 24 de Março de 1553, tendo por capitão-mor Fernão de Álvares da Cunha ou Fernão de Álvares Cabral da Cunha, zarpa da praia do Restelo uma armada, a 65.<sup>a</sup>, rumo à Índia. Segundo a MEMORIA DAS ARMADAS QVE DE PORTV GAL PASARAM HA ÍNDIA ou *Livro das Armadas*, cimélio da Academia das Ciências de Lisboa, «No ano de 553 Partio Fernão dalvarez da cunha Pera a India com duas Naos. Loreto. Dom payo de noronha. Invernou em Moçambique e veo a goa a 30 dagosto de 554. S. Bento. Fernão dalvarez cabral Da cunha. a tornada pera portugal se perdeo, na terra do natal.»

Armada singular, pois, em toda a carreira da Índia, não conhecemos outra tão reduzida em número de *velas*. Sabemos hoje a razão deste facto.

*Ditos Portugueses Dignos de Memória* é o título de um texto dos «reservados» da Biblioteca Nacional, uma das cópias de um original desaparecido, que o Dr. José Hermano Saraiva anotou, comentou e publicou, proporcionando assim aos camonistas um precioso instrumento de trabalho mais, até hoje ainda não de todo aproveitado.

Do *dito* real, consignado sob o n.º 43 na mesma miscelânea, extraímos alguma novidade, relativamente à armada de Fernão de Álvares Cabral da Cunha, que, no ano de 1553, como dissemos, partiu para a Índia. Palavras do manuscrito da Biblioteca Nacional, segundo a edição de J. H. Saraiva:

«O ano de 1553, estando as naus que haviam de ir para a Índia carregadas, ateou-se por desastre o fogo em uma delas e, sem lhe poderem valer, ardeu toda; e el-rei e a rainha, que viviam então nos Paços da Ribeira em Lisboa, chegando a uma varanda, estando-a vendo, disse uma dona da rainha a el-rei que mandasse Sua Alteza lançar um *agnus Dei* no fogo. E el-rei respondeu-lhe:

«Não é razão experimentar tamanha e tão santa relíquia em tão pequena cousa. A perda da qual não foi avaliada, por pessoas que bem entendiam, em menos de cem mil cruzados».

Por outro relato, sabemos que a nau, destruída pelo fogo, era a *Santo António*, do comando de Dom Manuel de Meneses. Em vez de três, como há outros exemplos, esta armada de 1553 partiu com duas *velas*, caso único, repetimos, na carreira da Índia. Conhecem-se várias relações dessa armada, um tanto distintas umas das outras.

Em consequência do incidente em que se envolveu no Rossio da cidade, no dia 16 de Junho de 1552 – dia do Corpo de Deus, estando El-Rei com a Corte em Lisboa –, de que saiu ferido Gonçalo Borges, encarregado dos «arreios» (entenda-se «ornatos, enfeites») da Casa Real, Luís Vaz de Camões foi preso e levado para o Tronco onde permaneceu, depois de perdoado em 23 de Fevereiro de 1553, até 7 de Março desse ano. Cerca de nove meses de prisão, que foram decisivos para o projecto de redacção d'*Os Lusíadas*.

Luís de Camões dispôs apenas de dezassete dias para reunir o que pudesse levar, sobretudo materiais de que viesse a carecer para a redacção do Poema. Aqui se levanta uma dificuldade que tenho procurado esclarecer: como foi possível expor tanta erudição, longe das principais fontes de informação, ainda que tenhamos de admitir que o Poeta dispunha de memória excepcional a juntar a uma cultura superior adquirida muito provavelmente em Coimbra?

Na nau capitânia *São Bento* (e não na *Santa Maria da Barca* ou nau *Galega*, como desejou o erudito investigador Senhor Frazão de Vasconcelos) seguiu Luís de Camões, como simples «homem de armas», filho de Simão Vaz e de Ana de Sá, sendo seu fiador Baltasar Barreto, tudo descrito, conjuntamente com a relação dos seus companheiros, num manuscrito muito interessante, ainda que contenha algumas inexactidões, devido a D. Flamínio, da Ordem dos Eremitas de Santo Agostinho, hoje na Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, publicado pelo Senhor Rogério de Figueiroa Rego, primeiro no vol. II da revista *Ethnos* (Lisboa, 1942), depois numa interessante *Miscelânea* de história, arte e arqueologia, de que saiu apenas o tomo I, creio eu (Oeiras, 1931, p. 45 e ss.), assunto a que nos temos referido em outras oportunidades, quando também procurámos demonstrar que o Poeta não seguiu para a Índia contra vontade, e muito menos *exilado* ou *desterrado*, antes desejoso de percorrer a rota dos navegadores, viver seus perigos e aventuras, conhecer, enfim novos estilos e formas de vida, outros povos, para que tudo pudesse descrever n'*Os Lusíadas*, que levava em mente redigir, como *verdades puras* por si vividas.

E lá segue na nau *São Bento*, a 24 de Março desse ano de 1553, tendo chegado à barra de Goa «sendo poucos dias de Setembro», como informa Diogo do Couto, no cap. XIV do livro X da *Década VI*: «Entrando o verão, sendo poucos dias de Setembro, chegaram à barra de Goa duas naus do Reino: uma de que era capitão D. Jorge de Meneses, o Baroche, da companhia de Fernão Soares de Albergaria, que ficou o ano passado invernando em Moçambique; e a outra era a nau S. Bento, em que vinha Fernão de Álvares Cabral, que o Março atrás passado de cinquenta e dous (*há aqui um lapso porventura tipográfico*: cinquenta e dous, em vez de cinquenta e três) tinha partido do Reino por capitão-mor de quatro naus, e delas só esta chegou a Goa.... O vizo-rei recebeu muito bem o capitão-mor, que lhe entregou o sacco das vias, onde achou algumas instruções de cousas em que El-Rei mandava prover logo...».

Governava então a Índia o vizo-rei D. Afonso de Noronha, como sucessor do governador Jorge Cabral, e governou até 1554. Filho do 2.º marquês de Vila Real, D. Fernando de Noronha, fora designado por D. João III vizo-rei da Índia em 1550, porque no governo ficara Garcia de Sá, «que era muito velho». «A fama desta eleição correu logo pelo Reino, e acudiram à Corte muitos fidalgos para o acompanharem nela, a que El-Rei despachou e fez muitas mercês», escreve Diogo do Couto, que preenche a parte II da *Década Sexta* e os primeiros dois capítulos da *Década Sétima* com as acções de D. Afonso de Noronha, o vice-rei que mandou construir a muralha externa da cidade, numa extensão de 16 km., e que, em 1554, veio a ser substituído por D. Pedro de Mascarenhas, escolhido por D. João III para governar a Índia, no desejo de prover naquele lugar «um Fidalgo, a que todos tivessem muito grande respeito, e que fosse muito rico, porque tratasse mais do que cumpria ao bem daquele Estado que ao seu particu-

lar; e que também não tivesse filhos, porque a governança da Índia não andasse de permeio» (palavras de Diogo do Couto). Escusava-se D. Pedro de Mascarenhas, alegando «que era de mais de setenta anos, e que não tinha já forças, nem disposição para os trabalhos de tão comprida viagem, como era a da Índia; e que também não se atrevia a mandar e governar gente tão livre e voluntária como nela havia». Persuadiu-o a amizade do infante D. Luís, com argumentação a que o velho e pundonoroso fidalgo se rendeu. Uma vez mais Diogo do Couto: «... O infante concluiu com lhe dizer «que um deles havia de ir à Índia; que se ele se não quisesse embarcar, que ele o faria, porque assim o tinha prometido a El-Rei, seu Senhor e irmão». Vendo D. Pedro de Mascarenhas a grande obrigação em que o infante o punha lhe disse «que antes ele queria tomar sobre si aqueles trabalhos, e ir acabar por esse mar, que não inquietar-se Sua Alteza».

Partiu o Fidalgo com uma armada de seis naus «muito formosas». Relata o cronista que «foi El-Rei em pessoa fazê-las à vela, e o infante D. Luís levou o vizo-rei D. Pedro de Mascarenhas até o meter dentro na nau». Adverte mais: que El-Rei, ao tempo que o despediu, lhe disse «que tivesse muita conta com Francisco Barreto, porque tinha grande satisfação de seus serviços»; no que claramente lhe deu a entender que lhe sucedia».

Espécie de premonição bem sabia o Rei que iria sacrificar D. Pedro, que faleceu logo no ano seguinte, não tendo chegado a governar um ano. Sucedeu-lhe efectivamente, em via de sucessão, o governador Francisco Barreto. Por isso, Diogo do Couto não deixa de observar que no Reino alguns diziam que a escolha de fidalgo tão idoso mais não era do que a vontade de outros «que desejavam de o lançar fora do Reino alguns privados pela sombra que lhes ele fazia».

Em que acções militares terá participado Camões em tempos de D. Afonso de Noronha? São escassas ou nulas as notícias a este respeito, mas uma nos parece que apurámos.

A nau de Fernão de Álvares Cabral, na qual seguiu Luís Vaz, aportou a Goa em Setembro de 1553, como referimos.

Na Elegia I:

*O Poeta Simónides, falando*

diz, em certo passo, o Poeta:

Destarte me chegou minha ventura  
a esta desejada e longa terra,  
de todo o pobre honrado sepultura.  
Vi quanta vaidade em nós se encerra,  
e dos próprios quão pouca; contra quem  
foi logo necessário termos guerra.  
Que ua ilha que o rei de Porcá tem,  
que o rei da Pimenta lhe tomara,  
fomos tomar-lha, e sucedeu-nos bem.  
Com ua armada grossa, que ajuntara  
o vizo-rei, de Goa nos partimos  
com toda a gente d'armas que se achara,  
e com pouco trabalho destruimos  
a gente no curvo arco exercitada;  
com mortes, com incêndios, os punimos (...)

Conjugando tais palavras com estas de Diogo do Couto (*Déc. VI*, livro X, cap. XIV, pp. 499-500):

«... E vendo que lhe era necessário acudir ás cousas de Cochim, pela guerra que o Rey da Pimenta lhe fazia, começou a se preparar, e a pôr a Armada no mar. E dando despacho a muitas cousas apressadamente, entregando o governo aos Deputados, se embarcou no fim de Novembro, e deo logo á véla com toda a Armada, que era de mais de cem velas...».

Eis, portanto, um testemunho documentado, difícil de invalidar, da vida de Camões na Índia: a participação, em Novembro de 1553, na expedição, comandada pelo vizo-rei D. Afonso de Noronha, contra o príncipe do Chembe, «rei da Pimenta», no Malabar.

E são muito poucas, notícias tão precisas como esta, na biografia de Camões no Oriente.

Dissemos já que desta armada de 1553 há várias relações, nem sempre convergentes. Mas todas elas referem que o capitão-mor, Fernão de Álvares Cabral, partiu em 24 de Março com quatro naus. Leiamos a «Relaçam de todas as naus da Índia, e Armadas que foram desde o anno de 1496, em que El-Rei D. João o 2.<sup>o</sup> mandou ao Cappitam Mor Bartolomeu Dias com três vellas, athé o anno de 1653 com os sucessos de todas as Armadas e naus, nomes dellas e dos Cappitães, Governadores, e Visorreys da Índia que pera lá foram» (manuscrito da Academia das Ciências de Lisboa):

Fernão de Álvares Cabral capitão-mor.

A 24 de Março. Partiu em 24 de Março com quatro naus de que estes eram capitães:

O Capitão-Mor na nau S. Bento. Perdido.

Dom Payo de Noronha – na nau Loreto.

Ruy Pereira da Câmara – em Santa Maria da Barca.

Belchior de Sousa Lobo – na Conceição.

Sucessos. A nau Santo António, capitão Dom Manuel Telo, que mais estava para partir este ano, se queimou neste porto de Lisboa.

O Capitão-Mor, tornando para este Reino, se perdeu na terra do Natal, e a gente por vários casos morreu quase toda.

Dom Payo de Noronha à ida invernou em Moçambique.

Ruy Pereira da Câmara e Belchior de Sousa Lobo arribaram a este Reino.

(Nesta transcrição actualizámos, tanto quanto possível a ortografia.)

Compreende-se então a razão por que o *Livro das Armadas* regista, para o ano de 1553, apenas duas naus: a *São Bento* e a *Loreto*. Triste fim teve a primeira e o seu capitão-mor. Mas devemos-lhe ter levado à Índia o poeta Luís de Camões e a possibilidade de redacção d'Os *Lusiadas*, o poema que deu, e dá, maior projecção universal ao Nome português.

Neste ano comemorativo do feito extraordinário de Vasco da Gama, não será inoportuno recordar também o Poeta que melhor celebrou um acontecimento que revolucionou o Mundo.

## **As naus da Carreira da Índia e os apoios em terra nos Açores. Uma narrativa exemplar do século XVII**

Prof. Doutor *João Guilherme dos Reis Leite*

Correspondendo à sugestão expressa na circular da Academia da Marinha referente a este simpósio resolvi apresentar uma comunicação centrada em questões relacionadas com um das mais conhecidas bases navais da Carreira das Índias, a dos Açores. Pretendi, partindo de uma narração do séc XVII, descrever o modo de organização e prestação de serviços nesse importante ponto de apoio aos navios.

Conta Maldonado<sup>(1)</sup>, um dos mais interessantes cronistas das ilhas açorianas, que escreveu a sua obra em finais do século XVII, que decorrendo o ano de 1649<sup>(2)</sup>, quando havia dois anos que da Índia não chegava qualquer comunicação ao Reino, no mês de Julho aproximou-se da ilha do Faial o galeão Santo André que alcançava aquelas paragens em miserável estado; «milagrosamente tem aqui chegado»<sup>(3)</sup>, dizia o capitão Gaspar Pereira dos Reis na carta de socorro que enviou para terra. Saira da Índia acompanhado por outro galeão, o São João Baptista, do comando de António Cabral, mas um temporal separara-os antes do Cabo da Boa Esperança e não mais se haviam encontrando. A viagem fora tormentosa, morrera muita gente e os sobreviventes estavam doentes e exaustos. Perto do Faial enviara o comandante um barco a terra pedindo socorro, porque, por seus meios, dificilmente atingiriam o porto da Horta. Tinha consciência, o comandante Pereira dos Reis, da responsabilidade que sobre ele recaía de ser a única esperança de um barco vindo do Oriente atingir Lisboa nos últimos dois anos, que se haviam mostrado fatais, porque no Cabo da Boa Esperança se perderam a Nau Atalaia e o Galeão Sacramento, em 1647 e outras duas que haviam saído de Portugal, Santo Milagre e a Nau Pata, tiveram o mesmo triste destino. Era por tudo isto que a carta enviada às autoridades da Horta era escrita em tom enfático e acabava dramaticamente com um apelo de socorro humanitário para os doentes que «estão por um fio», dizia, e nem forças tinham para poderem atingir terra na pequena embarcação que enviava. Por isso mesmo, suplicava alguns refrescos enviados de urgência como a última esperança para os miseráveis marinheiros que agonizavam no galeão atacados «do mal de Loando e gengivas».

Recebida a missiva na Horta, a 14 de Julho, pelas 6 horas da tarde, (levava praticamente um dia a pequena embarcação despachada pelo galeão), o Capitão Mor da Vila e o Almoxtarifado da Fazenda, as autoridades a quem estes assuntos estavam entregues, conscientes dos perigos eminentes que corria o galeão, agravados pela circunstância da certeza de andarem os mares das ilhas infestados de piratas, despacharam como socorro toda a gente do mar e guerra que foi possível, com os refrescos e trataram de avisar o Provedor das Armadas, João do Canto de Castro, em Angra<sup>(4)</sup>.

O Provedor das Armadas<sup>(5)</sup> era a autoridade específica para coordenar os socorros precisos às embarcações que vindas de qualquer parte do império demandassem as ilhas açorianas para em segurança daí alcançarem o porto de Lisboa. A sua função fora instituída no séc XVI, logo no início do comércio regular com a Índia e a base naval montada em Angra, a cidade central e mais importante do arquipélago, funcionava com melhor ou pior eficiência, conforme as circunstâncias, desde essa época. Em meados do séc. XVII não eram brilhantes os meios



disponíveis, certamente dificultados pela guerra da independência que se travava no Reino e que impossibilitava a regularidade dos socorros a enviar às ilhas. Iam longe os tempos das **armadas das ilhas**(<sup>9</sup>) anuais e regulares que nas águas do Corvo esperavam as naus, as protegiam até Angra e daí as comboiavam a Lisboa.

Um outro cronista, o Padre Jesuíta António Cordeiro(<sup>10</sup>), angrense como Maldonado, mas crítico impenitente da administração das ilhas, escrevia ao falar da Provedoria das Armadas na 2.<sup>a</sup> metade do séc XVII, que na Terceira não só se deixara de fazer embarcações, como: «até às mesmas ilhas, cujos dizimos se derão aos Reis com obrigação de as defenderem, e a seus mares, nem já vão lá Armadas que as defendiam, nem as deixão defender-se com seus livres navios»(<sup>11</sup>).

Passando agora em claro o remoque aos Reis que continuavam a receber os dízimos, mas esqueciam as obrigações, basta reter que não se enviam já às ilhas as armadas e consequentemente era aos insulanos que ficava a obrigação da defesa, auxílio e resguardo das naus que demandavam as paragens insulares.

Ora, foi precisamente o que aconteceu com este galeão, última esperança de se receber novas e drogas da Índia, nesses anos de seiscentos.

Recebido o aviso do Faial, João da Silva do Canto, o Provedor, acionou os mecanismos do seu regimento(<sup>12</sup>), velho de quase um século e tratou de reunir em Junta o Corregedor, o Governador do Castelo (não como tal que não constava do regimento, mas porque o titular actual, Miguel Pereira Borralho, era do Conselho de Sua Magestade e por isso requeria tratamento especial), e chamou de S. Miguel, onde estava ausente, o outro figurante obrigatório na Junta que reunia, o Provedor da Fazenda, que àquela ilha se havia dirigido em serviço. Cumpriu escrupulosamente o regimento, sabemos hoje, ainda que Maldonado não o diga(<sup>13</sup>). É, talvez, ocasião para dizermos que João do Canto de Castro (1607-1665), 5.<sup>o</sup> morgado dos Remédios, moço fidalgo da Casa real, cavaleiro professo na Ordem de Cristo e 6.<sup>o</sup> Provedor das Armadas, cargo sempre provido nos seus maiores, era e continuaria a ser figura de destaque e de grande autorizo, como diriam os seus contemporâneos, tendo mesmo antes de morrer sido feito capitão mor de Angra e do Conselho de D. Afonso VI. Não era, aliás, homem de deixar os seus créditos por mãos alheias e sempre havia de defender a sua honra e a sua qualidade perante as justiças régias e não deixava nunca de deprecar perante o Rei(<sup>14</sup>) os seus serviços e acções valorosas, pedindo mais e mais mercês de aumento do seu prestígio pessoal e grandeza da sua casa. Tudo isto para dizer que por obrigação do cargo e devoção de sua personalidade não deixaria, como não deixou, o provedor das armadas, escapar esta oportunidade de se destacar.

Os deputados da Junta decidiram deitar mão dos barcos disponíveis. Razão tinha António Cordeiro, porque não os havia portugueses, reinois ou locais, e só uma urca holandesa de 14 peças que assistia em Angra a um navio inglês de oito peças, surto na Horta, podiam servir de escolta ao danificado galeão já a salvo no porto daquela vila, mas que era necessário o mais rapidamente possível trazer escoltado para Angra. Isto porque o porto do Faial era aberto e tão mal defendido que havia ainda pouco os piratas se tinham atrevido a tomarem umas embarcações aí ancoradas. Eram as misérias que Cordeiro denunciava!

Ao mesmo tempo que fretavam a urca, expediam para Lisboa uma caravela que havia aportado do Brasil, também ela velha e desconjuntada, o que obrigara a descarrega-la em terra. Mesmo assim, era o que havia para enviar novas à corte a pedir instruções régias.

Em Angra, depois desta resolução da Junta, animaram-se as vontades e os ânimos na preparação da «armadilha», como lhe chama Maldonado, que devia partir para o Faial com a missão de trazer a salvo o galeão.

Todos pareciam querer evidenciar-se nesta ocasião única de prestar um serviço à causa régia e, obviamente, habilitar-se a futuras mercês, o mais seguro caminho de proeminência social. É preciso lembrar que tudo isto se dava escassos dez anos depois dos acontecimentos passados na ilha que haviam levado à tomada do Castelo em consequência de um cerco de mais de ano e da proclamação da Restauração, em que os açorianos haviam, também então, contado unicamente com as suas forças para empreenderem a proeza. Não esperavam agora, e possivelmente nem queriam, que auxílios externos lhe tirassem mais esta glória e, é evidente, os proveitos futuros.

O Provedor das Armadas, o nosso conhecido João do Canto, logo fez questão de ele em pessoa ir na urca à ilha do Faial e como a sugestão viera da Junta não deixou de acrescentar que o faria ainda em maior risco e perigo de vida não só para servir Sua Magestade, mas «por não faltar às obrigações em que nascera»<sup>(12)</sup>. E atrás dele logo apareceram mais voluntários ansiosos de serem prestáveis. Cristovão de Abreu Serrão, filho do Corregedor e por este oferecido ao serviço régio e logo ali nomeado «Capitão da gente que ouvesse embarcar». De seguida o capitão (de ordenanças, suponho), Henrique Moniz<sup>(13)</sup>, o moço, fidalgo da Casa de El Rei conhecido pelo seu valor e valentia (sendo que bastava o ser Moniz, acrescenta o sempre lisongeador Maldonado) se apresentava para o serviço. Lembrando-se todos o que obrara no cerco do Castelo, contra os castelhanos, logo ali o nomearam capitão do navio surto no Faial. Não deixavam os angrenses espaço para glórias fora da ilha e certamente mordiam-se de inveja os faialenses impedidos de proeminências e glórias.

Havia já os comandos, mas era necessário encontrar os comandados, que sem homens de armas e marinhagem de nada serviam os navios fretados à força e surtos nos portos das ilhas. Era, porém, bem mais fácil encontrar voluntários para cargos de comando, do que soldados para comandar e por isso foram cautelosos. Com homens das ordenanças e um bando ao som de caixas para conseguirem alistar, como voluntários, os que quisessem, com a garantia, não só de 30 reis diários mas acima de tudo com a jura que acabada a missão ficariam livres, pois era bem conhecida a relutância dos populares ao serviço militar. Como estes todos eram poucos e acima de tudo pouco especializados, lá fornecia o Governador do Castelo, de tropa de linha, até cinquenta mosqueteiros.

Entretanto entravam no porto outras embarcações estrangeiras e isso permitia aumentar a armada que ia buscar o galeão, e como com elas vinham notícias inquietantes de muitos corsários nos mares das ilhas e a barra de Lisboa infestada de piratas<sup>(14)</sup>, tudo reforçava as cautelas para a salvaguarda do galeão. Fretaram mais 3 navios, o inglês e 2 franceses e trataram de nomear novos capitães. Luis Pereira da Orta e Inácio Toledo de Sousa<sup>(15)</sup> (mais um dos heróis do cerco) e por ajudante na expedição das ordens António Domingues Rey, este ao menos «homem destre e sabido na marinhagem».

Termina orgulhosamente o cronista a descrição dos preparativos com esta saborosa prosa: «Constava esta armadilha de cinco navios a saber a nau Inglesa em que ia o Provedor das Armadas João do Canto de Castro que fazia officio de capitania, a Urca Olandeza em que hia Henrique Moniz Barreto com o cargo de Almeirante, dois Farncezes de que era Capitães Ignácio Tolledo de Sousa e Luis Pereira d'Orta. Hum Inglez de que era Cappitam Cristovão d'Abreu Serrão filho do Corregedor. Forão muito poucos ou nenhuns os Moços de Foro de fidalgos, e filhos dos homens honrados de Angra que nesta ocasião se não embarcassem, e a estes aggregados muito de mediana sorte, com que sairão estas embarcações com a guarnição que lhes era necessária em super abundância»<sup>(16)</sup>.

Mas lembremos que todo este aparato não era para ir à Índia, mas somente de Angra à Horta, navegando sempre com terra à vista, a escoltar um galeão, que a viagem durou 2 dias e que ainda uma vez na Horta acrescentaram à armada, para o regresso, o patacho inglês, que haviam fretado, e entregaram o comando ao filho do Provedor, Carlos do Canto<sup>(17)</sup>, que, note-se, era um moço de 15 anos de idade.

Com breve demora no Faial ei-los a são e salvo em Angra do dia 15 de Agosto com o cobiçado galeão. Como para justificar tão despropositado aparato belico acrescenta o nosso cronista que sempre navegaram com duas fragatas corsárias à vista, que andavam nos canais das ilhas e que conhecendo o desigual partido não ousaram cometer. Ao menos alguém parecia ser realista nesta história!

Contudo, com o galeão Santo André a salvo na baía da cidade, protegido pelas eficazes fortalezas que nunca permitiram que Angra fosse atacada pelo mar, não acabavam os trabalhos do provedor que agora era chamado a tomar mais e maiores responsabilidades. Se o galeão estava a salvo da cobiça dos piratas não o estava do vento carpinteiro, que soprando forte não respeitava amarras ou âncoras e que impiedosamente atirava as embarcações contra as rochas do Monte Brasil, fazendo juz do seu nome. Contra estes perigos e na impossibilidade de atingir Lisboa, não se pondo sequer a hipótese de se servirem da improvisada armada para comboiarem o galeão, que a tanto não se atreveria o provedor e nem sequer lhe permitia o regimento tamanha ousadia. Só Cordeiro, meio visionário, se atrevia a divagar sobre utopias do marítimo governo das ilhas, onde uma Junta presidida pelo Provedor das Armadas disporia de uma armada para cujos navios «não concorre a Fazenda Real com coisa alguma. E só seria obrigada a dita Junta, a que, aparecendo à vista da Ilha Terceira alguma nau da Índia Oriental, mande logo a capitania da sua Armada a acodir-lhe, comboia-la para a ilha, e depois acompanhá-la até Lisboa, sem por isso pedir a El-Rei paga, mas só algumas mercês de hábitos, ou foros<sup>(18)</sup>».

Mas isso eram utopias e sonhos de grandeza que as duras realidades desmentiam e por isso mesmo o que era preciso decidir baixava ao campo da mediania. Que fazer com o galeão? Mante-lo preparado e pronto para seguir viagem logo que o Rei mandasse comboio ou descarregá-lo, pondo a recato as preciosidades e mais mercadorias, salvando-as pela certa mas demorando a saída em direcção a Lisboa, quando chegassem os socorros do Reino.

Lá reuniu uma nova Junta<sup>(19)</sup>, esta não prevista no regimento e simplesmente consultiva e por isso mesmo deixando ao provedor a responsabilidade única do que se viesse a decidir. A Junta era luzida e vasta e discutiu longamente as várias hipóteses. Deram parecer pilotos e homens práticos das coisas do mar, autoridades em nome de El-Rei, prelados das Ordens, fidalgos e gente de guerra, mas não se entendiam num conselho único ao provedor. Cada cabeça, cada sentença, obrigou a que este tomasse sozinho a decisão de descarregar o galeão, se até ao final de Agosto não tivesse chegado a Angra o almejado socorro do Reino<sup>(20)</sup>. Defenia, assim, o Provedor o que era serviço de Sua Majestade e interpretava as ordens régias de pôr a salvo as embarcações vindas da Índia.

E foi avisado João do Canto de Castro em mandar recolher o precioso da carga ao Colégio dos Jesuítas e as mais-fazendas, com grandes cautelas, aos altos e baixos da alfândega, como, aliás, em outras ocasiões já se havia feito, porque só em Novembro chegou a ordem régia assinada pelo Conde de Catanhede<sup>(21)</sup>, que declarava como do real agrado as decisões tomadas pelo provedor, ao mesmo tempo dando instruções de como se devia mandar para o Reino a carga e o galeão e enviado ainda dois navios da Armada<sup>(22)</sup>. Mas os barcos escasseavam e para repartir a preciosa carga foi necessário, uma vez mais, recorrer a barcos ingleses

fretados e só as duas fragatas de guerra para comboio, eram nacionais. Mesmo assim uma delas, por imprudência do comandante, pelo menos é o que acusa Maldonado, acabou afundada às mãos dos piratas e só a outra protegeu os barcos carregados até Lisboa. Os dois ingleses lá entraram na barra, com a fragata, em Janeiro de 1650, mas o galeão, mal fadado foi dar à costa naufragado no porto da Corunha «onde foi represado por parte de El Rey de Castela», esclarece o nosso cronista, que termina a prosa com este juízo: «E porque este sucesso pode aproveitar em algum tempo me expuz a referillo com a impertinencia que nelle se mostra»<sup>(24)</sup>.

E de facto chegou o tempo de aproveitá-lo, por que me pareceu exemplar para esclarecimento nosso de como funcionava o apoio em terra às naus da Índia na escala do Atlântico Norte numa viagem de retorno. Nem sempre seriam tão empolgantes e dramáticos os passos dados e os serviços fornecidos ou então nem sempre encontraram um narrador à altura de Maldonado e ficaram-se pela seca e desinteressante linguagem dos documentos oficiais incapazes de porem alma e ardor no que descrevem. Que uma viagem de retorno da Índia era sempre uma aventura, não restam dúvidas, mas de poucas nos chegaram tão interessantes ecos e a história também se faz com nervos e com garra e nem sempre se compadece com descrições descarnadas das realidades. Salvar uma nau da Índia das garras das tempestades ou da cobiça dos piratas é certamente um feito que merece encontrar o seu narrador, mesmo quando a história acaba mal, quanto mais quando esse narrador, talvez inconscientemente, fornece à curiosidade dos vindouros preciosos elementos que nos explicam como funcionavam na prática as instituições, sempre rodeadas dos interesses e dos anseios dos homens que as serviram.

## NOTAS

(\*) Manuel Luiz MALDONADO, *Fenix Angrence*. Transcrição e notas de Helder Fernando Parreira de Sousa Lima e um Prefácio de M. Baptista de Lima. Angra do Heroísmo, Ed. do Instituto Histórico da Ilha Terceira, 3 vol. 1989, 90, 97, pp. 406, 717, 611.

(\*) Manuel Luis MALDONADO, *ob. cit.*, vol. II, pp. 313 e seg.

(\*) Carta do Capitão Gaspar Pereira dos Reis ao Capitão Mor da Horta, escrita a bordo do Galeão Santo André, 13-VII-1649, in Manuel Luis MALDONADO, *ob. cit.*, vol. II, pp. 313-14.

(\*) Carta do Capitão Mor do Faial ao Provedor das Armadas, Horta, s.d., in Manuel Luis MALDONADO, *ob. cit.*, p. 315.

(\*) Artur Teodoro de MATOS. *A Provedoria das Armadas da Ilha Terceira e a Carreira da Índia no século XVI*, Lx.<sup>a</sup>, Inst. Inv. Científica Tropical, 1985, p. 72.

Maria Fernanda Diniz Teixeira ENES. A Provedoria das Armadas do Séc. XVII (algumas notas), in Boletim do Inst. Histórico da Ilha Terceira, vol. XLI, 1983, pp. 147-173.

(\*) Artur Teodoro de MATOS, *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa no século XVI (Novos elementos para o seu estudo)*, Lx.<sup>a</sup>, Academia da Marinha, 1990, p. 75.

(\*) António CORDEIRO, *História Insulana das Ilhas a Portugal Sugeitas no Oceano Ocidental*, Lx.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> ed. Typ do Panorama, 1866, 2 vols., pp. 316, 407.

António Cordeiro publicou a sua obra em Lisboa em 1711, já no fim da vida, mas reporta a sua experiência insular à 2.<sup>a</sup> metade do século XVII.

(\*) António CORDEIRO, *ob. cit.*, vol. II, p. 70.

(\*) Artur Teodoro de MATOS. *O Regimento do Provedor das Armadas nos Açores (1575) Sep. de A abertura ao Mundo. Estudos de História dos Descobrimentos Portugueses. Em homenagem a Luís de Albuquerque*. Lx.<sup>a</sup>, Ed. Presença, vol. II, 1987, pp. 39-50.

(<sup>10</sup>) Jorge Pamplona FORJAZ. *O Solar de Nossa Senhora dos Remédios (Canto e Castro)*. A.H., 2.<sup>a</sup> ed. revista e aumentada, I.H.I.T., 1996, p. 160.

(<sup>11</sup>) «Petição que fes Joam do Canto de Castro a S. Mag<sup>de</sup> por onde lhe pedia o nomeasse no governo de S. Miguel», in Maria Fernanda Diniz Teixeira ENES, *ob. cit.*, pp. 170-173.

(<sup>12</sup>) Manuel Luiz MALDONADO, *ob. cit.*, p. 315-16

(<sup>13</sup>) Eduardo de Campos de Castro de Azevedo SOARES. *Nobiliário da Ilha Terceira*, Tit de Monises, Porto, 2.<sup>a</sup> ed., Ed. Fernando Machado, 1944, vol II, p. 119.

(<sup>14</sup>) «Carta de Sua Magestade para os capitães das Naus da Índia e América. Lisboa, 1-VII-1649», in Manuel Luis MALDONADO, *ob. cit.*, p. 317.

(<sup>15</sup>) Sobre este capitão vide Manuel Luis MALDONADO, *ob. cit.*, vol II, p. 616.

(<sup>16</sup>) Manuel Luis MALDONADO, *ob. cit.*, vol. II, p. 317.

(<sup>17</sup>) Jorge Pamplona FORJAZ, *ob. cit.*, vol. II, p. 351.

(<sup>18</sup>) António CORDEIRO, *ob. cit.*, vol. II, p. 351.

(<sup>19</sup>) «Parecer do Capitam João de Avila na Junta feita a 18 de Agosto», in Manuel Luis MALDONADO, *ob. cit.*, p. 319.

(<sup>20</sup>) «Resolução do Provedor das Armadas. Angra 18-VIII-1649», in Manuel Luis MALDONADO, *ob. cit.*, vol. II, pp. 319, 320.

(<sup>21</sup>) «Ordem do Conselho da Fazenda ao Provedor das Armadas, Lisboa, 13-X-1649», in Manuel Luis MALDONADO, *ob. cit.*, vol. II, pp. 323, 324.

(<sup>22</sup>) «Resolução de Sua Magestade. Lisboa, 5-X-1649», in Manuel Luis MALDONADO, *ob. cit.*, vol. II, p. 324.

(<sup>23</sup>) Manuel Luis MALDONADO, *ob. cit.*, vol. II, p. 325.

## O trajecto Açores-Lisboa

Prof. Doutor *Fernando Castelo Branco*

Se os factores geográficos, se os elementos naturais têm influência no desenrolar dos acontecimentos históricos, esses elementos, esses factores assumem um papel frequentemente decisivo nos eventos de alguma forma interligados com acções de navegação à vela. Correntes marítimas e o regime de ventos são, como é facilmente compreensível, alguns desses factores decisivos.

No regresso da armada realizadora da primeira ligação marítima entre a Europa e a Índia, comandada por Vasco da Gama, a caravela e o Bérrio, depois de Cabo Verde, passaram perto dos Açores e rumaram para Portugal. A *S. Gabriel* deteve-se em Angra e depois seguiu para Lisboa<sup>(1)</sup>. Damião Peres, referindo-se à «volta dos Açores», diz ser esta a «rota habitual para Lisboa»<sup>(2)</sup>.

Rota habitual da carreira da Índia, mas também de navios oriundos da costa de África ocidental, do Brasil e também de embarcações provenientes da América espanhola. Tudo convergia para as águas açorianas. E, por isso, para aí vão igualmente convergir corsários e piratas, buscando as riquezas transportadas por esses navios. Cria-se um tão grave como importante problema de segurança. Além disso, como anotou um nosso ilustre confrade, em trabalho presente à Academia de Marinha, o Prof. Artur Teodoro de Matos, «o regresso pelo arquipélago açoriano proporcionava às diferentes frotas uma escala de reabastecimento, reparação, abrigo, protecção, restabelecimento físico e até local de informação. É neste condicionamento técnico, geográfico e económico que surge a **armada das ilhas**»<sup>(3)</sup>. Esse condicionamento explica pois a génese e indica a relevância da missão que estava cometida à armada das ilhas. Em Angra, surgia normalmente escoltando as frotas vindas do sul e de ocidente. Por isso, como salientou o mesmo investigador, «Angra, como todo o arquipélago, foram vitais para o êxito do comércio português com África, Oriente e Brasil»<sup>(4)</sup>.

É compreensível assim ter sucedido. O apresamento ou o afundamento de um navio repleto de riquezas trazidas do ultramar, representava um enorme prejuízo para o nosso comércio e para a nossa economia. Prejuízo para os comerciantes, mas também para a fazenda do Estado, pois que em função de pilhagem ou de naufrágio não chegavam a Lisboa os carregamentos esperados, a vida comercial entrava em rotura com nefastas consequências económicas e sociais. É o que se depreende de alguma documentação do município de Lisboa da primeira metade do séc. XVII.

Assim, em carta enviada ao rei em 10 de Agosto de 1624, dizia-se: «está esta cidade em grandíssimo aperto e sem comércio, do qual procede principalmente a sua sustentação e o meneio dos homens»<sup>(5)</sup>. Em assento da vereação de 5 de Outubro de 1628, lê-se «que tendo Sua Majestade consideração aos muitos e grandes serviços que esta cidade lhe tem feito, e de presente faz, estando, como está, em tão conhecido aperto e miséria por falta de comércio e muitos direitos que lhe são impostos, seja servido de mandar que os juros, que lhe têm dado em satisfação de outros, que para seu serviço vendeu sobre suas rendas, seja assentado todo na casa das carnes, sem dela se poderem tirar, com ordem expressa aos ministros inferiores o paguem sem dependência do governo nem dos vedores da fazenda, sob pena que a cidade os possa haver por suas fazendas executivamente»<sup>(6)</sup>.

Ainda oito anos não eram decorridos e a Câmara Municipal de Lisboa insistia que «este reino esteja tão miserável e necessitado, por faltar em todo a navegação e com muitos tributos que causaram as adversidades do tempo, e donativos de grandes quantias, com que se tem servido a Sua Majestade, assim pera Índia como pera o Brasil»<sup>(7)</sup>.

Em 1 de Agosto de 1635, registava a mesma Câmara «em todo haver cessado o comércio, que era o principal deste reino»<sup>(8)</sup>. E em 15 de Dezembro desse ano acentuava-se mais uma vez «ser mui notória a extrema necessidade a que este reino tem chegado por faltar o comércio das conquistas, perdas no mar, grandes esterilidades na terra, multiplicação de tributos»<sup>(9)</sup>.

Perdas no mar e falência do comércio, pontos fulcrais assinalados pelo município de Lisboa, centro da vida económica da nação.

Portanto, para o que ocorria na etapa final da carreira da Índia e de várias outras navegações que rumavam para Lisboa, a eficácia ou ineficácia da actuação da armada das ilhas tinha uma enorme importância no comércio, na economia e na vida do País.

Alguns exemplos confirmam o que se perdia com um afundamento ou um apresamento.

A nau *Madre Deus*, apresada em 1592 junto às Flores, foi levada para Dortmouth e a sua carga, remetida depois para Londres, foi avaliada em 150.000 libras; a nau *S. Valentim* foi levada de Sesimbra, em 1602, para Plymouth, onde foi avaliada conjuntamente com a carga, em um milhão de cruzados<sup>(10)</sup>; um galeão do Porto, vindo do Oriente, foi capturado ao largo da costa por um corsário inglês. Trazia fazenda no valor de 600.000 cruzados<sup>(11)</sup>.

Mas há mais a considerar. Incide a nossa atenção, geralmente, nas mercadorias perdidas, nos prejuízos para o comércio e para a economia. Mas mais malefícios, bastantes mais, ocorriam.

As vidas perdidas implicavam tantas quanto graves consequências no plano familiar, não apenas no aspecto afectivo, como muitos vezes também no material.

Lembremos também que os navios traziam correspondência, desde as cartas de vice-reis e governadores, até às dos mais humildes soldados ou funcionários.

Haveria correspondência relativa ao comércio, aos negócios eclesiásticos, às ordens religiosas, correspondência emanada de todos os organismos então existentes. Não se pode calcular, mesmo aproximadamente, o volume e a variedade dos prejuízos.

Um documento guardado no Arquivo Histórico Ultramarino exemplifica quão diversos podiam ser os malefícios causados. Esse documento contém cópia da carta enviada ao Vice-Rei em Fevereiro de 1635. Nesse ano e durante bastante tempo mais, Moçambique dependeu do governo da Índia. Aí diz-se terem sido recebidas cartas «sobre a conquista e minas de Monomopata (...) João da Costa e duas caravelas, a gente de artilharia, munições e petrechos (...) depois de reconhecer as bocas dos rios [de Quama] passou a Goa e voltando depois por as mesmas bocas com cartas do Vice-Rei e recebendo as dos mineiros e amostras dos metais que tinham descoberto foi roubado de piratas holandeses à vista da ilha do Corvo, lançando tudo primeiro ao mar»<sup>(12)</sup>.

Em que medida as amostras de minerais perdidas terão afectado as explorações mineiras? É decerto impossível sabê-lo.

Por tudo isto, parece-nos evidente a importância da segurança da navegação entre os mares dos Açores e os portos portugueses, normalmente o de Lisboa, e portanto a importância da actuação da armada das ilhas.

Infelizmente, essa actuação foi por vezes inadequada e ineficaz. Pero Roiz Soares, no seu *Memorial*, é incisivo a este respeito: «sendo costume partirem as naus, deste reino no que os reis de Portugal faziam à sua custa sem opressão de ninguém e sem tributos em Maio esperar as naus, estas partiram [depois de 1580] em Julho quando as naus já estavam tomadas e quei-

madras dos ingleses»<sup>(15)</sup>. Também um nosso confrade, que tanto tem estudado a história da Marinha, o Comandante Saturnino Monteiro, escreveu e comentou a este propósito: «desde o tempo de D. Manuel era costume enviar todos os anos para os Açores uma armada de galeões e caravelas destinada a proteger dos corsários as naus que vinham da Índia, sistema que funcionou indiscutivelmente bem, já que, até 1580, apenas se perderam às mão daqueles uma pequena nau (1508) e uma caravela (1542). A partir da união com a Espanha, uma vez que esta também mandava anualmente para os Açores uma armada destinada a recolher as frotas que vinham das Américas, pareceu lógico fundir as duas armadas numa única. Só que esta se tornou de tal forma numerosa que o seu aprontamento a tempo e horas era muito difícil, do que resultava, quase sempre, fazer-se ao mar depois de as armadas dos corsários ingleses irem a caminho dos Açores ou mesmo já lá terem chegado. Mais um caso em que a união dos dois países ibéricos redundou em prejuízo de ambos, como de resto, parece ter sido reconhecido por Filipe II»<sup>(14)</sup>.

Uma circunstância deve ainda ser referida. O Prof. Vitorino Magalhães Godinho disse que «desde alturas de 1520 todos os anos uma armada de caravelas ia para a Terceira e ficava a vigiar a zona marítima de perigo (...). No decénio de 1580 esta organização relaxou-se – como entrara em vigor o sistema dos contractos, o Estado tendo deixado de correr riscos **esquecia-se** de enviar as armadas»<sup>(15)</sup>.

Baseando-se em dois códices do Fundo Ernesto do Canto, existente na Biblioteca Pública e Arquivo de Ponta Delgada, onde se «reúnem grande quantidade de documentos sobre os provedores das armadas»<sup>(16)</sup>, o Prof. Artur Teodoro de Matos diz-nos: «de 1536 a 1556 – vinte anos, portanto – doze armadas pelo menos, foram enviadas de Lisboa aos Açores, a fim de comboiarem as naus da Índia até à capital»<sup>(17)</sup> e «de 1532 a 1555 por onze vezes teve Pedro Anes do Canto – provedor das armadas – «de armar navios para aguardar ou dar guarda aos que vinham da Índia e Mina, sendo ele, em muitos casos, o capitão-mor. Seis dessas viagens tiveram lugar em anos de ausência da armada das ilhas»<sup>(18)</sup>.

Desta situação resultaram, como não podia deixar de ser, avultados prejuízos.

Acentua o Prof. Vitorino Magalhães Godinho que, desde o ataque de Drake em 1586, «os inimigos tomaram, destruíram ou forçaram os próprios portugueses a queimar 15 navios, o que representa 1/5<sup>(19)</sup> das perdas sofridas neste período», acrescentando: «é de 1590 no que refere à viagem de ida e do ano seguinte no que refere à da volta [da carreira da Índia], que data o início das grandes catástrofes: o número de perdas aumenta fortemente, de modo que as chegadas ao Tejo caem por metade»<sup>(20)</sup>. O Prof. Luís de Albuquerque entende que a *Relação das Nãos e Armadas da Índia* «confirma a ideia de que foi durante o reinado desse rei intruso [Filipe II], que os actos de pirataria contra as naus da *carreira* intensificaram»<sup>(21)</sup>. Pero Roiz Soares diz-nos terem sido «perdas e tomadas depois da entrada de El Rei Dom Filipe neste reino até esta era de 1594, 28 naus da Índia»<sup>(22)</sup>. Este valor não coincide com o cálculo do Prof. Vitorino Magalhães Godinho, que aponta 5 perdas de 1581 a 1590 e 16 de 1591 a 1600. Entre 1581 e 1590 regista uma arribada e dubitativamente uma invernada e para a década seguinte 3 ou 5 invernadas. Se Pero Roiz Soares tivesse incluído estes casos nas naus perdidas e tomadas teríamos um máximo de 28, mas até 1600 e não apenas até 1549<sup>(23)</sup>.

Pero Roiz Soares salientou: «não havia ano que se não perdessem duas ou três naus sem haver novas delas (...) nos outro tempos atrás dos Reis de Portugal» – portanto antes de 1580 – «se não perdia hua de dez em dez anos»<sup>(24)</sup>.

Sem dúvida que estas perdas, em parte devidas à ineficácia da armada das ilhas, terão ocasionado consequências tão diversas como negativas para Portugal, em especial para a sua



economia. E parece-nos oportuno recordar ter o embaixador da França em Madrid em ofício de 23 de Fevereiro de 1602, se queixado «de não poder conseguir estabelecer uma correspondência segura com Lisboa. Sem embargo, porém, desta dificuldade não deixou de participar ao seu governo, como o haviam feito os seus predecessores» – ponto bem importante -, «o estado dos ânimos em Portugal cada vez mais adversos à dominação castelhana com a qual, além da perda da independência nacional, viam de todo perdido o seu comércio, e arruinados todos os mananciais de riqueza e de prosperidade». E em 13 de Julho deste mesmo ano participava aquele diplomata a M. de Villeroi, Secretário de Estado, que os ingleses continuavam a fazer mil estragos nas costas de Portugal e que a desconfiança que os espanhóis tinham dos portugueses, cujo comércio estava de todo arruinado, se achava levado ao último ponto, que em particular se temia da gente de Lisboa»<sup>(25)</sup>.

Jaime Cortesão, interpretando de nova forma o movimento da Restauração, mostrou como o desenvolvimento do comércio brasileiro veio dar um novo alento à nossa economia. Mas os navios vindos do Brasil, portadores de mercadorias, onde avultava o açúcar, também convergiam para as águas açoreanas. Ora se para a carreira da Índia a segurança dessa área era fundamental, o mesmo sucedia para a navegação oriunda da América do Sul. Em qualquer caso os ataques de corsários e piratas, os ataques de navios inimigos, afectavam gravemente o nosso comércio ultramarino. E por isso afirmou esse grande historiador: «A determinação e ameaça do desaparecimento da maior fonte de riqueza e poderio do reino [o comércio ultramarino] não podiam deixar de provocar a reacção da consciência nacional (...). O instinto da grei conseguia renovar o Império em bases mais sólidas, isto é, cria as condições essenciais duma soberania específica; a insuficiência da Espanha para lhe garantir a segurança, com ameaça de ruína completa, reacendem a consciência nacional. A esta vieram juntar-se outras causas de carácter moral e político, interno e externo, que provocaram a deflagração»<sup>(26)</sup>.

Fosse para o percurso final da carreira da Índia, fosse para o restante comércio ultramarino português, a segurança em águas açorianas, tão dependente da armada das ilhas, era fundamental. Por isso a conjuntura que nessas paragens se desenhou e incrementou no período filipino teve enorme, decisiva influência na nossa vida económica mas também na vida social e política, nomeadamente na génese do movimento da Restauração.

## NOTAS

(<sup>1</sup>) Veja-se a «Rota de Vasco da Gama, à ida e no regresso, conforme a lição de Gago Coutinho» em *Os Descobrimentos Portugueses* de Jaime Cortesão, Editorial Arcádia, vol. I, pp. 536-537.

(<sup>2</sup>) *História dos Descobrimentos Portugueses*, Porto, 1943, p. 330.

(<sup>3</sup>) *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa no Século XVI* in *Memórias da Academia de Marinha*, Lisboa, 1985, vol. XVI, p. 6.

(<sup>4</sup>) *As Escalas do Atlântico no Século XVI* in *VI Reunião Internacional de História da Náutica e Hidrografia*, Actas, Lisboa, 1989, p. 169.

(<sup>5</sup>) Eduardo Freire de Oliveira: *Elementos para a História do Município de Lisboa*, vol. III, p. 106.

(<sup>6</sup>) Idem, *ibidem*, vol. III, p. 306.

(<sup>7</sup>) Idem, *ibidem*, vol. IV, p. 66.

(<sup>8</sup>) Idem, *ibidem*, vol. IV, p. 76.

(<sup>9</sup>) Idem, *ibidem*, vol. IV, p. 228.

(<sup>10</sup>) Saturnino Monteiro: *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. IV, pp. 272,388.

(<sup>11</sup>) Joaquim Veríssimo Serrão: *História de Portugal*, vol. IV, p. 54.

(<sup>12</sup>) Arquivo Histórico Ultramarino, *Moçambique*, caixa n.º 1, doc. 125.

(<sup>13</sup>) *Memorial de Pero Roiz Soares*, leitura e revisão de Manuel Lopes de Almeida, Coimbra, 1953, cap. 92, p. 303.

(<sup>14</sup>) *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. IV, p. 273.

(<sup>15</sup>) *Rota do Cabo* in *Dicionário de História de Portugal* dirigido por Joel Serrão, vol. III, p. 675.

(<sup>16</sup>) *A Provedoria das Armadas da Ilha Terceira e a Carreira da Índia no Século XVI* in *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Actas, Lisboa, 1985, p. 65, nota 4.

(<sup>17</sup>) Idem, *ibidem*, p. 66.

(<sup>18</sup>) Idem, *ibidem*, p. 68.

(<sup>19</sup>) No *Dicionário da História de Portugal*, vol. III, p. 675 encontramos 1/1, lapso evidente.

(<sup>20</sup>) *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Lisboa, 1965-71, vol. II, pp. 74, 75 e 78; *Dicionário da História de Portugal*, vol. III, pp. 675 e 676.

(<sup>21</sup>) Introdução à *Relação das Nãos e Armadas da Índia com os sucessos dellas que se puderam saber, para noticia e instrução dos curiosos e amantes da Historia da Índia*, leitura e anotação de Maria Hermínia Maldonado, do códice Add. 20 902 da British Library, Coimbra, 1985, p. 5.

(<sup>22</sup>) *Memorial*, cap. 92, p. 302.

(<sup>23</sup>) *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. II, p. 78.

(<sup>24</sup>) *Memorial*, cap. 92, p. 302.

(<sup>25</sup>) Visconde de Santarém: *Quadro Elementar*, tomo IV, p. I, p. 302.

(<sup>26</sup>) Jaime Cortesão: *Teoria Geral dos Descobrimentos Portugueses – A Geografia e Economia da Restauração*, Cadernos da «Seara Nova», Lisboa, 1940, pp. 78 e 80.



# Um fidalgo português na Carreira da Índia: Serviço e narrativa de João da Silveira\*

Prof.<sup>a</sup> Doutora *Margarida Garcez Ventura*

«O Estado da Índia ganhou-se com muita verdade,  
com muita fidelidade, com muita liberalidade,  
com muito valor e com muito esforço.»

DIOGO DO COUTO, *O Soldado Prático*

A 22 de Março de 1516 parte de Lisboa uma armada com destino à Índia, tendo por capitão-mor João da Silveira. Só irá aportar à barra de Goa em Agosto de 1517<sup>(1)</sup>. Tendo chegado *fraco e desbaratado* à fortaleza de Moçambique, a 11 de Outubro de 1516, escreve a D. Manuel a carta que suscitou este nosso trabalho. É uma carta autógrafa, datada de 14 de Fevereiro de 1517, em que o capitão descreve a tormentosa viagem, a estadia carregada de perplexidades na fortaleza de Moçambique e as decisões finalmente tomadas, tendo em conta o cumprimento da sua missão.

O documento não é inédito, nem isso é importante. Publicámo-lo na nossa tese de licenciatura<sup>(2)</sup> integrado no esboço biográfico do seu autor. Mas pouco nos detivemos na sua análise, já que o nosso principal objectivo era o estudo da embaixada de João da Silveira a França. E, no entanto, trata-se de um escrito admirável, testemunho do desempenho eficaz de um capitão-mor, contrastando mesmo com a mediocridade do seu serviço como embaixador.

Será com base nesta carta que pretendemos contribuir para o esclarecimento de algumas questões pertinentes em toda a problemática da chamada «expansão portuguesa», nomeadamente na Índia.

Essa problemática liga-se, em primeiro lugar, com os **homens** que foram construindo essa rede de poderes – militares, políticos, comerciais, espirituais – que foi o Império Português.

Em segundo lugar, iremos considerar as **circunstâncias** em que tais homens actuavam e, finalmente, alguns **processos** para a resolução das questões inerentes a essas circunstâncias.

A armada é um micro cosmos da sociedade portuguesa, quer quanto aos homens que nela partiram, quer quanto aos diversos desafios que enfrenta e que terá de vencer. Disso tudo nos dá conta João da Silveira.

## 1. OS HOMENS

Comecemos por considerar os homens, e, entre eles, o capitão-mor da armada.

Quando nos aproximamos de João da Silveira, podemos perguntar: a que critérios obedeceu a escolha para o cargo de capitão-mor das armadas da Índia? ao prestígio e à experiência pessoais e linhagísticos? à capacidade de comando de homens? aos conhecimentos de navegação? Alguns indicadores poderão ser achados nestas linhas, tendo sempre em conta quão impeditivas da aproximação ao real são as «explicações» redutoras.

João da Silveira é filho de Fernão da Silveira<sup>(5)</sup>, o escrivão da puridade de D. João II que participou na «conspiração» do duque de Viseu. Tendo conseguido fugir para Castela, foi condenado à morte por traição e, cinco anos mais tarde, após extradição para França, morto pelo conde de Palhais por ordem do rei<sup>(6)</sup>.

Todos os bens móveis e imóveis dos conspiradores foram confiscados, e as suas famílias destituídas do seu bom nome e honra. D. Manuel, porém, irá prosseguir uma política de reconciliação, mandando regressar ao reino essas famílias e restituindo-lhes os seus bens e estamento social.

Abreviando a exposição sobre o contexto familiar de João da Silveira, bastará dizer que era bisneto do Doutor Fernando Afonso da Silveira, Doutor em Leis por Bolonha, Desembargador e Chanceler-Mor de D. João I<sup>(5)</sup>, e com presença significativa em embaixadas e ratificações de tratados de paz com Castela.

Do seu casamento com Catarina Teixeira, camareira-mor da infanta D. Isabel, nascerá o Doutor João Fernandes da Silveira, Chanceler-Mor da Casa do Cível, Regedor da Casa da Suplicação, Escrivão da Puridade e Vedor da Fazenda de D. Afonso V, o qual também desempenhou missões diplomáticas em Roma, Castela, Alemanha, Nápoles e França. Deste casamento de João Fernandes da Silveira nasce o já mencionado Fernão da Silveira, pai de João da Silveira.

O Doutor João Fernandes da Silveira casa uma segunda vez com Maria de Sousa Lobo, filha de Diogo Lopes Lobo, senhor de Alvito<sup>(6)</sup>, título que passa para o seu primogénito, D. Diogo Lobo, que foi Conselheiro e Vedor da fazenda de D. Manuel e de D. João III. D. Diogo Lobo é pai de D. Martinho da Silveira e de D. João da Silveira, com quem o «nosso» é frequentemente confundido, e que também servirá na Índia no tempo de Lopo Soares de Albergaria<sup>(7)</sup>.

Regressemos a Catarina Teixeira, mulher do Doutor Fernando Afonso da Silveira. Após a morte do marido, casa em segundas núpcias com Gomes Martins de Alvarenga, também Doutor em Leis e Juiz dos feitos de D. João I. Seu filho, Rui Gomes de Alvarenga, será Desembargador e Regedor da Casa da Suplicação, Chanceler-Mor e Conselheiro régio no tempo de D. Afonso V<sup>(8)</sup>. Lopo Soares de Alvarenga, que foi governador da Índia, é filho deste.

Temos, assim, quer por linha directa quer por parentesco, João da Silveira inserido numa linhagem de elementos de magistraturas superiores, frequentemente chamados a funções de representação externa do reino e a funções de governo nos *lugares d'além*.

Efectivamente, quando João da Silveira parte para a Índia como capitão-mor, há cerca de um ano que Lopo Soares de Albergaria fora nomeado governador da Índia em substituição de Afonso de Albuquerque, consta que por intrigas do Barão de Alvito<sup>(9)</sup>.

Ele próprio é nomeado trinchante-mor por D. Manuel, a 20 de Setembro de 1502<sup>(10)</sup>; é Craveiro da Ordem de Cristo, pelo menos desde 1515, e em variadíssimos documentos é referido como fidalgo da casa real. Por outro lado, e na esteia da tradição familiar, é enviado a França em 1510 para negociar alianças entre D. Manuel e Luís XII<sup>(11)</sup>; depois do regresso da Índia irá voltar aos contactos com a diplomacia europeia ao integrar o séquito que conduziu D. Beatriz a Sabóia para o seu casamento com Carlos III, em 1521; finalmente, será embaixador na corte de Francisco I desde 1522 até à sua morte, em 1530.

Paralelamente, em acumulação com o pagamento do ofício de trinchante (6.000 reais anuais) e com a tença referente ao hábito de Cristo (10 mil reais), irá receber várias tenças vitalícias no valor aproximado de 45 mil reais. Tem, portanto, cerca de 60 mil reais anuais quando parte para a Índia<sup>(12)</sup>.

Temos, assim, João da Silveira coincidindo com um dos critérios a que obedecia a escolha dos capitães-mores, isto é, que fossem fidalgos. Efectivamente, e para além de outras razões de ordem sociológica, este critério baseava-se no convencimento, expresso em várias ordenações<sup>(13)</sup>, de que um fidalgo servirá com lealdade e competência, pois se o não fizer desonrará toda a sua linhagem, passada, presente e futura.

Desde os finais da Idade Média<sup>(14)</sup> que muitos fidalgos, membros da nobreza de corte ou rural, envergaram a toga e serviram em ofícios ligados à burocracia régia e à representação diplomática do reino, podendo também ser chamados a exercer funções várias no cada vez mais vasto além-mar português.

Sabemos que os capitães da armada de João da Silveira eram Francisco de Sousa Mancias, Diogo de Unhos, Garcia da Costa, Afonso Lopes da Costa, António de Lima. Acerca de poucos destes sabemos alguma coisa relacionada com o seu estatuto social<sup>(15)</sup>. Parece-nos, todavia, que aqueles que sabemos serem cavaleiros, receberam essa mercê por serviços prestados no além-mar. Assim, D. Manuel confirma a Francisco de Sousa, em 13 de Março de 1514, o privilégio de cavaleiro recebido do duque de Bragança, no qual se atesta que fora armado cavaleiro por Rui Barreto, capitão de Azamor<sup>(16)</sup>; o mesmo monarca confirma, a 10 de Outubro de 1512, um alvará de D. Francisco de Almeida, vice-rei da Índia, em que fazia cavaleiro Diogo de Unhos, mestre das naus reais<sup>(17)</sup>; de Afonso Lopes da Costa diz-nos Castanheda<sup>(18)</sup> (sem mais explicações) que era fidalgo e cavaleiro no tempo da armada de João da Silveira.

## 2. AS CIRCUNSTÂNCIAS

### 2.1. A guerra

João da Silveira navegava na nau Nazaré como capitão-mor de uma armada de cinco naus. Quanto à composição da armada que, em Março de 1516, seguiu viagem em conserva, temos de interrogar a informação que nos chega pelas duas descrições gráficas existentes nos manuscritos da Academia das Ciências de Lisboa e no chamado Livro de Lisuarte de Abreu<sup>(19)</sup>. Os autores mencionam seis naus com os respectivos capitães, que já referimos: Afonso Lopes da Costa, Diogo de Unhos, Garcia da Costa, Francisco de Sousa Mancias e António de Lima. No entanto, Gaspar Correia e João de Barros<sup>(20)</sup> informam que, dada a urgência da missão, Diogo de Unhos se antecipara, partindo de Lisboa dois meses antes do resto da armada, ou seja, em Janeiro de 1516. Esta informação é confirmada pelo próprio João da Silveira, pois Diogo de Unhos irá juntar-se-lhe em Moçambique, vindo do Estreito, em Fevereiro de 1517. A nau de Diogo de Unhos, que, na verdade, fazia parte da armada de 1516, seria incluída no conjunto da representação gráfica, independentemente da antecipação (aliás frequente) da partida de Lisboa.

Esta armada levava por missão reforçar a capacidade de intervenção militar de Lopo Soares de Albergaria, pois tinha chegado a Lisboa, via Veneza, a notícia de que Sultão do Cairo preparava no porto de Suez uma grande armada para atingir a Índia.

Mas quando João da Silveira chega a Moçambique, verificou que não havia, desde o ano anterior, qualquer informação sobre a evolução dos Rumes no Oceano Índico. A ausência de notícias preocupou-o, tendo em conta as que corriam em Lisboa. Entretanto chega de Melinde Cristóvão de Távora com as naus de carga, e confirma que os Rumes tinham entrado no Estreito de Suez. Sempre à espera de ordens de Lopo Soares de Albergaria e – nas suas próprias palavras, *com conselho das pessoas a quem o devo pedir* –, resolve partir para Melinde. Daí, se até

Março não chegassem notícias do governador, procurá-lo-ia onde estivesse, ou então, com novas da vitória portuguesa, iria invernar onde lhe parecesse mais proveitoso para a fazenda real.

Finalmente chegam a Moçambique Cristóvão de Brito, Diogo de Unhos e um piloto que traziam ordens de Lopo Soares para que a armada avançasse até à Ilha da Cruz, onde deveria aguardar novas ordens.

É desta fase que data a carta de 14 de Fevereiro. João da Silveira prepara-se para partir. Depois de fazer o elogio da sua nau, informa D. Manuel que levará consigo 700 homens e que espera de Lopo Soares reforço para a escassa artilharia que trouxera de Lisboa.

A fazer fé em Castanheda<sup>(21)</sup>, João da Silveira, recebidas que foram as ordens de Lopo Soares, parte para Quíloa, onde chega após violento temporal que quebrara os mastros da nau capitânia e fizera soçobrar a de António de Lima.

Lopo Soares parte em Fevereiro para o Estreito com uma grande armada que irá incluir a nau de Garcia da Costa<sup>(22)</sup>. Afonso Lopes da Costa deverá também ter acompanhado o governador, e ter sido morto nessa expedição<sup>(23)</sup>.

Assim, o capitão-mor chega a Goa em plena campanha contra os Rumes, sendo algumas das suas naus e homens levados para o combate. Mas de João da Silveira não há notícia, sendo provável que ficasse a vigiar a costa do Malabar. Missão que desempenharia com êxito, pois em Maio de 1521, já em Lisboa, é-lhe atribuída a tença anual de 18. 250 reais<sup>(24)</sup>. Depois, em Fevereiro de 1522, partirá para França, como embaixador de D. João III.

## 2.2. A fazenda d'el-rei

A missão que temos vindo a referir era urgente e significativa do ponto de vista militar.

Todavia, outro factor se imbrica nesta missão de socorro, e que diversifica as circunstâncias do serviço de João da Silveira. A armada de 1516, como todas as outras, transportava também mercadorias para a Índia – *fazenda de Vosa Alteza* – como escreve João da Silveira –, e de lá haveria de trazer outros produtos. De todos eles temos notícia pela carta de quitação dada ao feitor da nau Nazaré<sup>(25)</sup>. Para além de dinheiros e mercadorias em geral, o documento menciona, entre os produtos entregues em Lisboa e na Índia, prata, cálices de prata, cobre, chumbo, aço, pedra ume, marfim, azougue, coral, veludo, escarlata de Florença, panos de Londres vermelhos, holandas, açafão, livros, papel, gengibre, facas e produtos de botica. Estas mercadorias, melhor dito, as mercadorias provenientes da Europa, foram transportadas na nau do capitão e na nau de Francisco de Sousa Mancias (a nau Luís), que naufragou.

Não era descabida a preocupação de João da Silveira, dividido entre o auxílio que não sabia se Lopo Soares efectivamente necessitava, e as mercadorias que ele desejava desembarcar onde fosse mais seguro e mais proveitoso para a fazenda régia. O êxito do transporte era, obviamente, a primeira condição para o êxito comercial, do qual dependia a saúde financeira da coroa<sup>(26)</sup>. Mais do que dividido, o capitão assumia ambos os cuidados, e estamos em crer que teria descarregado a mercadoria em Melinde.

## 2.3. A navegação

Usando as palavras elogiosas com que João da Silveira se refere ao capitão António de Lima, diríamos que o capitão-mor teria de ser simultaneamente homem para a terra e para o mar. Segundo declara o próprio João da Silveira, ele, pelo contrário, fora um *maoo piloto*.

Todavia, para chegar com os homens de guerra e com a fazenda à Índia, o capitão-mor deveria ser, ele próprio, um bom mareante?

Estudos recentes feitos para o reinado de D. João III<sup>(27)</sup> apontam para uma percentagem de uns 50% de capitães-mores sem qualquer experiência de navegação, situação, todavia, colmatada pelos conhecimentos marítimos dos outros capitães da Carreira da Índia.

Quanto à armada de 1516 convém recordar algumas notas sobre os seus capitães, enquanto aguardamos um estudo completo para o reinado de D. Manuel.

É certo que João da Silveira não possuía qualquer experiência de navegação, nem a sua parentela se fizera notar nessas lides, de modo a, porventura, lhe transmitir algum saber nesse domínio.

Diogo de Unhos fora à Índia com Tristão da Cunha como feitor da nau Graça, e aí voltara como mestre das naus reais no tempo de D. Francisco de Almeida<sup>(28)</sup>. Como sabemos irá antecipar-se ao grosso da armada e partir em Janeiro de 1516.

Da experiência náutica de Garcia da Costa, que irá separar-se da armada no Golfo da Guiné, nada sabemos.

A 30 de Março de 1504 D. Manuel concede a Afonso Lopes da Costa, piloto nas partes da Guiné e da Índia, uma tença anual de 5.000 reais por serviços prestados<sup>(29)</sup>. Nesse mesmo ano irá partir entre os dozes capitães que seguirão na armada de que era capitão-mor Lopo Soares<sup>(30)</sup>.

De Francisco de Sousa só sabemos que estivera em Azamor com Rui Barreto<sup>(31)</sup>.

Quanto a António de Lima, e embora não tenhamos outra informação adicional, bastam o elogio do próprio capitão-mor considerando-o apto para as tarefas do mar.

Todavia, mais do que a experiência do capitão-mor e até a dos capitães que integravam a armada, outros factores importavam à segurança da viagem. Na verdade, em cada nau seria relevante, não só o capitão, mas o piloto, o patrão e outros que *niso entendião*, como escreveu João da Silveira. Por outro lado, a armada deveria ser um sistema em que as partes se apoiavam mutuamente, embora pudesse existir uma nau particularmente incumbida da segurança da capitânia, como era (na armada de 1516) a nau de Garcia da Costa em relação à nau Nazaré.

Assim, o que nos parece relevante para a segurança global da armada é que nela existissem bons pilotos, eventualmente capitães com experiência de navegação, e que as naus progredissem em conserva de modo a assegurar-se o auxílio mútuo.

A coesão da armada é o resultado de vários factores, que não cabe aqui analisar. No entanto podemos lembrar um meio puramente técnico (mas cujo cumprimento exigia obediência) acordado entre os capitães da armada que partira em 1504, sob a comando de Lopo Soares e na qual, como atrás referimos, ia por capitão Afonso Lopes da Costa: os capitães acordaram por escrito que só a nau capitânia tivesse fogos acesos, de modo a que, sem qualquer dúvida, pudesse orientar a rota nocturna das outras naus; os infractores seriam punidos com pena de prisão, sem soldo, até chegarem à Índia.

Da importância conferida à coesão da armada testemunham as penas que as Ordenações Manuelinas mandam aplicar a qualquer capitão que se afastasse do *corpo da armada*<sup>(32)</sup>, e que resultam certamente do acumular de experiências e de resoluções particulares em que a Carreira da Índia era certamente marcante.

João da Silveira levava um *asinado* do Almirante que tratava da navegação, o qual deveria cumprir *sem dele sair coisa alguma*. Embora ele tenha esse traçado sempre presente, assim como o regimento do patrão e do piloto, de pouco lhe irão valer.



Logo no Golfo da Guiné se ensacaram as naus e se perdeu o contacto visual devido a forte tempestade nocturna e à incerteza sobre qual dos fogos acesos era o da nau capitânia. Curiosamente, constatamos aqui a existência de vários faróis acesos. Embora não saibamos se isso era defeso, nessa época, nas armadas em geral ou mesmo na armada de João da Silveira, o facto é que Afonso Lopes da Costa acaba por abandonar a armada e seguir viagem somente com seu irmão, Garcia da Costa.

Depois de ultrapassada a Guiné, e perante o imprevisto de achar ventos do levante 300 léguas antes do Cabo da Boa Esperança, só a muito custo e por pouco tempo João da Silveira conseguiu encaminhar a armada numa rota por fora da Ilha de São Lourenço. Mas em vão tentaram passar, pois sempre apanhavam vento este. Foi então necessário reformular a rota. Com o conselho do patrão e do piloto da sua nau, assim como *doutros que niso entendião*, o capitão-mor traçou a rota que lhe pareceu mais serviço do rei, tentando passar entre a terra e a ilha. Mas logo os ventos o deixaram. Imobilizados e sem água, muita gente adoeceu e morreu. Finalmente os ventos empurraram a frota até à vista de Moçambique.

De facto, João da Silveira tinha razão em aduzir as atribulações da viagem à sua *desdita* e à *força e perseverança dos levantes*: à vista de Moçambique, ventos e correntes arrastaram-no para trás 50 léguas: Ancorados nas Ilhas Primeiras durante muitos dias, sem água, somente com vinho e pão, adoeceu e morreu muita gente. Finalmente, ventos do oeste levaram-no até à Fortaleza de Moçambique, onde chegou com tão pouca gente apta para navegar que sem auxílio não teria conseguido entrar no porto.

#### 2.4. Os homens nas circunstâncias

A certa altura da narração da viagem, João da Silveira interrompe a sequência cronológica para relatar ao rei um grave acontecimento. Chegadas ao largo da Guiné, as naus de Francisco de Sousa e de Garcia da Costa perderam-se da nau capitânia numa noite de forte chuva, devido à confusão estabelecida por se terem acendido vários fogos. Mais grave do que este acidente é, para João da Silveira, o comportamento de Garcia da Costa. No meio do temporal, abandona Francisco de Sousa, cuja nau já estava danificada, e prossegue viagem com Afonso Lopes da Costa, seu irmão, sem sequer esperar pelo capitão-mor em Moçambique, mau grado os insistentes pedidos do *seu piloto e aconselhado per outras pessoas*. João da Silveira declara o merecedor de *grão castigo*, o qual, de acordo com o poder que trazia do rei para tais casos, aplicará se o encontrar. Este comportamento de um capitão que, segundo diz João da Silveira, só vinha para acompanhar a nau Nazaré, agravou as condições gerais da armada, provocando condições para a doença e morte na gente, e pondo em perigo o capitão-mor e sua nau, assim como toda a fazenda que ela transportava.

A atitude de Garcia da Costa converte uma vicissitude de percurso em grave ocorrência de desobediência. Como que em contraponto, João da Silveira relata os comportamentos de António de Lima e de Francisco de Sousa.

António de Lima, tendo-se perdido do capitão-mor junto à Ilha de S. Lourenço e tendo chegado à Ilha de Moçambique cerca de um mês antes, vai encaminhar a nau Nazaré para o porto. Nisso conta com a ajuda de Francisco de Sousa, que se adiantara também cerca de um mês, mas que, como era seu dever, aguardara a chegada do capitão-mor. Estes são os súbditos leais ao rei e ao seu capitão, como diria Camões.

### 3. OS PROCESSOS

Falámos dos homens e das circunstâncias. Para terminar, gostaria de realçar alguns processos para a resolução das questões inerentes a essas circunstâncias.

A partir de finais do século XV, a experiência de conquista e de administração de territórios é transferida para mais vastos espaços<sup>(34)</sup>. As formas de fazer a guerra, assim como as formas de navegar ou de estabelecer e consolidar o poder nas zonas conquistadas, são transferidas para zonas alheias ao ocidente ibérico. A experiência adquirida nos assuntos da guerra e da paz servirá de matriz noutros contextos.

As novas zonas possuem grande especificidade, com elementos humanos e geográficos distintos que obrigarão a uma adaptação dessa matriz com vista à sua eficácia. Navegação, combate, administração e coesão do reino, tudo simultaneamente paralelo e divergente do que costumava no reino.

Porém, não chegamos a essa dinâmica de renovação de modelos numa viagem para a Índia, nem tão pouco através da narração que dela possuímos. Pelo contrário, nesta carta do capitão-mor da armada de 1516 o que está patente é a constância de comportamentos sobre o fundo da surpresa ou da incerteza.

Durante a viagem, ou na expectativa da intervenção militar concertada com Lopo Soares, no mar ou em terra, a actuação de João da Silveira, fidalgo da casa real e capitão mor da armada, vai assentar em três colunas: lealdade e obediência, decisão, conselho.

Lealdade e obediência ao capitão-mor que, na armada, faz as vezes do rei. Aliás, João da Silveira di-lo claramente a respeito da quase deserção de Garcia da Costa: trazia poderes de rei para castigar severamente os que abandonassem o conjunto da armada, pondo em risco a sobrevivência das embarcações, das suas gentes e das mercadorias transportadas.

João da Silveira, longe de qualquer intenção teorizadora, reproduz a estrutura fundamental de um estado absoluto com territórios situados a milhares de léguas de distância do rei<sup>(35)</sup>. A estrutura fundamental é a lealdade e obediência ao rei e ao capitão que vai em nome do rei, virtudes que são apanágio dos portugueses e penhor das suas sobre o rei, vitórias, como esclareceu Camões a propósito da primeira viagem à Índia<sup>(36)</sup>.

Trata-se, pois, de uma estrutura de responsabilidades distribuídas por força da distância (e que nada tem a ver com «regionalização» do poder), numa época em que a «geografia do tempo» era condicionada pela geografia física. Responsabilidades distribuídas ao capitão-mor da armada, ao governador (para só mencionarmos altos cargos ligados à Índia), mas cujo cumprimento será sempre verificado, recompensado ou castigado pelo rei<sup>(36)</sup>.

Da narrativa de João da Silveira ressalta a morosidade das comunicações e consequente incerteza sobre o desenvolvimento dos factos a que convém responder. Assim, a iniciativa/responsabilidade do capitão-mor é peça fundamental na coesão da armada. A falta de meios de comunicação reforça a autonomia do capitão-mor, para o bem e para o mal. As decisões correctas – ou seja, as que João da Silveira julgava serem *por muito maes serviço de Vos'Alteza* –, tinham de estar interiorizadas, a lealdade terá ser uma outra natureza dos que partiam com funções de comando e dos que lhes estavam submetidos.

Por outro lado, note-se que, se é certo que a capacidade decisória cabe ao capitão-mor, também é certo que ele não decide sozinho. Várias vezes João da Silveira informa que consultou as *pessoas próprias*: para as questões da navegação, o patrão e o piloto da nau Nazaré e outros entendidos; para os assuntos da guerra pediu o conselho das pessoas a quem se deveria pedir.

Na armada, o capitão-mor recorre ao conselho, como o monarca deverá fazê-lo no reino. O conselho é prática comum, embora jamais seja vinculativo. Sobre o capitão-mor – como sobre o rei – repousa a responsabilidade do «bem comum» da armada, como do reino. Efectivamente, e não obstante o conselho pedido por João da Silveira ao seu piloto, é ele que assume perante D. Manuel a culpa dos desaires da viagem, intitulando-se piloto da armada, um *maao piloto*. Estamos em crer que esta expressão do capitão –mor, se bem que não corresponda à realidade das funções, corresponde à realidade da responsabilidade completa.

Nesta carta, escrita por um fidalgo ao rei como a um pai – seguindo a tradição portuguesa e a matriz humanista –, juntam-se, com a força das coisas vividas, muitos dos elementos do absolutismo em Portugal<sup>(37)</sup>: a linhagem e o serviço do rei, as relações do monarca com os seus servidores, os vectores da distância e dos condicionamentos geográficos, do comércio e da guerra, as problemáticas do conselho, da obediência e do castigo.

João da Silveira ganhou por mérito próprio os privilégios da sua linhagem sofrendo tempestades e ondas cruas e comendo o corrupto mantimento, como diria Camões<sup>(38)</sup>; assumiu a responsabilidade de castigar e louvar<sup>(39)</sup> como se fora o rei; e sobretudo, partindo de ordens que a experiência quotidiana ia revelando desadequadas e ineficazes, reformulou-as escutando o conselho dos sabedores das matérias em causa. O serviço do rei fora cumprido.

*Carta de João da Silveira para D. Manuel*  
Fortaleza de Moçambique, 14 de Fevereiro de 1517  
IAN/TT, *Corpo Cron.*, P. I, mç. 21, doc. 35

Pera dar rrazão a Vosa Alteza de como não passey aa Yndia, não he necessario buscar muitas, porque a verdade he huma soo, e por yso soamente o enformarey da viagem que fiz como maa piloto. E verdadeyro e Vos'Alteza podera mandar ver o em que foe afora em minha desdita e na força e preseverança dos levantes que achey, os quaes me derão ante de ser co Cabo da Boa Esperança trezentas legoas. E aos vinta-cinco de Julho, dia de Santiago, me fiz com ele, e depoyz dele dobrado quisera logo reconhecer terra pera fazer o caminho per fora da Ylha de São Lourenço se ainda (*1v.*) não fose tanto avante como o Cabo do Recife, segundo trazia per asinado do Almirante acerca da navegação desta armada, o qual Vos'Alteza mandou que compryse sem dele sayr cousa alguma. E achei tantos levantes que nunca pude tomar terra senão ao Cabo das Corrente a vinte dias d'Agosto donde mandey fazer via per fora da Ylha com boom tempo que pera iso me deu. E durou-me tão pouco que a não pude dobrar nem doutras vezes que o cometi, porque de todas como me fazia com ela achava os tempos por d'avante. E os casos e o Regimento do patrão e piloto com conselho doutros que niso entendião, me pareceo serviço de Vos'Alteza aproveytar-me deles, que servião pera pasar por dentro antre a Ylha e a terra, o que asi fiz. Mas logo me leyxaarão em grandes calmas muytos dias e com elas e com a pouca agoa que jaa tinha me adoeceo casi toda (*2*) a gente e morreo de ela. E ali, depoyz de muito trabalho, me deu hum vento que levey ate conhecer as Ylhas d'Angoja a dez dias de Setembro. E com as virações cheguey casi tanto avante como Moçambique, a vista dele. Donde me tornaraão as correntes e levantes atras cincoenta legoas. E aas Ilhas Primeyras estive ancorado muitos dias com grandes calmas e tempos contrairos e sem agoa, soamente com pão e vinho puro com que cada dia morrya gente.

A tudo isto não tinha nenhuma companhia, porque Francisco de Sousa e Garcia da Costa logo em Guinee se perderão de mim ambas juntas per enleo dum chuveyro que de noyte lhe escondeu o meu forol (*sic*). E desfizerão fogos a que se rresponderão, e cada hum cuidava que o outro era a capitayna. Mas a Garcia da Costa creio que não pesou nada, segundo depoyz mostrou em se hir com seu hirmão e leyxar Francisco de Sousa, em cuja companhia veo, com o mastro quebrado e outras (*2v.*) nessecidades e em não esperar por mim aqui em Moçambique, sendo-lhe rrequerido pelo seu piloto algumas vezes e aconselhado per outras pesoas. Certo, Senhor, he merecedor de grão castigo e se eu o achara empregara nele todo o poder que de Vos'Alteza pera os taes caos trago, porque se ele me acompanhara esta naao como devera, poys a esta soo cousa vinha, não pasara tanta fortuna de mortes e doenças de gente e perigos de minha pessoa e de toda a naao com tudo o que nela vinha.

Antonio de Lima me perdeo com temporal depois de termos o Cabo dobrado. Parey nas Ylhas primeyras onde estive ancorado, como jaa dise. Depois de muitos dias me deu hum ponemte que me trouve tanto avante como Moçambique, e jaa tam falecido de gente per la morta e doente, que se não podia aparelhar a naao nem podera entrar neste porto nem em outro se daqui não fora huma cara (*3*) vela e Antonio de Lima nela com gente sua o qual, asi nisto como em outras cousas me parece que não he menos pera o maar que pera a terra. Francisco de Sousa me foe tambem demandar no batel de sua naao com muita diligencia e o tempo não o leyxou sayr fora. Entrey fraco aqui em Moçambique a xj dias d'Oitubro dando muitas graças a Noso Senhor por me asi trazer

a salvamento, em caso que de todo desbaratado. O que se logo começou de rreparar com ajuda de outras naaos e com boa deligencia de Gaspar Veloso, Alcayde-moor desta fortaleza, que me a iso bem ajudeu, e asi a curar e prover os doentes que trazia.

Est'outras duas naaos chegarão aqui primeyro que eu casi hum mes, cada huma por si, e acharão sempre os mesmos levantes que eu achei e asi as tornarão atras muitas legoas as correntes.

E como aqui, Senhor, não achey nenhuma nova da Yndia nem vierão naaos o ano pasado, pelo que de laa trazia dos Rumes pareceo-me que nela avia necessidade. E esperando de o saber de Melinde per Cristovão de Tavora, que de laa era, as cousas de serviço de Vos'Alteza, ou pelas naaos da carga que viesem, mandey entretanto fazer-se prestes a armada pera me asi tomar qualquer nova que viesse e sendo de necessidade poder partir cando e pera onde me parecesse mays servyço de Vos'Alteza.

Cristovão de Tavora chegou aqui em Janeiro bem aviado de tudo ao que hia como compyra a estas fortalezas que estavam em grande necessidade. E per ele soube da entrada dos Rumes no Estreyto, aa qual nova deu credito por concertar com as que Vos'Alteza tinha aa minha partida de laa. E logo mandei fazer armada de todo prestes, avendo por certo que Lopo Soarez mandaria (4) por aqui alguma naao que me avisase de tudo o que devia fazer. E não vindo, a meu parecer e de muitos, seria sinal de não haver na India muito aseseço, pois o ano pasado jaa por aqui não vierão, não sendo ainda tão usada a yda com carga por fora da Ylha de São Lourenço. E asy, com conselho das pessoas a quem o devo pedir, estava determinado de partir daqui em Março e hir a Melinde tomar novas frescas dos Guzarates deste ano. E, se achase que Lopo Soarez partia para o Estreyto, hir-me em sua busca, e se não onde nos parecese mays serviço de Vos'Alteza segundo a maneyra da necessidade da India de que me ahi enformase. E se em Melinde achase falsa a nova dos Rumes ou que erão desbaratados ou tornados, hir-me yvernar onde melhor e mais seguro me parecese e mays proveitoso pera a fazenda de Vosa Alteza que nesta armada vae.

E estando (4v.) esperando a entrada de Março em que os ponentes aqui começam pera partir e compyryr minha determinação, chegou Cristovão de Brito com novas de tudo, que Vos'Alteza por ele sabera. E em sua companhia Diogo d'Unhos e hum piloto do Estreito que Lopo Soarez mandou com hum Regymento que fosem laa espera-lo e que não fosem mays que ate a Ylha da Cruz sem ver seu rrecado. O qual caminho, Senhor, farey asi como estava determinado e no propio tempo, Deus querendo. Levarey daqui setecentos homens por todas e em Melinde espero de tomar os mays mantimentos que poder, asi pera esta armada como pera a de Lopo Soarez que os had'aver bem mester. D'artelharia vym de laa muy mal provido pera tal tempo, mas Lopo Soarez creio que me armaraa esta naao como ela merece, porque canto mays lhe pera cometer (5) hum grande feyto que todas as que laa tem. E não pasar ela aa Yndia este ano espero em Noso Senhor que sera por muito maes serviço de Vos'Alteza.

A Ele praza d'acrecentar por muitos anos a vida e Real estado de Vos'Alteza. De Moçambique, a xiiij de Fevereiro de 1517.

Beyjo as Reaes mãos de Vos'Alteza

Joham da Sylveira

De Joham da Sylveira de  
xiiij dias de Fevereiro  
de bc xbij  
Lida

## NOTAS

- (<sup>1</sup>) Gaspar Corrêa *Lendas da Índia*, Lisboa, Academia das Ciências, 1858-1966, T. II, P. I, cap. XI, p. 517.
- (<sup>2</sup>) João da Silveira – *Diplomata Português do século XVI*, em exemplar policopiado apresentado à Faculdade de Letras de Lisboa em Março de 1974 e (ainda) defendida em Junho desse mesmo ano. O estudo viria a ser publicado em 1984, com prefácio de Jorge Borges de Macedo (Lisboa, Gabinete Português de Estudos Humanísticos). De novo a apresentamos aqui, para mais fácil entendimento deste texto.
- (<sup>3</sup>) Cfr. as obras genealógicas cit. in Margarida Garcez Ventura, *João da Silveira ...*, pp. 11-12.
- (<sup>4</sup>) Cfr. Manuela Mendonça, «Sequelas do Tratado das Alcáçovas: os Refugiados das Duas Coroas em Portugal e Castela», in *As Relações Externas de Portugal nos Finais da Idade Média*, Lisboa, 1994, pp. 39-41.
- (<sup>5</sup>) Vd. Armando Luís de Carvalho Homem, *O Desembargo Régio (1320-1433)*, Porto, 1990, pp. 298-299.
- (<sup>6</sup>) Por mercê que o isentou da Lei Mental, O Doutor João Fernandes da Silveira recebe os bens da coroa que seu sogro detinha, por carta régia de 15 de Junho de 1472. Vd. Humberto Baquero Moreno, «Contestação e oposição na nobreza portuguesa ao poder político nos finais da Idade Média», in *Exilados, Marginais e Contestatários na Sociedade Medieval Portuguesa*, Lisboa, Editorial Presença, 1990, p. 23.
- (<sup>7</sup>) Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, vol. III, Lisboa, Verbo, 1978, p. 120.
- (<sup>8</sup>) Armando Luís de Carvalho Homem, *O Desembargo...*, pp. 313-314.
- (<sup>9</sup>) *Socorro Lusitano ao Estado da Índia Desde o seu Descobrimento ategora*, Biblioteca Pública de Évora, *Cod. CXVI/1-39*, n.º 23; Cfr. Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, vol. III, Lisboa, 1978, p. 119s.
- (<sup>10</sup>) IAN/TT, *Chanc. D. Manuel*, Liv. 23, fl. 7v.
- (<sup>11</sup>) Carta de João da Silveira para D. Manuel, Poissy, 12 de Maio de 1519, IAN/TT, *Corpo Cron.*, P. I, m. 9, doc. 6.
- (<sup>12</sup>) Cfr. Margarida Garcez Ventura, *op. cit.*, pp. 14s.
- (<sup>13</sup>) Embora não tenhamos encontrado referências relativas à escolha dos capitães-mores nas Ordenações Afonsinas e nas Ordenações Manuelinas, podemos, por analogia, recorrer a um dos critérios da escolha dos alcaides-môres dos castelos (*Ordenações Afonsinas*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, Liv. I, Tit. 62, § 1 e *Ordenações Manuelinas*, ibidem, 1984, Liv. II, Tit. 55).
- (<sup>14</sup>) Rita Costa Gomes, in *A Corte dos Reis de Portugal no Final da Idade Média*, Lisboa, 1995, cap. II.
- (<sup>15</sup>) Não sendo este o objectivo do nosso trabalho, limitámo-nos a uma breve busca na Chancelaria de D. Manuel. Há que contar, também, com a existência de homónimos, nomeadamente em relação a «Francisco de Sousa».
- (<sup>16</sup>) IAN/TT, *Chanc. D. Manuel*, Liv. 11, fl. 20.
- (<sup>17</sup>) IAN/TT, *Chanc. D. Manuel*, Liv. 7, fl. 43v.
- (<sup>18</sup>) Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento & Conquista da Índia pelos Portugueses*, 3.ª ed. revista e anotada por Pedro de Azevedo, Coimbra, 1924, Liv. I, cap. XCV, p. 191.
- (<sup>19</sup>) Cfr. P. M. P. Laranjo Coelho, *A Pederneira – Apontamentos para a história dos seus mareantes, pescadores, calafates e das suas construções navais nos séculos XV a XVII*, Lisboa, 1914, p. 34; Academia das Ciências de Lisboa, *Memória das Armadas*, ms. azul, 588, 1.º cofre, n.º 31, fl. 17v; *Livro de Lisuarte Abreu*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1992.
- (<sup>20</sup>) Gaspar Corrêa, *Lendas...* T. II, cap. VI, p. 483; João de Barros *Ásia*, 6.ª ed., 5 vols., Lisboa, 1945, 3.ª década, Liv. I, cap. II, p. 16.
- (<sup>21</sup>) Fernão Lopes de Castanheda, *op. cit.*, Liv. IV, cap. XXV, pp. 418-419.
- (<sup>22</sup>) *Ibidem*, cap. X, p. 395. Entre as forças de D. Gutierre de Morroy ia gente da armada de João da Silveira, não identificada.
- (<sup>23</sup>) A 16 de Maio de 1521 D. Manuel concede a seu filho, Pero Lopes da Costa, uma tença de 30 mil reais, por serviços prestados por seu pai, falecido na Índia. IAN/TT, *Chanc. D. Manuel*, Liv. 39, fl. 55v.
- (<sup>24</sup>) Padrão para João da Silveira, Lisboa, 8 de Maio de 1521, IAN/TT, *Chanc. D. Manuel*, Liv. 39, fl. 81.
- (<sup>25</sup>) Carta de quitação a Fernão Rodrigues de Castelo Branco, Évora, 12 de Fev. de 1520, IAN/TT, *Chanc. D. Manuel*, Liv. 44, fl. 48v.
- (<sup>26</sup>) Cfr. Joaquim Romero de Magalhães, «A Fazenda», in *História de Portugal*, dir. José Mattoso, Lisboa, Círculo de Leitores, vol. III, pp. 91s.
- (<sup>27</sup>) Cfr. a comunicação de João Paulo Oliveira e Costa a este Simpósio. Para época mais tardia, vd. Amélia Polónia, «Mestres e Pilotos nas Carreiras Ultramarinas (1596-1648). Subsídios para o seu estudo», *Revista da Faculdade de Letras – História*, II Série, vol. XII, Porto, 1995, pp. 271-353.
- (<sup>28</sup>) IAN/TT, *Chanc. D. Manuel*, respectivamente cartas de 10 de Set. de 1510 (Liv. 3, fl. 41v) e de 10 de Out. de 1512 (Liv. 7, fl. 43v.).

(<sup>29</sup>) IAN/TT, *Chanc. D. Manuel*, Liv. 19, fl. 9.

(<sup>30</sup>) Fernão Lopes de Castanheda, *op. cit.*, Liv. I, cap. XCV, p. 191s.

(<sup>31</sup>) Carta régia, 13 de Março de 1514, IAN/TT, *Chanc. D. Manuel*, Liv. 11, fl. 20.

(<sup>32</sup>) *Ordenações Manuelinas*, Liv. 2, Tit. 98.

(<sup>33</sup>) Para este tema vd. Jorge Borges de Macedo, «A Sociedade Portuguesa no Tempo de Camões», in *Clio*, Nova Série, vol. I, 1996, pp. 9-14.

(<sup>34</sup>) Nas palavras de Jorge Borges de Macedo, «História e Doutrina do Poder n'Os Lusíadas», in *Os Lusíadas e a História*, Lisboa, Verbo, 1979, p. 104.

(<sup>35</sup>) Cfr *Os Lusíadas*, VI, 51.

(<sup>36</sup>) Vd. Jorge Borges de Macedo, «Um caso de luta pelo poder na Índia e a sua interpretação n'Os Lusíadas», *ibidem*, pp. 143-253.

(<sup>37</sup>) Vd. Jorge Borges de Macedo, «Absolutismo», in *Polis*, Lisboa, 1993, vol. 1, col. 36-53.

(<sup>38</sup>) *Os Lusíadas*, VI, 97.

(<sup>39</sup>) Além das referências elogiosas a António de Lima e a Francisco de Sousa, registre-se o elogio da «diligencia» de Gaspar Veloso, alcaide-mor da fortaleza de Moçambique.

## **5.<sup>a</sup> e 6.<sup>a</sup> SESSÃO**

- 1 — UMA «CARGA MIÚDA» VINDA NA CARREIRA DA ÍNDIA  
1.<sup>o</sup> Ten. *Augusto Alves Salgado*
- 2 — AS REPRESENTAÇÕES DAS ARMADAS DA CARREIRA DA ÍNDIA  
Dr. *José Manuel Garcia*
- 3 — LE POIDS DE L'INTOLÉRANCE RELIGIEUSE ETRANGÈRE DANS LE DÉCLIN DE LA  
CARREIRA DA ÍNDIA  
Contre-amiral (R) *François Bellec*

## **CONCLUSÕES**

Eng.<sup>o</sup> *Bernardino Cadete*





# Uma «Carga Miúda» vinda na Carreira da Índia

1.º Ten. *Augusto Alves Salgado*

Esta apresentação tem como base um artigo meu, a publicar brevemente nos Anais do Clube Militar Naval, sob o título «Uma *carga miúda* da Carreira da Índia», mas sobre o qual, novas e importantes informações surgiram, permitindo esclarecer alguns pontos deixados em aberto nesse artigo.

Conforme referi nesse artigo, só muito recentemente é que os autores contemporâneos começaram a debruçar-se sobre a verdadeira importância de outras mercadorias, no comércio com a Índia, para além das tradicionais, como é o caso, por exemplo, dos panos de algodão, feitos na Índia.

Embora houvesse algumas referências a esse comércio, normalmente não lhe atribuem grande importância. Vitorino Magalhães Godinho, por exemplo, na sua obra «Os Descobrimientos e a Economia Mundial», refere-se aos «... produtos das poderosas indústrias têxteis orientais»<sup>(1)</sup>, mas, nesta referência, engloba tanto os panos de algodão, como os restantes. E, embora inclua mais à frente na mesma obra, os panos de algodão, numa lista de produtos que eram transportados pelos nossos navios, atribuí-lhes importância só para o trato com o Golfo da Guiné. Já Artur Teodoro de Matos, na obra «Na rota da Índia. Estudos de história da Expansão Portuguesa», inclui os panos de algodão, «... no comércio *de coisas miúdas*»<sup>(2)</sup> para o Reino, juntamente com as porcelanas, drogas e pedras. Faz contudo referência à existência de diversos tipos de tecidos, brancos e pintados, indicando, no entanto, que o seu comércio era realizado em pequenas quantidades<sup>(3)</sup>.

Mas qual a sua verdadeira importância no total da carga total dos navios portugueses da Carreira da Índia?

Através do estudo das relações de carga capturada pelos ingleses, de alguns dos navios portugueses da Carreira da Índia, em especial, a nau São Filipe (1583) e a nau São Valentim, (1603), irá tentar obter-se uma noção mais precisa, de qual a importância do trato de panos de algodão, no total das mercadorias transportadas pelos nossos navios, em especial pelos navios da Carreira da Índia.

## A BORDO DOS NAVIOS

A maioria das relações de carga dos nossos navios, referem, quase exclusivamente e apenas, as quantidades de pimenta e de drogas que os nossos navios transportavam. No entanto, foi-me possível encontrar algumas referências, que indicavam outros produtos, incluindo os «panos de algodão».

Das relações mais detalhadas que detectei, a mais antiga que apresento, foi nas «Cartas de Quitação» de D. Manuel, onde é possível descobrir-se a imensa variedade de produtos que eram descarregados em Lisboa, ou que eram comercializados nas diversas feitorias espalhadas desde África até ao Oriente, nos princípios do século XVI. Porém, só me foi possível detectar um único caso, em que é referida a carga de um navio em particular. Essa relação, de 1510,

respeitante à nau *Santiago*, que inclui na sua carga um total de «28.285 pannos de algodam de toda sorte»<sup>(4)</sup>. A seguinte, é de 1511, em que D. Manuel, manda que seja entregue a Gaspar Leitão, escudeiro do Rei «...metade de toda especiaria e cousas da Índia que se acharom na Ilha Terceira...»<sup>(5)</sup> da nau *Bernalda* e que, na sua carga inclui diversas varas de panos diversos.

Duas outras relações, também bastante completas e, que também fazem referência a panos de algodão, são as relações das mercadorias capturadas a duas naus portuguesas, por navios ingleses.

A primeira é da nau *São Filipe*, capturada em 1587, nos Açores, pelo célebre Sir Francis Drake, no regresso do ataque a Cadiz e da acção de bloqueio que efectuou ao largo do Cabo de São Vicente, tendo também esta nau a «honra» de ter sido o primeiro navio português da Carreira da Índia a ser capturado pelos ingleses.

A segunda relação de carga, é da nau *São Valentim*, que no dia 12 de Junho de 1602, é atacada por cinco galeões ingleses, apesar desta se encontrar protegida pelos canhões do forte de Sesimbra e por onze galés espanhóis, incluindo os oito de Spinola<sup>(6)</sup>, em que após um longo combate, a nau portuguesa rendeu-se ao cair da noite, tendo os ingleses capturado, segundo fontes inglesas, uma grande quantidade de mercadorias. No primeiro caso, é referida a captura de cerca de 36 tipos de «calicoes» ou embrulhos de algodão, todos discriminados, no total de cerca de 26.691 volumes ou «books», que representavam cerca de 14% do valor da carga, para além das usuais especiarias, drogas, e diversas outras «cargas miúdas»<sup>(7)</sup> (Ver Anexo A). No segundo caso e, para além da outra carga, a nau transportava cerca de quarenta diferentes tipos de «calicoes», também todos discriminados, num total de mais de 60 mil volumes<sup>(8)</sup> (Ver Anexo B).

Há uma outra referência, embora não tão pormenorizada em relação aos panos de algodão, de navios de regresso da Índia. Trata-se da captura, por Sir Walter Raleigh, da célebre nau *Madre de Deus*, em 1592, nos Açores, consistindo a sua carga, para além dos diferentes tipos de especiarias, drogas e sedas (sendo especificadas de quatro tipos diferentes), os panos de algodão, em que eram especificados sete tipos diferentes, entre panos brancos e pintados<sup>(9)</sup>. Infelizmente, não são referidas quantidades.

Em relação aos outros circuitos comerciais, são ainda mais escassas as referências sobre as cargas dos nossos navios. Em 1602, quando é capturada uma nau portuguesa, a nau *São Tomé*, esta a caminho de Malaca, por Sir James Lancaster, é referido que os ingleses demoraram cinco a seis dias para transportar para o seu navio 150 fardos de «calicoes e pintados», para além de outras mercadorias, não especificando o autor quantidades nem tipos, mas indicando que eram em muito menor número<sup>(10)</sup>. Já no ano de 1607, é capturado, também pelos ingleses, um «grande navio», que fazia o percurso entre a Índia e Malaca, transportando 80 fardos de diversos tipos de panos de algodão<sup>(11)</sup>. Nesse mesmo ano, é capturada uma fragata, mas desta vez pelos holandeses, em Moçambique, e que vinha carregada de panos de algodão – azuis de com pintas brancas e vermelhas – mas, também infelizmente, não são referidas as quantidades<sup>(12)</sup>. Quatro anos depois, em 1611, um navio de 300 toneladas, o S. Nicolau, que fazia o percurso entre Cochim e Chaul, transportava alguns panos de algodão<sup>(13)</sup>.

Na literatura inglesa, os panos de algodão são referidos como «calicoe books», o que me levantou algumas dúvidas, quanto à designação, sendo uma possível explicação a derivada do formato que teriam os panos, quando arrumados. Mas seria essa a explicação? E quais as suas dimensões? Uma possível confirmação, veio de uma gravura da obra de Linschoten, que só recentemente foi publicada em Portugal, em que o autor representa o Mercado de Goa e, onde é possível ver um vendedor, ou um comprador, perto de uma arca, com tecidos na tampa e outros arrumados no seu interior, tendo estes realmente a forma e o tamanho de livros (ver figura 1).

## A SUA IMPORTÂNCIA NO NOSSO COMÉRCIO

Estudos recentes, vieram demonstrar que o comércio de panos de algodão era fundamental para todo o comércio português, quer com Malaca, com Ormuz e mesmo com África<sup>(14)</sup>, pois servia de «moeda de troca» na aquisição de outros produtos e, que eram comercializadas quantidades apreciáveis<sup>(15)</sup>. A sua importação era feita, pelo menos no início do século XVII, quer pela coroa, quer pelos particulares<sup>(16)</sup>. O regime de monopólio real do seu comércio, só foi estabelecido para o triângulo Cambaia – Goa – Malaca<sup>(17)</sup>. Através de diversos relatos coevos, como por exemplo através de Pyrard de Laval, sabemos que os panos de algodão fabricados na Índia, eram de grande qualidade e beleza<sup>(18)</sup>.



Fig. 1 – Mercado de Goa, segundo Linschoten.

Mas este produto não era utilizado somente para o comércio com os «novos» mercados, pois há, por exemplo, registos sobre a sua exportação para Inglaterra. Vitorino Magalhães Godinho, na obra já mencionada, refere as importações efectuadas pela Inglaterra, para o período entre 1574 e 1576, em que é referida a exportação de panos de algodão, sendo, porém, a sua importância nas exportações, nos anos indicados, bastante reduzida, em relação aos produtos tradicionais, como sejam as especiarias<sup>(19)</sup>.

Curiosamente e, a partir de 1622, as principais exportações dos ingleses para a Europa eram o índigo e os tecidos de algodão. As exportações deste último produto, face ao baixo custo a que era adquirido na Índia, permitiu aos ingleses economizarem em 1624, cerca 250.000 libras anualmente<sup>(20)</sup>. Tendo-se portanto, tornado num comércio muito importante para os ingleses, no século XVII.

De referir, ainda, que o nosso comércio com Malaca, não servia só para efectuar trocas com os povos locais, pois Schurtz, refere-se na sua obra sobre o galeão de Manila, que as importações de tecidos de algodão vindos da Índia, fizeram com que a sua produção nas Filipinas acabasse, sendo os tecidos de algodão posteriormente enviados para a América espanhola. Infelizmente, o autor não se refere a valores.

## **CONCLUSÕES**

Apesar de não existirem muitas informações sobre o transporte de panos de algodão, nos navios portugueses, é possível afirmar-se através dos documentos e dados aqui referidos, que os nossos navios transportavam importantes cargas de panos de algodão, ao ponto do «Regimento do Provedor das Armadas dos Açores (1575)», vir especificado, que podem ser doados «... panos de algodão brancos e pintados,...», como esmolas para o Mosteiro das Freiras<sup>(21)</sup>.

Apesar deste comércio só ser limitado regamente com o Oriente, podemos afirmar que este também era importante para as nossas relações comerciais, com diversos povos e nações. Mas, as verdadeiras implicações do transporte desta carga, na estiva dos navios portugueses, é um problema que necessita de um estudo mais profundo, que não cabe aqui fazê-lo.

As referências acima indicadas, dão-nos uma preciosa indicação que, desde os inícios do século XVI e até ao final da Carreira da Índia, haveria um comércio bem estabelecido de panos de algodão, fazendo mesmo uma séria concorrência com os produtos tradicionais do comércio de Portugal, incluindo nos navios da Carreira da Índia, pelo que talvez possamos afirmar que não se tratava de uma carga assim tão «miúda».

Este breve estudo não pretende ser exaustivo e, também se encontra longe de estar terminado, pois ainda é necessário pesquisar outras fontes, para o estudo e a importância do comércio de panos de algodão, quer nos navios da Carreira da Índia, quer no nosso comércio em geral, principalmente nos finais do século XVI e inícios do século XVII.

## BIBLIOGRAFIA

- BLANCO VELEZ, Manuela Sobral, «As linhas marítimo-comerciais portuguesas no Oriente (séc. XVI – meados do séc. XVII)», in *II Seminário de História Indo-Portuguesa. Actas*, Lisboa, 1985, pp. 75-99.
- CORBETT, J.S., *Papers relating to the Navy during the Spanish war 1585-87*, Aldershot, Navy Records Society, 1987.
- FERREIRA, Ana Maria, «A Carreira da Índia na segunda metade do século XVIII. O exemplo de uma vinda de Goa», in *VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Angra do Heroísmo, Angra do Heroísmo, 1998, pp. 269-293.
- FREIRE, A. Braamcamp, «Cartas de Quitação d'el-rei Dom Manuel», in *Arquivo Histórico Português*, Lisboa, vols. I-IX, 1903-1916.
- GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. 3, 2.ª ed., Lisboa, Editorial Presença, imp. 1987.
- HAKLUYT, Richard, *The principal Navigations Voyages, Traffiques & discoveries of the English Nation*, IX vols, Glasgow, James MacLehose and sons, 1904.
- LINSCHOTEN, Jan Huygen van, *Itinerário, viagem ou navegação de Jan Huygen van Linschoten para as Índias Orientais ou Portuguesas*, Lisboa, Comissão Nacional dos Descobrimentos, 1997.
- MALDONADO, Padre Manuel Luis, *Félix Angrence*, 2 vols., Angra do Heroísmo, Instituto histórico da Ilha Terceira, 1990.
- MAURO, Frédéric, *Expansão Europeia (1600-1870)*, São Paulo, Livraria Pioneira Editora, 1980.
- MATOS, Artur Teodoro de – *Na rota da Índia*, n.º 8, Macau, Instituto Cultural de Macau, 1994.
- MATOS, Artur Teodoro de, «O Regimento do Provedor das Armadas nos Açores (1575)», in *A Abertura do Mundo. Estudos de História dos Descobrimentos Europeus. Em homenagem a Luís de Albuquerque*, vol. II, Lisboa, Presença, 1987, pp. 39-50.
- MONSON, Sir William, *The Naval Tracts of Sir William Monson*, II vol, Navy Records Society, London, 1914.
- PURCHAS, Samuel, B.D., *Purchas His Pilgrimes*, XX vols, Glasgow, James MacLehose and Sons, 1905 e 1906.
- PYRARD DE LAVAL, Francisco – *Viagem de Francisco Pyrard de Laval*, 2 vols, Lisboa, Livraria Civilização, 1944.
- SALGADO, Augusto A. A., «As galés no Atlântico», A.C.M.N. vol. CXXVII, ano 127, tomos 7 a 9, Lisboa, JUL-SET 97, pp. 679-684.
- SANTOS, Maria Emília Madeira, «A Carreira da Índia e o comércio intercontinental da manufactura», in *VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Angra do Heroísmo, Angra do Heroísmo, 1998, pp. 229-238.
- SCAMMELL, G.V., «England, Portugal and the Estado da Índia c.1500-1635», in *II Seminário de História Indo-Portuguesa. Actas*, Lisboa, 1985, pp. 443-458.
- SCHURTZ, William Lytle, *El galéon de Manila*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1992.

## ANEXO A

### ALGUMAS RELAÇÕES DE CARGAS DE NAVIOS PORTUGUESES, COM REFERÊNCIAS A PANOS DE ALGODÃO

ANO	NAVIO	LOCAL	OBSERVAÇÕES	CARGA
1510	Santiago	Lisboa	Entregue aos Armazens Reais	28.285 pannos allgodam de toda sorte
1511	Nau Bernalda	Terceira	Entregues a um escudeiro do Rei	8 varas de panos de Cambraia, 2 toalhas de lustrões azuis, 38 varas de Cacha, 4 <sup>1</sup> panos algodão e 10 <sup>1</sup> de Beatilhas
1587	São Filipe	Açores	Regresso Índia	36 tipos, no total de 26.691 «calicoes» (14%)
1592	Madre Deus	Açores	Regresso Índia	Sete tipos de Calicoes, entre brancos e pintados
1602	São Valentim	Sesimbra	Regresso Índia	Mais de 60.000 «calicoes»
1602	São Tomé (900)	Est. Malaca	Bengala – Malaca	150 Pacotes Calicoes e Pintados
1607	Grande Navio	Ilha de Ceilão	Índia – Malaca	80 pacotes diversos tipos panos
1607	Fragata	Moçambique	Carregada	Calicoes, panos azuis com pintas brancas e vermelhas
1611	São Nicolau (300)		Cochim – Chaull	Alguma carga de panos de algodão (Cannastres e três arcas com Cinamon)
1632	Naveta Nº Sr <sup>e</sup> dos Remédios	Terceira	Regresso Índia	112 fardos de roupas (72 part. – 40 del Rei)
1772	Nº Sr <sup>e</sup> Caridade e S. Francisco de Paula	Lisboa	Regresso Índia	237 fardos de diversos tecidos

## ANEXO B

### RELAÇÃO DA CARGA DA NAU «SÃO FILIPE» (1587)\*

(J.S. Corbett – *Papers relating to the Navy during the Spanish war 1585-87*,  
Aldershot, Navy Records Society, 1987, pp.200-206)

#### REPORT OF THE CARRACK PRIZE COMMISSION

[S.P. Dom. cciv, 8.-Original. signed.]

A brief inventory of such things as have been taken out of [ ] chests and 39 packages:

	£	s.	d.
6.573 pieces of unstarched calico at 13s. 4d. a piece. . . . .	4.382	0	0
1.022 pieces of broad unstarched calicoes, at 20s. a piece . . . . .	1.022	0	0
2.778 pieces of calico in papers sound, at 13s. 4d. a piece . . . . .	1.852	0	0
1.452 pieces of calico lawns sound, at 20s. a piece . . . . .	1.452	0	0
1.705 pieces of coarse, unstarched calicoes whole at 9s. piece . . . . .	767	5	0
7.423 pieces of coarse, unstarched calicoes of 3 to 1, at 6s. piece . . . . .	1.113	9	0
1.162 pieces of coarse, unstarched calicoes of 3 to 2, at 6s. piece . . . . .	348	12	0
418 pieces of coarse calico towels, at 12d. the piece . . . . .	20	18	0
410 pieces of pintados <sup>(2)</sup> , at 3s. the piece, amounteth . . . . .	61	10	0
98 Pieces of diapers for cupboarded cloths, at 4s. piece . . . . .	19	12	0
14 Pieces of fine calico called canekans, unstarched, at [20s.] . . . . .	14	0	0
4 Pieces of fine calico called canekans, starched, at [20s.] . . . . .	4	0	0
780 Bulbles of china silk raw and sound, at 110s. . . . .	4.290	0	0
90 Pieces of stitched calico, cloth, alias Boulter, at 5s. piece . . . . .	22	10	0
214 pieces of coloured buckrams, at 2s. the piece . . . . .	21	8	0
72 pieces of coloured Cyprus, sound, at 6s. 8d. piece . . . . .	24	0	0
4 quilts of calicoe, at 20s. a piece is . . . . .	4	0	0
12 calico carpets of sundry sorts and values, at . . . . .	50	0	0
10 striped coarse carpets of another sort, at 5s. piece . . . . .	2	10	0
47 pieces of coloured taffetas sarsenet <sup>(3)</sup> , at 3s. 4d. piece . . . . .	7	16	8
11 pieces of changeable Boratos <sup>(4)</sup> , at 40s the piece . . . . .	22	0	0
1 quilt sarsenet, at 30s the piece, is . . . . .	1	10	0
49 pieces of white sarsenet, sound, at 30s piece . . . . .	73	10	0
	<b>15.576</b>	<b>10</b>	<b>8</b>

(\* Só estão transcritas as páginas referentes aos panos de algodão).

Tainted merchandise follows:

	£	s.	d.
40 bundles China silk, at 30s., the bundle . . . . .	60	0	0
1.105 pieces of starched calico of the best sort . . . . .			
338 pieces of starched calico of the second sort . . . . .			
298 pieces of starched calico of the third sort . . . . .			
150 pieces of unstarched calico of the best sort . . . . .			
5 pieces of unstarched calico of the second sort in all . . . . .			
1.896 pieces, at 6s. 8d. a piece one with the other . . . . .	632	0	0
215 pieces of calico lawns of the best sort . . . . .			
58 pieces of calico lawns of the second sort . . . . .			
25 pieces of calico lawns of the third sort . . . . .			
298 pieces at 10s. piece . . . . .	149	0	0
67 pieces of calicoes in papers, at 6s. 8d. a paper . . . . .	22	6	8
44 pieces of coloured Cyprus at 2s. a piece . . . . .	4	8	0
6 piece pieces of coloured taffetas, at 2s. a piece . . . . .	0	12	0
29 pieces of white sarsenet, at 13s. 4d. a piece . . . . .	19	6	8
	<b>887</b>	<b>13</b>	<b>4</b>



## NOTAS

(<sup>1</sup>) Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. 3, 2.ª ed., Lisboa, imp. 1987, p. 77.

(<sup>2</sup>) O itálico é do referido autor.

(<sup>3</sup>) Cf Artur Teodoro de Matos, *Na rota da Índia. Estudos de história da Expansão Portuguesa*, Macau, 1994, pp. 18-19.

(<sup>4</sup>) Cf. Anselmo Braamcamp Freire, «Cartas de Quitação d'el-rei D.Manuel», *Arquivo Histórico Português*, vol. V, 1907, p. 77.

(<sup>5</sup>) Cf. Arquivo dos Açores, vol. 5, pp. 110-111.

(<sup>6</sup>) Para mais pormenores deste combate ver meu artigo «As galés no Atlântico», *A.C.M.N.*, vol. CXXVII, ano 127, tomos 7 a 9, Lisboa, JUL-SET 97, pp. 679-684.

(<sup>7</sup>) Cf. J.S. Corbett ed., *Papers relating to the Navy during the Spanish war 1585-7*, Aldershot, 1987, pp. 200-206.

(<sup>8</sup>) Queria agradecer ao Cte. Encarnação Gomes, o facto de me ter chamado à atenção desta relação e, me ter facultado a sua consulta. Cf. Sir William Monson, *The Naval Tracts of ...*, II vol, London, 1914, pp. 341-353.

(<sup>9</sup>) Cf. Richard Hakluyt, «A true report of the honourable service at Sea performed by Sir John Burrough Knight, Lieutenant generall of the fleet prepared by the honor. Sir Walter Raleigh Knight, Lord Warden of the Staneries of Cornwall and Devon. Wherein chiefly the Santa Clara of Biscay, a ship of 600 tunnes was taken, and the two East India carraks, the Santa Cruz and the Madre de Dios were forced, the one burnt, and the other taken and brought into Dartmouth the seventh of September, 1592», in *The principal Navigations Voyages, Traffiques & discoveries of the English Nation*, vol VII, Glasgow, 1904, pp. 116-117.

(<sup>10</sup>) Cf. Samuel Purchas, «The first Voyage made to East-India by Master James Lancaster, now Knight, for the Merchants of London, Anno 1600. W cf. Samuel Purchas, «Observatio of the said Caipitaine John Saris», in *Purchas His Pilgrimes*, vol. III, Glasgow, 1905, pp. 494-405.

(<sup>11</sup>) Cf. Samuel Purchas, «Nicholas Dounton Captaine of the Pepper-Corne, a ship of two hundred and fiftie Tunnes, and Lieutenant in the sixth Voyage to the East-Indies, set forth by the said Company, his Journall, or certaine Extractsthereof», in *Purchas His Pilgrimes*, vol. III, Glasgow, 1905, p. 276.

(<sup>12</sup>) Cf. Samuel Purchas, «Observatio of the said Captaine John Saris», in *Purchas His Pilgrimes*, vol. III, Glasgow, 1905, p. 496.

(<sup>13</sup>) Cf. *Ibidem*, p. 276.

(<sup>14</sup>) Cf. Manuela Sobral Blanco Velez, «As linhas marítimo-comerciais portuguesas no Oriente (séc. XVI – meados do séc. XVII)», in *II Seminário de História Indo-Portuguesa. Actas*, Lisboa, 1985, pp.75-99 e Maria Emília Madeira Santos, «A carreira da Índia e o comércio intercontinental da manufactura», in *VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, Angra do Heroísmo, [s.ed.], 1996, pp. 269-293.

(<sup>15</sup>) Nas cartas de Quitação de D. Manuel, são elucidativos as quantidades de panos de algodão que circulam pelas feitorias, quer do Oriente quer em Lisboa. Cf. Anselmo Braamcamp Freire, «Cartas de Quitação d'el-rei D.Manuel», *Arquivo Histórico Português*, vols. I-IX, Lisboa, 1903-1916.

(<sup>16</sup>) Em 1632, a naveta «N.ª Sr.ª dos Remédios», é obrigada a descarregar na Ilha Terceira a sua carga, devido a «riscos de viagem», que incluía 112 fardos de roupas, em que 72 eram particulares e 40 del Rei. Cf. Padre Manuel Luís Maldonado, Felix Angrence, vol. II, Angra do Heroísmo, 1990, p. 134.

(<sup>17</sup>) Cf. Manuela Sobral Blanco Velez, «As linhas marítimo-comerciais portuguesas no Oriente (séc. XVI – meados do séc. XVII)», in *II Seminário de História Indo-Portuguesa. Actas*, Lisboa, 1985, p. 91.

(<sup>18</sup>) Cf. Francisco Pyrard De Laval, *Viagem de...*, vol. II, Lisboa, 1944, p. 310.

(<sup>19</sup>) Cf. Vitor Magalhães Godinho, *ibidem*, p. 187.

(<sup>20</sup>) Cf. Frédéric Mauro, *Expansão Europeia (1600-1870)*, São Paulo, 1980, pp. 118-119.

(<sup>21</sup>) O que pode reforçar a nossa convicção da maior importância que este comércio teria na nossa economia. Cf. Artur Teodoro de Matos, «O Regimento do Provedor das Armadas nos Açores (1575)», in *A Abertura do Mundo. Estudos de História dos Descobrimentos Europeus. Em homenagem a Luís de Albuquerque*, vol. II, Lisboa, 1987, p. 49.

(<sup>22</sup>) Coulored cotton cloth.

(<sup>23</sup>) Taffeta at this time Sarsenet at this time meant plain silk goods. Taffeta sarsenet was probably a mixture of wool and cloth-was strictly a cloth made by Saracens.

(<sup>24</sup>) Probably reversible bors.

# As Representações das Armadas da Carreira da Índia

Dr. José Manuel Garcia

Os navios das armadas que realizaram a Carreira da Índia no século XVI foram referidos em várias fontes que vão desde as crônicas às relações de armadas, passando pela documentação avulsa e por obras literárias de natureza diversa. As suas representações iconográficas, contudo, surgem apenas em dois códices<sup>(1)</sup>. É sobre eles que irei aqui apresentar algumas considerações visando contribuir para o seu melhor conhecimento.

No dia 20 de Março de 1549<sup>(2)</sup> saiu do Tejo uma armada da Carreira da Índia com cinco navios, dos quais quatro chegaram a Goa, tendo um desaparecido entre a ilha de Moçambique e a Índia. Gaspar Correia<sup>(3)</sup> registou que duas das naus dessa armada, a *São Boaventura* de D. Álvaro de Noronha e a *São Filipe* de Jacome Tristão, chegaram a Goa a 5 de Setembro de 1549. Na última das naus mencionadas vinha embarcado um homem que foi o autor do códice<sup>(4)</sup> em papel medindo 42 x 28,5 cm que apresenta na folha de rosto o título *Memória das armadas que de Portugal passaram à Índia e esta primeira é a com que Vasco da Gama partiu ao descobrimento dela por mandado de el-rei Dom Manuel no segundo ano de seu reinado e no do nascimento de Cristo de 1497*, obra que presentemente se conserva na biblioteca da Academia das Ciências de Lisboa, reservados, Ms. Azul 588, 1.º Cofre. Nesse volume pintaram-se as armadas que fizeram a Rota do Cabo, desde a primeira, que teve por capitão-mor Vasco da Gama, até à de 1566, da qual era capitão-mor Rui Gomes da Cunha. O autor do códice indica na folha em que esta última foi representada que: «tornei a vir da Índia em a nau *Santa Bárbara* que lá se fez», a qual chegou a Lisboa em 1567. A obra a que nos estamos a reportar terá sido realizada possivelmente neste mesmo ano. É de ponderar que foi precisamente em 1566 e 1567 que Damião de Góis publicou a sua *Crónica do felicíssimo rei D. Manuel*, obra que ele escreveu a pedido do Cardeal D. Henrique, não sendo por isso de excluir a possibilidade de que esta última figura, muito interessada em História e Arte tivesse então solicitado a realização da *Memória das armadas* ao pintor que a fez, o qual entretanto registou nela informações bebidas em livros de João de Barros e Fernão Lopes de Castanheda e em outras fontes.

Quando a mencionada nau *São Filipe* chegou a Goa no dia 5 de Setembro de 1549 o governador do Estado da Índia era Jorge Gaspar, personalidade que ocupou esse cargo entre Julho desse ano e Novembro de 1550. Gaspar Correia<sup>(5)</sup> enalteceu as suas qualidades de dirigente e entre as decisões que tomou referiu uma, que apenas deixou enunciada num título de capítulo das suas *Lendas da Índia*, que entretanto acabou por não escrever: «Como o governador mandou fazer, na sala onde estavam pintados os governadores, todas as armadas que passaram à Índia».

Não ficou registado o nome do artista a quem Jorge Cabral pediu para realizar a tarefa de fazer os quadros com as pinturas das armadas mas, considerando que foi no já mencionado dia 5 de Setembro de 1549 que chegou a Goa um homem que sabia desenhar bem navios, como se mostra pelas pinturas que ele realizou no códice *da Memória das Armadas*, admitimos ser plausível que tais quadros possam ter sido por ele começados a pintar entre 1549 e 1550. A força desta hipótese reside na grande coincidência de ser precisamente no ano de 1549 que

se assinalou a chegada a Goa do autor da *Memória das armadas* e se registou a ordem para se realizar a pintura dos quadros com as armadas no palácio do governador. Nessa última realização a concepção dos quadros poderia ser da autoria do referido artista, bem como os modelos dos navios, mas pode-se também admitir a possibilidade de não ter sido ele próprio o autor dos quadros ou se o foi eventualmente ter sido auxiliado na realização dessas pinturas, por um pintor indiano. Este bem poderia ter sido um conhecido «pintor homem da terra, que tinha natural», certamente aquele que está identificado como tendo sido convertido ao cristianismo e baptizado com grande aparato em 14 de Maio de 1559, de acordo com as informações registadas numa carta de Luís Fróis datada de Goa a 14 de Novembro de 1559<sup>(6)</sup> onde se lê: «Há um título nesta terra antre mouros e gentios em todo o género de ofícios cujo nome é mocadão, o que em nossa linguagem responde superintendente, no qual todos os oficiais que usam daquele ofício na mesma cidade reconhecem uma certa maneira se superioridade. Destes se converteu um que é mocadão dos pintores de Goa, homem a quem faziam grandes vantagens todos os governadores e viso-reis passados, pera que se fizesse cristão, por ser ele que os tira a todos por natural e que tem cheias quantas igrejas há na Índia de retábulos pintados por sua mão (...). Este artista que pintava os quadros dos vice-reis teve a sua habilidade enaltecida por Gaspar Correia<sup>(7)</sup>, que o orientara nessa tarefa. Este pintor indiano a quem nos temos estado a referir poderia ser também o autor das pinturas das armadas que se vêem no chamado *Livro de Lisuarte de Abreu*, que de seguida iremos tratar. Com efeito comparando as pinturas desta última obra com as que se vêem na *Memória das armadas* verificamos que aquelas se poderão atribuir a um artista indiano, enquanto as que se encontram neste último códice são de um autor assumidamente português, o que é claramente confirmado por todas as características e qualidade do traço e uniformidade da caligrafia que nele se vê, contrastando vivamente com as características menos perfeitas que se encontram no outro códice.

O autor da *Memória das armadas* redigiu algumas notas nas legendas dos navios que pintou, as quais nos dão a saber ter regressado a Portugal em 1556 e voltado a partir para a Índia em 1561, na nau *São Filipe*, aí permanecendo até ao início de 1567, altura em que tornou a vir para Portugal<sup>(8)</sup>.

Durante a segunda permanência na Índia o autor da *Memória das armadas* terá verificado que as pinturas das armadas continuavam a ser feitas para o palácio dos governadores, sendo alvo da curiosidade daqueles que as viam. Ele poderia até saber que entre 1563 e 1564 estavam a ser copiadas em Goa para um códice<sup>(9)</sup> em papel aguarelado com as dimensões de 27 x 19 cm, o qual está guardado presentemente em Nova Iorque na Pierpont Morgan Library, Ms 525, depois de ter sido roubado em 1910 da Biblioteca da Ajuda. Esta obra é actualmente conhecida por *Livro de Lisuarte de Abreu*, visto ter sido mandada fazer, pelo menos em parte, em 1558 por um homem com este nome. A sua parte iconográfica foi executada por um pintor indiano que poderá ter sido aquele que pintara ou colaborara com o artista responsável pela execução dos quadros das armadas, trabalho que continuou a ser realizado pelo artista indiano que seguiu os padrões previamente definidos pelo artista que os idealizara em 1549 e regressara a Portugal em 1556.

O mencionado *Livro de Lisuarte de Abreu* encontra-se actualmente desmembrado, sendo a sua primeira parte constituída por textos preparados em 1558 por ordem do referido Lisuarte de Abreu. Desta figura apenas se sabe que embarcou na nau *Rainha*, a qual integrou a armada que foi para a Índia nesse ano. Os referidos textos terão então começado a ser copiados, tarefa que acabou antes de 1561, pois verificamos que, na letra da mão que escreveu o códice, D. Constantino de Bragança é o nome do último vice-rei a ser registado, tendo-lhe sido acrescentado por letra de outra mão no verso do fólio (3), os nomes do vice-rei D. Francisco Couti-

nho, que tomou posse em 7 de Junho de 1561, e o de João de Mendonça, que apenas governou interinamente durante seis meses de 1564, como se diz no códice. Nele já não se menciona D. Antão de Noronha, que tomou posse do governo em 3 de Setembro de 1564. A adenda deve ter sido feita quando estava a ser traçada a série de pinturas das armadas que ficou pela de 1563, sem que a de 1564 já tivesse sido pintada. Pode-se admitir, pois, que o códice foi concluído em 1564, mas a parte do texto e as pinturas dos vice-reis, que antecede a das armadas, foi acabada antes de 1561, pois o vice-rei D. Constantino de Bragança foi o último dos vice-reis a ter aí o seu retrato. De realçar que foi a mão que depois de 1561 fez as adições dos nomes de D. Francisco Coutinho e João de Mendonça, aquela que acabou de fazer as legendas que indicam os nomes dos capitães de cada navio.

Como já atrás defendemos o artista que terá copiado os quadros do palácio dos vice-reis para o *Livro de Lisuarte de Abreu* era indiano, pois de outra forma seria difícil explicar as formas deturpadas e toscas de escrever as legendas que encimam as folhas e servem de legendas às representações de cada governador e de cada armada, além de que a forma como ele representou cenas de paisagens, como as casas, as árvores e os montes diferenciam claramente essa mão da perícia que se nota naquela que pintou a *Memória das armadas*, onde o estilo é diverso. Os elementos decorativos e complementares do *Livro de Lisuarte de Abreu* apresentam semelhanças com detalhes do códice com pinturas que se conserva em Roma na Biblioteca Casanatense com a cota n.º 1889<sup>(10)</sup>. As pinturas desta obra datam de meados do século XVI e são de um autor indiano que trabalhava para autoridades portuguesas, uma das quais escreveu no códice as legendas de cada pintura, tal como acontece no *Códice de Lisuarte de Abreu*, onde a grafia dos nomes dos capitães que se colocaram junto da representação de cada navio é também de mão portuguesa.

A técnica utilizada pelo pintor indiano das pinturas do *Livro de Lisuarte de Abreu* está bem testemunhada através um exemplo bem revelador da forma como ele trabalhava. Esse exemplo é aquele que se pode observar da comparação do desenho à pena representando a ilha de Moçambique, tirada ao «natural» como então se dizia, a qual está desenhada na folha (13), obra que foi traçada pela mão do autor português que escreveu a primeira parte com texto do códice, com a pintura do autor indiano que fez as pinturas dos vice-reis e das armadas, a qual pode ser vista na folha (15), onde este copiou a tinta o mencionado desenho realizado pelo autor português.

Após a segunda permanência na Índia o autor do códice da *Memória das armadas* preparou o seu volume com as representações das armadas de forma a constituir uma memória onde registava de forma prática a iconografia a que ele estaria ligado desde o primeiro momento, quando teria sido associado de mandar pintar os quadros das armadas. O livro que pintou registava o melhor que podia a constituição das várias armadas, de acordo com os dados mais rigorosos que entretanto pudera obter, melhorando assim substancialmente o trabalho que teria realizado em 1549, numa altura em que a história das primeiras armadas já andava um tanto esquecida, por ainda não se terem publicado as crónicas sobre a História dos Portugueses na Índia, as quais só se começaram a imprimir a partir de 1551.

Um reflexo dos deficientes conhecimentos históricos que ainda se assinalavam em 1549-1550 na Índia, quando os quadros começaram a ser pintados, poderá explicar, por exemplo, a diferente forma de representação da armada de Vasco da Gama, a qual se pode ver nas duas obras a que nos temos estado a referir. Enquanto na *Memória das Armadas* esta foi pintada com os quatro navios da armada de Vasco da Gama, junto dos quais se lêem legendas correctas, no *Livro de Lisuarte de Abreu* pintaram-se apenas três navios, sem ter em conta a nau dos

mantimentos que fazia parte integrante da armada inicial, e sobretudo com o erro grosseiro de se representar o navio de Nicolau Coelho como tendo sido destruído durante a viagem de ida, quando o navio abandonado na viagem de regresso foi na realidade o de Paulo da Gama, a nau *São Rafael*. E, no entanto, seria provavelmente a representação de três navios aquela que estaria no quadro de Goa, como veremos mais à frente.

O inspirador do erro da representação de três navios no *Livro de Lisuarte de Abreu*, bem como do absurdo de se assinalar que entre eles aquele que aparece como tendo sido destruído ser o de Nicolau Coelho foi por certo Gaspar Correia, facto que está denunciado pela circunstância de ter sido este o único autor que refere uma tal afirmação. Com efeito pode ler-se na sua obra<sup>(11)</sup> que: «Acharam o navio de Nicolau Coelho que não tinha corregimento, por ter muitos liames quebrados e curvos, pelo que então assentaram de o desfazer, e logo lhe cortaram os mastos e muito tabuado e madeira dos altos (...)». Tal cena foi colocada por ele na viagem de ida no por ele denominado rio da Misericórdia (na realidade o rio dos Bons Sinais/Quelimane). Esta afirmação permite-nos admitir a possibilidade de ter sido Gaspar Correia o responsável pelo apoio historiográfico ao artista que concebeu esses quadros, tal como já fora ele quem estivera na base da preparação dos quadros com os vice-reis, iniciativa que se ficou a dever a D. João de Castro, pois foi o responsável por fazer os seus desenhos, os quais ele deixou inseridos nas suas *Lendas da Índia*, juntamente com representações de várias cidades e fortalezas.

Em 1597 Frei João dos Santos<sup>(12)</sup> visitou a sala onde estavam os quadros das armadas, sendo o único português que a descreveu, merecendo ser destacado o início do texto em que ele procedeu a tal descrição:

«Na primeira sala dos paços do vice-rei estão todas as armadas e frotas que passaram de Portugal à Índia pintadas em painéis, com todas suas naus e caravelas e nomes dos capitães que nelas foram; cousa certo muito curiosa. No primeiro painel está pintada aquela venturosa frota, em que o grande D. Vasco da Gama foi por mandado del-rei D. Manuel de gloriosa memória a descobrir a Índia. O qual partiu de Lisboa com três navios, em que levou cento e sessenta homens, a 8 de Julho do ano do Senhor de 1497 e tornou a Lisboa com dous navios a 20 de Agosto de 1499».

De acordo com este texto deduzimos que o primeiro quadro tinha a representação de três navios, isto é, o número de navios que se encontra desenhado na primeira das folhas onde se representam as armadas que foram à Índia no códice conhecido por *Livro de Lisuarte de Abreu*. Na referida folha o autor do desenho registou na sua parte superior uma cartela, suportada por um anjo toscamente desenhado em cima de uma nuvem, e nela a seguinte legenda em letras maiúsculas e palavras separadas por pontos, nas quais se notam vários erros de grafia que mantivemos nesta transcrição:

«O governador Iorge Cabrall mandou fazer memoria das armadas que Portugall pasaram a estas partes esta primeira com que Vasco da Gama com que partio reino ano de 497.»

Esta indicação de que a série de quadros das armadas foi mandada fazer por Jorge Cabral é idêntica àquela que se encontra na citada notícia registada por Gaspar Correia que voltamos a repetir:

«Como o governador mandou fazer, na sala onde estavam pintados os governadores, todas as armadas que passaram à Índia».

Estas expressões foram escritas quando os quadros das armadas ainda estavam na mesma sala onde estavam os governadores, os quais foram depois separados quando os governadores mudaram de residência em 1554.

Os quadros das armadas causavam uma grande admiração àqueles que os viam no palácio dos governadores, atitude que está atestada em vários autores que sobre eles escreveram, de que apontamos já o caso de Frei João dos Santos. Pouco antes de ele os ter visto, Jan Huygen van Linschoten, que chegou a Goa em 1583, também os assinalou quando descreveu no seu *Itinerário*<sup>(14)</sup> o que viu no palácio dos vice-reis. Entre as suas particularidades mais interessantes referiu: «No palácio, junto da sua sala, tem uma guarda de alabardeiros. Dentro do salão nobre, onde se reúne geralmente o conselho, estão retratos pintados em tamanho natural de todos os vice-reis que governaram na Índia, desde o tempo em que foi descoberta e conquistada, acrescentando-se cada vez o que vem a seguir. Do mesmo modo, na galeria exterior, à entrada do palácio, estão pintados todos os navios (desde que a Índia foi descoberta até ao dia de hoje) que partiram anualmente de Portugal, cada ano à parte, com os nomes e apelidos dos capitães dos mesmos navios e um averbamento dos que ficaram pelo caminho ou encontraram algum destino estranho, tudo registado conforme a verdade, por memória eterna, acrescentando-se anualmente os que chegam de novo».

Poucos anos depois dos autores atrás citados François Pyrard de Laval<sup>(15)</sup>, que foi a Goa em 1608, também se referiu às duas salas mencionadas quando descreveu o mesmo palácio: «Tem dois belos e grandes pátios, passando-se de um ao outro. No primeiro pátio, à mão esquerda, há uma grande escadaria de pedra muito larga, e que conduz a uma sala grande, na qual estão pintadas todas as armadas e navios que foram às Índias, com seu número, data, nome do capitão, e até os navios que naufragaram também estão ali retratados. É uma coisa espantosa ver tantos navios perdidos. Em suma, não há navio vindo de Portugal, por mais pequeno que seja, que ali não esteja retratado, com o seu nome escrito, a sua história e recontros. Mais à frente encontra-se outra sala maior, que é a verdadeira sala do vice-rei e de toda a nobreza, sendo aí que se reúne o conselho. Ali estão pintados ao natural todos os vice-reis que têm vindo à Índia. Não entra nela toda a gente, porque tem guardas».

Este francês terá sido um dos últimos visitantes a ver e assinalar tais quadros, os quais já então estariam muito deteriorados, sendo por isso retirados pouco tempo depois, como se deduz de dois documentos que passamos a indicar.

Em 27 de Março de 1613<sup>(16)</sup> Filipe II de Portugal enviou a D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei entre 1612 e 1617, uma carta onde lhe comunicava que: «Tenho informação que a pintura que se costuma a fazer das armadas que deste reino vão está mui danificada, e se não continua com esta memória, sendo tão antiga e digna disso; pelo que vos encomendo ordeneis se continue, e se pintem as armadas que deixaram de se pôr nela, e se reformem as que disso tiverem necessidade». O vice-rei perante esta ordem, que denota sensibilidade por este assunto da parte dos conselheiros portugueses do rei, encarregou Diogo do Couto de dar resposta a esta determinação régia. O cronista referiu-se a este assunto dos quadros numa carta a D. Francisco da Gama, 4.º Conde da Vidigueira, datada de Goa a 6 de Janeiro de 1616<sup>(16)</sup>, onde registou, de forma um tanto confusa, que:

«Os painéis das armadas que estavam nesta casa da fortaleza apodreceram todos e tiraram-se, não ficou disto memória. Há três anos que labuto com o visor-rei sobre se renovarem, até que depois destas naus vindas o acabei com ele. Encomendou-me isto e tenho já feito de um mês para cá, mais de cem painéis de tintas muito boas, que faz o

pintor Godinho, e porque o painel da primeira armada, em que o senhor Conde Almirante veio descobrir a Índia era muito pequeno e acanhado, como se aquele capitão não fizera um dos mores feitos do mundo, mandei-lhe fazer um painel tamanho como os dous dos outros em que lhe pus letreiros que merece».

É de realçar o cuidado que Diogo do Couto mostra para com a representação da primeira armada de Vasco da Gama, já que tinha uma grande admiração para com o bisavô do seu protector D. Francisco da Gama. Pelas suas referências pode ainda perceber-se que Diogo do Couto teria colaborado com uma figura bem conhecida em Goa que refere apenas como o pintor Godinho, o qual poderá corresponder ao talentoso Manuel Godinho de Erédia, homem polifacetado que neste período nos deixou uma vasta obra, na qual se incluem alguns retratos de pessoas e desenhos de navios.

Na Goa de inícios do século XVII não há documentação alusiva a dois homens chamados Godinho com dotes para a pintura, pelo que admitimos como plausível que se possa aceitar que não haja dois pintores de nome Godinho capazes de uma tarefa tamanha como era a de refazer os referidos quadros, talvez de pequenas proporções, com a excepção daquele com a armada de Vasco da Gama. De tais obras mais nenhuma referência chegou até aos nossos dias, tendo desaparecido tais realizações sem deixarem qualquer traço.

Diogo do Couto, que veio a falecer em 10 de Dezembro de 1616, referiu na sua mencionada carta de 6 de Janeiro de 1616 que: «Os painéis das armadas que estavam nesta casa da fortaleza apodreceram todos, e tiraram-se, não ficou disto memória», mas felizmente que ele estava em parte enganado, pois o primeiro guarda-mor da Torre do Tombo de Goa não sabia que, na década de 60 do século XVI haviam-se feito duas obras visando precisamente manter a «memória» de tais quadros até aos anos em que as viram os responsáveis por tais obras. Um desses códices é a *Memória das armadas* e o outro o chamado *Livro de Lisuarte de Abreu*. Comparando as representações destes dois códices onde se pintaram os quadros das armadas verifica-se que eles não são concordantes e resultariam de adaptações livres feitas pelos artistas responsáveis pela execução desses trabalhos. Ainda assim as armadas do *Livro de Lisuarte de Abreu*, que foram pintadas pouco antes daquelas que se vêem na *Memória das armadas*, seriam aquelas que se assemelhavam mais com os quadros primitivos com as representações das armadas que desapareceram poucas décadas depois daquelas duas obras terem sido pintados.

## NOTAS

(<sup>1</sup>) Estes códices foram alvo da atenção, entre outros estudiosos, de Frazão de Vasconcelos em *As pinturas das armadas da Índia: subsídios históricos e bibliográficos*, separata de *Boletim Geral das Colónias*, n.º 84, 1932, trabalho que foi reeditado com acréscimos em *As pinturas das armadas da Índia e outras representações artísticas de navios portugueses do século XVI: subsídios históricos e bibliográficos*, Lisboa, 1941, e Quirino da Fonseca em *A representação artística das armadas*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1933.

(<sup>2</sup>) *Relação das náos e armadas da Índia* (...), leitura e anotações de Maria Hermínia Maldonado, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1985, p. 61. Uma outra versão aponta para o dia 23 de Março, cf. *Livro em que contém toda a fazenda e real património dos reinos de Portugal, Índia e ilhas adjacentes e outras particularidades ordenado por Luiz de Figueiredo Falcão*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1859, p. 163.

(<sup>3</sup>) *Lendas da Índia*, vol. IV, Porto, Lello & Irmão - Editores, 1975, p. 687.

(<sup>4</sup>) Foi publicado em fac-símile pela Academia das Ciências de Lisboa em 1979 com uma introdução de Luís de Albuquerque. Esta obra foi de novo publicada em fac-símile com a mesma introdução em Macau, pelo Instituto Cultural de Macau/Museu Marítimo de Macau/Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1995.

(<sup>5</sup>) *Lendas da Índia*, vol. IV, Porto, Lello & Irmão - Editores, 1975, p. 716.

(<sup>6</sup>) *Documenta Indica*, edição de Joseph Wicki, vol. IV, Roma, 1956, p. 324 e em outra versão menos correcta em *Documentação para a história das missões do padroado Português do oriente: Índia*, edição de António da Silva Rego, vol. 7, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1952, p. 335.

(<sup>7</sup>) *Lendas da Índia*, vol. IV, Porto, Lello & Irmão - Editores, 1975, p. 597.

(<sup>8</sup>) O seu nome poderá estar contido eventualmente na sigla que se vê na portada do códice. No período a que nos estamos a reportar apenas se assinalou o nome do pintor português António Pereira como tendo ido à Índia e regressado a Portugal, cf. Vítor Serrão -A pintura na antiga Índia Portuguesa nos séculos XVI e XVII-, *Oceanos*, n.º 19/20, Setembro/Dezembro de 1994, p. 107-108. No mesmo período esteve activo o pintor jesuíta Manuel Álvares, mas as suas referências biográficas não se ajustam às do pintor do códice.

(<sup>9</sup>) Do *Livro de Lisuarte de Abreu* fez-se uma edição fac-similada, com introdução de Luís de Albuquerque, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos descobrimientos Portugueses, Lisboa, 1992.

(<sup>10</sup>) Sobre esta obra veja-se o que escrevemos em *Ao encontro dos Descobrimientos*, Lisboa, Editorial Presença, 1994, p. 85-92. As folhas deste códice foram publicadas em *Imagens do Oriente*, com introdução de Luís de Matos, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1985 e em *Além-mar*, Lisboa, Bertrand, 1987.

(<sup>11</sup>) *Lendas da Índia*, vol. I, Porto, Lello & Irmão, 1975, vol. I, p. 28.

(<sup>12</sup>) *Vária história de cousas notáveis do Oriente*, segunda parte da *Etiópia Oriental*, Évora, Manuel de Lira, 1609, fol. 88.

(<sup>13</sup>) *Itinerário, viagem ou navegação para as Índias Orientais ou Portuguesas*, edição preparada por Arie Pos e Rui Manuel Loureiro, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1997, p. 161 (primeira edição holandesa 1596).

(<sup>14</sup>) Traduzimos a partir da edição de *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes Orientales (1601-1611)*, edição de Xavier de Castro, tomo II, Paris, Chandeigne, 1998, p. 580 (1.ª edição francesa 1611), tendo em conta a tradução portuguesa de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara publicada em *Viagem de Francisco Pyrard de Laval*, 2.ª ed. revista e actualizada por A. de Magalhães Basto, vol. II, Porto, Civilização, 1944, p. 41.

(<sup>15</sup>) *Documentos remetidos da Índia ou Livro das Monções*, tomo II, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1884, p. 431.

(<sup>16</sup>) Publicada por Frazão de Vasconcelos em *As pinturas das armadas da Índia e outras representações artísticas de navios portugueses do século XVI: subsídios históricos e bibliográficos*, Lisboa, 1941, p. 39.





# Le poids de l'intolérance religieuse étrangère dans le déclin de la Carreira da Indla

Contre-amiral (R) *François Bellec*

Entre le milieu du 13<sup>ème</sup> siècle et le milieu du 16<sup>ème</sup>, de puissants phénomènes culturels curieusement indifférents à la Renaissance et aux Découvertes, ont annoncé le déclin de l'Europe Méditerranéenne, et la surrection des anciens barbares des mers du Nord, préparant le basculement définitif, un demi-siècle plus tard, de la prééminence économique et des initiatives expansionnistes des royaumes Catholiques du Sud aux nations Protestantes du Nord. Sans doute le débat n'est il pas nouveau. Sans doute aussi les paramètres de l'expansion Européenne sont-ils trop nombreux et complètes pour prétendre les réduire à un trop simple conflit d'opinions. Il n'en reste pas moins troublant de constater le poids de la crise de religion du 16<sup>ème</sup> siècle, dans les paramètres qui ont déterminé le transfert définitif de la maîtrise des rouages de l'économie surmultipliée par l'explosion spatiale, intellectuelle et potentielle du monde connu, des cultures intégristes Méditerranéennes vers les peuples tolérants de l'Europe de la mer du Nord. Particulièrement, La conjonction de l'intolérance Espagnole à l'égard des Juifs puis des Luthériens, des alliances dynastiques entre les deux couronnes ibériques, et de La démesure de l'empire de Carlos V ou Charles Quint, ont entraîné la perte brutale du monopole Portugais des Indes.

## 1. LES PARAMÈTRES DU SUD

### Le poids des dogmes

La *Cité de Dieu* de Saint Augustin ou Santo Agostinho annonçait dans le premier tiers du 5<sup>ème</sup> siècle, le refus de la curiosité, en dénonçant le zèle coupable des anatomistes, mais en niant aussi dans son 21<sup>ème</sup> livre les antipodes et la possibilité de passer d'un hémisphère à l'autre, São Benedito ou Saint Benoît, renforça quatre siècles plus tard les interdits qui limitèrent la pharmacopée à l'herboristerie des simples, la recherche à la copie des librairies et la chirurgie à la cautérisation des plaies. Au milieu du 13<sup>ème</sup> siècle, alors que les Dominicains avaient été chargés de L'Inquisition par Grégoire XIII, un membre de leur ordre, Tomás de Aquin, familier des philosophies d'Aristotélès et d'Averroès, affirmait avec force la domination du supranaturel sur le naturel. La scolastique, cette paralysie du débat d'idées au nom de l'orthodoxie, interdirait aux membres éminents de la Commission Talavera de porter un jugement raisonnable sur les idées de Colombo, puisqu'elle se référerait aux idées controuvées de Saint Augustin, malgré les preuves Portugaises flagrantes qui les contredisaient. Dans son intolérance à l'égard des idées novatrices, et par obstination à refuser les découvertes de la science au nom de dogmes lézardés, l'Eglise brûla Giordano Bruno en 1600 en guise de réfutation de la pluralité des mondes, et elle forcerait en 1633 Galilée à abjurer un héliocentrisme devenu certain. Indigne des sciences mathématiques, la géographie descriptive antique avait disparu, ramenée du 8<sup>ème</sup> siècle au 13<sup>ème</sup> à une cartographie théologique du monde, propice à la méditation, cohérente avec les approximations de la Bible (Cf. *Genèse*, II,8 à 15), muette sur les

antipodes. Les mappemondes en T.O. étaient fermées aux interrogations et aux curiosités. Dans le même temps, les savants arabes préservaient et vérifiaient à Baghdad la médecine d'Hippocrate et la *Géographie* de Ptolémée. La cartographie islamique allait d'ailleurs rester ptoléméenne, sclérosée faute d'avoir accès le moment venu, à la fantastique banque de données ouverte par le Portugal sur le monde en expansion. La carte Portulan, née à la fin du 13<sup>ème</sup> siècle, pragmatiste et réaliste, cohérente avec la boussole, arriva à temps pour absorber le choc de la redécouverte de la *Géographie* de Ptolémée au début du 15<sup>ème</sup> siècle, et pour permettre l'exploitation des nouveaux paramètres du monde offert par les découvreurs.

### **Le prix de l'intolérance et de la proscription**

L'ample vague d'intolérance religieuse née en 1215 du Concile du Latran, amplifiée par le renforcement de l'Inquisition en 1232, traversa le 14<sup>ème</sup> siècle. Des édits expulsèrent périodiquement les Juifs accusés de tous les maux de l'usure, interdite par l'Eglise mais difficilement remplaçable dans les pratiques économiques du temps. L'Inquisition fut ordonnée par les Rois Catholiques en 1478, l'année même où Abrão Zacuto achevait de concevoir à Salamanca son *Almanach Perpetuum*, l'une des tables fondatrices de La science nautique Portugaise. Une notion de pureté ethnique apparut en 1483, cohérente avec les folies sadiques de l'Inquisition selon Tomás de Torquemada. L'année suivante, Innocent VIII déclara la guerre sainte aux sorcières, vouées dès lors au supplice et au jugement de Dieu qui eut sans doute bien du mal à reconnaître les siens. On impute suivant les sources historiques, deux à huit mille bûchers à Torquemada, et près de cent mille tortures et châtiments divers qui seraient traités aujourd'hui de crimes contre l'humanité. Quelques jours avant la signature des Capitulations de Santa Fe qui allaient lancer Cristovão Colombo vers l'Ouest et le Nouveau Monde, les Rois Catholiques ordonnèrent la proscription des Juifs d'Espagne, qui bradèrent leurs biens et partirent pour d'autres terres d'accueil. D. Dinis 1<sup>er</sup> avait déjà montré l'esprit Portugais de tolérance lors de la destruction de l'Ordre du Temple, en fondant l'Ordre du Christ en 1318. Dans cette tradition, D. João II fit une fois encore de la Lusitanie une terre d'accueil, et c'est grâce à cela qu'Abrão Zacuto se réfugia au Portugal. Sous la pression de l'alliance dynastique avec la Castille, D. Manuel Ier signa à son tour en 1496 un édit d'expulsion des juifs. L'Espagne comptait près d'un million de Séfarades (soit à peu près la population du Portugal au moment de La Carreira da Índia), attirés naguère par la tolérance des Musulmans. L'Espagne perdit d'un coup l'élasticité de son tissu économique, ses banquiers, ses prêteurs, les intermédiaires du négoce, et renonça à son interface avec la culture et la science islamiques et la tradition grecque. Lorsque les mines de Zacatecas et du Potosi entrèrent en exploitation dans la si importante décennie 1540, l'Espagne avait perdu les moyens de gérer elle-même leurs incroyables richesses et de l'utiliser à son propre développement. Une inflation galopante commença à ruiner son commerce, et annonça son déclin.

### **Le conservatisme Méditerranéen**

Depuis quatre générations, le Portugal était entré dans la mer des Ténèbres, avait dissipé les mythes et franchi l'Equateur. Il avait inventé la Volta, et donné du même coup leur importance à la boussole et à la carte marine, trop à l'étroit pour être utiles en Méditerranée. Il avait vérifié que, contrairement aux affirmations de Ptolémée, l'Afrique avait une fin, après soixante-treize ans d'efforts, de courage et d'intuitions. Colombo savait que João II qu'il rêvait de servir,

était l'unique souverain d'Europe capable de discuter avec lui des dimensions du monde. Il n'était pas utile au Portugal. L'Espagne qui venait d'achever sa reconquête deux siècles et demi après la prise de Faro et la reconquête de l'Algarve, avait besoin d'un nouveau grand dessein. Dans sa recherche d'une alternative à la voie Portugaise, Cristovão Colombo découvrit des terres confuses difficiles à corréler avec les bases de Ptolémée et les récits de Marco Polo, qui annonçaient l'Amérique. En raison de la conjonction de ces événements, entre 1415 et 1500, l'expansion Occidentale était toute entière contenue dans la volonté Lusitanienne et dans l'opportunité offerte miraculeusement à l'Espagne d'intervenir dans les *Descobrimientos*. Elle projeta jusqu'aux Indes et jusqu'au Nouveau Monde les bastilles et les comptoirs commerciaux de l'Europe. Venise était maîtresse depuis deux siècles des terminaux Méditerranéens des routes des épices et de la soie. Alors qu'elle n'avait pas hésité à détourner à son profit la quatrième Croisade pour s'emparer de Zara, sa rivale immédiate, et de Constantinoupolis, son ambition malade, elle fut incapable d'adapter son concept d'ailleurs techniquement novateur, à l'aventure transocéanique. A ce moment pourtant, des Italiens expatriés offraient leur enthousiasme aux Royaumes Ibériques quand la Méditerranée implosait à ses dimensions de diverticule des océans. Pour les galères de commerce de la *Sérénissime*, l'au-delà des mers commençait déjà au sortir de l'Adriatique. La ligne régulière vers les Flandres cessa de fonctionner en 1532, sans annoncer le déclin de Venise, mais la fin de son monopole maritime. Sans reprendre à son compte ce circuit de redistribution, le Portugal, qui appréciait comme l'Espagne, de se consacrer uniquement au grand commerce outre-mer et d'en conserver les secrets, fut malencontreusement conduit par nécessité de choix prioritaires, à concéder aux flottes de cabotage des mers du Nord le soin de relayer les richesses de la Carreira da India vers son antenne d'Anvers (Antwerpen).

Gênes (Genova) avait établi sa personnalité au 12<sup>ème</sup> siècle, s'était imposée au 13<sup>ème</sup>, puis assagée au 14<sup>ème</sup> en élisant son premier Doge pour mettre d'accord ses grandes familles, et parce que l'issue désastreuse du blocus de Chioggia avait consacré la supériorité de Venise. La République marchande naquit au 15<sup>ème</sup> siècle du rachat de l'Etat par ses principaux actionnaires. Le coup d'Etat de 1528 fit de Genova une société anonyme entreprenante et indépendante, dans l'esprit des cités marchandes des *Osterlingen*. Elle déclina au 16<sup>ème</sup> siècle, malgré la récupération du flux de l'argent d'Amérique après la chute d'Anvers. Venise et Genova résistèrent longtemps tout compte fait, peut-être parce qu'elles étaient aguerries par leur détermination à se combattre. Ainsi la Méditerranée qui avait abrité les plus antiques expériences nautiques Européennes, perdit-elle silencieusement, au 16<sup>ème</sup> siècle, toute capacité à jouer un rôle dans le nouvel ordre commercial du Monde.

### **L'ambiguïté de la motivation première des Découvertes**

Le Traité de Tordesillas entérina l'omnipotence Ibérique. Il appliquait La tutelle morale de l'Eglise sur les mondes nouveaux au nom du principe de la *Potestas* formulé par Innocent III. En fait, quelle était la vraie place de Dieu dans les Découvertes? Colombo avait défendu son projet en Espagne dans un contexte d'intense activité religieuse attisée par l'Inquisition, la chute de Granada et la proscription des Juifs. Lui, le «Porteur du Christ», *Christo Ferens*, fidèle à toutes les pratiques pieuses (sauf en ce qui concerne l'adultère), donnait à son projet une dimension apostolique majeure, utile à estomper l'éclat des richesses attendues d'une expédition montée comme une chasse au trésor. En réalité, la lecture de son journal permet de constater à l'évidence que les conversions lui étaient indifférentes, et qu'il proposait seulement d'envoyer en Espagne quelques idolâtres à titre d'esclaves, parce qu'il avait besoin de

grossir un bilan peu glorieux. Lorsque Alejo Fernandez peignit en 1535 son édifiante *Virgen de los Navegantes*, Pizarro soumettait le Peru par la terreur, et la mise en service des mines d'argent du Mexique annonçait le dépeuplement de la Mesa de Anahuac par le travail forcé, et la déportation des esclaves Africains. Il est indéniable que l'Eglise se lança très vite dans une oeuvre immense de conversion qui implanta aux Indes et en Amérique Latine un Catholicisme exotique, pur et solidement établi pour des siècles, sur une foi exemplaire. Dominicains, Franciscains et Jésuites jouèrent un rôle exemplaire dans les mondes nouveaux. Il est certain cependant, que la capacité civilisatrice initiale des expéditions de découverte proprement dites était inexistante, et que personne ne s'en souciait vraiment. La lecture des journaux de mer des découvreurs est édifiante sur ce point.

### **La déconnexion culturelle entre les Découvertes et la Renaissance**

Rivale jalouse mais étroitement liée à Florence, Venise fut gagnée par La Renaissance à la fin du 15<sup>ème</sup> siècle. Aldo Manuce commença à y imprimer les livres humanistes au moment où les Portugais franchissaient l'Equateur. Giambellino était en pleine gloire lorsque Vasco de Gama toucha les Indes à Calicut, et Vittore Carpaccio achevait la *Légende de Sainte Ursule*. L'Infant D. Henrique était contemporain de Donatello. Magellan était de trois ans l'aîné de Raphaël. Colombo et Leonardo da Vinci avaient eux aussi le même âge, comme Erasme, Machiavel et Vasco de Gama nés tous trois en 1469. Pendant que l'on découvrait la Terre, Sandro Botticelli, Leonardo da Vinci, Michelangelo peignaient les oeuvres majeures de notre civilisation. Pic de La Mirandole, Erasmus, Thomas More jetaient les bases d'une pensée renouvelée. A Florence, Cosimo, Piero, Lorenzo de Médicis établissaient une famille incarnant à elle seule la Renaissance. Tiziano Vecello et Il Tintoretto étaient fêtés quand Francisco Pizarro soumettait le Peru. Ces hommes brillants occupés à construire notre culture, et d'autre part les initiatives scientifiques et humaines qui repoussaient les bornes de l'océan, étaient en parfaite harmonie créatrice. En réalité, elles coexistaient seulement. Les découvreurs ne furent pas portés au-delà des mers par le souffle des Humanistes, et ces derniers ne prêtaient pas attention aux marins rugueux, aux aventuriers et aux indigènes analphabètes. La Renaissance retrouvait la Grèce. L'Humanisme rejetait d'ailleurs l'idée de conquête, et déniait au pape le droit de disposer du monde. D'une certaine manière, les initiatives maritimes servaient son combat contre l'intolérance, et pour la transparence des rapports entre la foi et le quotidien, sans d'ailleurs qu'elles aient eu en réalité une connotation théologique, ni la moindre intention critique à l'égard d'une religion respectée par les navigateurs jusqu'à la superstition. Aucune oeuvre de La Renaissance n'a rendu compte des Découvertes, en dehors du Portugais *Os Lusíadas* sont une exception unique. Cette remarque serait marginale, si elle ne concrétisait pas la dangereuse déconnexion entre la réalité de l'Histoire au quotidien des gens de mer et des populations actives, et d'autre part l'irrationalité des intellectuels et l'arbitraire de la raison d'État.

### **Les désordres de La Curie**

Trois papes furent appelés à arbitrer entre 1456 et 1494 les revendications Luso-Castillanes des Découvertes: Calixte III (Alonso Borgia), Sixte IV (Francesco della Rovere) et Alexandre VI (Rodrigo Borgia, le père de Lucrèce). On les a surnommés les «mauvais génies de l'Eglise», pour leur soif de puissance et leur conduite scandaleuse. L'année ou le Traité de

Tordesillas partageait le monde entre les deux royaumes ibériques, Sébastien Brabant publiait à Bâle sa *Nef des fous* angoissée, et Savonarole prêchait à Florence contre l'Église et ses chefs dépravés. Annonceurs de la bousculade ambiguë dans le Nouveau Monde, des missionnaires, des chercheurs d'or et des marchands d'esclaves à la conquête des trésors et des âmes au nom de l'Occident Chrétien, ces désordres et ces doutes révélaient un malaise profond dans la société qui s'éveillait au sortir du Moyen Âge. Malgré les réticences du Portugal à l'intolérance religieuse que lui imposait ses alliances dynastiques avec la Castille, toute l'Europe Méditerranéenne de tradition Judéo-Chrétienne était donc dirigée fermement par une Église violemment intolérante et pourtant permissive jusque dans les scandales de la Curie, contrôlant par la pire violence une pensée totalement hermétique à la curiosité et édulcorée par des archaïsmes entretenus volontairement. Les mines de Zacatecas et du Potosi entrèrent en exploitation dans la fulgurante décennie 1540. Moins de dix ans plus tard, Bartolomé de las Casas dénonça la destruction des Indes Occidentales par les Conquistadores Espagnols.

## 2. LES PARAMÈTRES DU NORD

### L'ordre Hanséatique et ses communautés

Entre 1241 et le milieu du 15<sup>ème</sup> siècle, des commerçants voyageurs puis des bourgeois inventèrent et imposèrent un ordre économique puissant. Leur flotte marchande efficace armait de remarquables navires de charge, les koggés. Elles étaient au service d'industries florissantes issues de la tradition drapière de Flandre, et de négociants entreprenants et mobiles, animant un réseau cosmopolite de distribution des marchandises et de valorisation des capitaux. Hamburg, Lübeck, Bruges, Stockholm, Bergen, Riga entrèrent dans la géographie économique de l'Europe, unies et solidaires quand Amalfi, Napoli, Genova et Venise se disputaient jusqu'à la guerre. Jusqu'au 14<sup>ème</sup> siècle, ces nouveaux partenaires commerciaux étaient aussi lointains du cœur Méditerranéen de l'Europe, que les Indes encore à découvrir. Ces négociants forcés étaient familiers de l'initiative industrielle, du risque commercial, de la spéculation. Ils déclaraient sans sourire que naviguer était plus important que vivre, heureux de partager leur travail et la règle de communautés monacales, austères, économes, rigoureuses, dont *Schottuene* près du *Bryggen*, l'ancien quai allemand de Bergen révèle l'esprit qui rassemblait marchands et apprentis. Ils étaient ouverts à toutes les suggestions, à toutes les transactions, à toutes les langues. Ils inventaient les fondements modernes de la gestion des affaires. Hambourg a conservé le privilège d'avoir droit au statut de «*Freien und Hansestadt*» au sein de La République Fédérale d'Allemagne. Son Bürgermeister traite d'égal à égal avec les chefs d'États. Il n'est pas étonnant que le port dont l'un des grands amateurs a naguère choisi comme devise «*Mein Feld is die Welt*», ait pressenti l'avenir de l'aviation civile quand le moment fut opportun. L'aéroport de Hamburg est le plus ancien du monde. Ici naquit la *Lufthansa*.

### Les structures économiques informelles d'Anvers

Anvers avait commencé au 16<sup>ème</sup> siècle à disputer à Bruges sa suprématie, pour atteindre son siècle d'or au 16<sup>ème</sup>, quand vint s'y installer le comptoir Portugais des Flandres transféré de l'une à l'autre. La nouvelle bourse ouverte en 1531 était à la mesure du dynamisme commercial d'une population active en cours de doublement, et d'un négoce international

intense. Point de rencontre des *Osterlingen* de La Hanse et des marchands Vénitiens, antenne de la Casa da Indla, creuset où l'argent d'Amérique se transformait en marchandises, en industrie, en affaires, Anvers était, comme Venise, une cité surprenante, sans aucune ressource naturelle mais capable de fournir tout. La lourde tutelle étatique des royaumes Ibériques assurait finalement, grâce aux trésors des Indes, la prospérité d'une foule anonyme de bourgeois Flamands.

### 3. LA RUPTURE

#### **Les paramètres d'un déséquilibre destructeur**

Tout était en place au début du 16<sup>ème</sup> siècle, pour une dramatique réforme morale et pour la remise en cause des monopoles économiques exorbitants concédés par l'Eglise aux Royaumes Catholiques Ibériques. Un profond déséquilibre politique, économique, culturel et religieux opposait le Sud et le Nord de l'Europe. Le Sud était étatique et conquérant. Il exportait outre-mer par le fer et le feu une doctrine religieuse intolérante, empêtrée dans des dogmes dépassés par l'esprit des *Descobrimentos*. Il était mal armé techniquement pour le commerce dans l'*Hinterland* Européen. Le Nord au contraire, était de tendance fédérale, et ouvert à toutes les suggestions. Il honorait l'initiative personnelle et sa réussite. Il disposait d'un savoir faire incontournable en matière d'investissements, d'industrie, de négoce et de distribution à travers l'Europe.

Au seuil d'un siècle dont la chronique était aux dimensions de son futur empire, Carlos V ou Charles Quint Prince Bourguignon, hérita en 1516 de sa mère la Castille et l'Aragon, et de son grand-père les Pays-Bas. De cette union contre nature entre les cultures du Nord et du Sud allaient jaillir la violence et la guerre.

#### **La réforme de La religion et de La société**

Dans la première moitié du 16<sup>ème</sup> siècle, le Nord élaborait une religion renouvelée plus séculière, suggérée en 1511 par l'*Eloge de La Folie* contre la foi sclérosée, pour un nouveau rapport direct avec Dieu et une réforme dépassionnée des mœurs. Elle fut prêchée à partir de 1517 à Wittenberg par Martin Luther quand Magalhães imaginait le premier tour du Monde. La décennie 1540 fut riche en événements déstabilisants. Au moment où commençait d'arriver le flux des métaux précieux d'Amérique, l'Eglise réformée selon Jean Calvin naquit à Genève quand venait d'être fondée la Companhia de Jesus, et quand le Saint-Office redéployait l'Inquisition sur un nouveau front. Dénonçant la vénalité d'une hiérarchie ecclésiastique et d'une Curie corrompues, rendant à La Bible une place majeure analogue à celle du Coran pour l'Islam, l'Europe du Nord prit en main sa religion. Elle la voulait plus pieuse, plus directe, plus volontaire, plus libérale, plus intelligente d'une certaine manière. Ces éléments assez forts pour entraîner la moitié de l'Europe dans la Réforme, ne doivent pas faire négliger leur cohérence avec une nouvelle société glorifiant le travail, encourageant l'ascension sociale, légitimant le capitalisme et foncièrement tolérante. Plus tard, malgré leur extrémisme et leur intolérance, les communautés puritaines d'Amérique trouveraient dans la Religion Réformée une puissante force morale de pionniers.

#### 4. L'ASCENSION D'AMSTERDAM

##### L'héritage de Charles Quint

Dès 1520, Carlos V combattit l'hérésie en faisant placarder la condamnation des Luthériens à mourir par l'épée, la fosse ou le bûcher, puis en mettant l'année suivante Luther au ban de l'empire par l'édit de Worms. Les premiers bûchers s'allumèrent en 1523. La tension politique et religieuse était vive aux Pays-Bas, mais sous contrôle de l'empereur. Carlos V venait d'accepter le 3 octobre 1555 la coexistence confessionnelle en Allemagne par la paix d'Augsbourg, quand il abdiqua en faveur de Filipe II. Ce qui était acceptable naguère de l'Empereur, ne l'était plus du nouveau souverain Habsbourg Espagnol sans légitimité, qui entendait réduire les Pays-Bas à une soumission politique, religieuse et militaire absolue à l'Espagne. Propagé depuis 1540, le Calvinisme gagna toutes les classes de la société, soutenu toutes religions confondues par toute la noblesse.

Le 24 août 1559, Filipe II s'embarqua pour l'Espagne, laissant aux Etats Généraux le soin de payer l'entretien de l'armée d'occupation Espagnole, et à la Duchesse de Parme celui de gouverner les Pays-Bas suivant les conseils de la *Consulta*, collègue dont la mouvance Espagnole coexistait mal avec le Conseil d'État. La tension entre les habitants et l'armée Espagnole entretenait une agitation xénophobe à laquelle contribuaient tout autant un nationalisme anti-royaliste, et la propagande Calviniste, exacerbée par l'établissement de l'Inquisition en 1563. L'orage qui couvait depuis 1540 éclata en 1566, ouvrant La «Guerre de quatre-vingt ans» qui s'achèverait en 1648 par le traité de Westphalie.

L'année 1566 fut marquée aux Pays-Bas par une explosion de violence. Le 5 avril, quelque deux cents gentilshommes vinrent remettre à La Duchesse de Parme une pétition réclamant la suspension des édits contre les hérétiques. Par maladresse et par hasard naquirent les «gueux», l'un des plus remarquables succès publicitaires de l'histoire. L'agitation gagna Anvers, place forte du Calvinisme, et explosa le 19 août quand une vague iconoclaste dévastatrice mit à sac sa cathédrale et ses églises, vengeant sur l'appareil Catholique les humiliations politiques et religieuses accumulées. La colère gagna Ypres, Gand, La Zélande et La Hollande. Toutes les conditions étaient réunies pour faire naître le cyclone des guerres civiles, alimenté par la violence et la haine de la surenchère des répressions et des vengeances. Le rétablissement du pouvoir Espagnol et l'éradication de l'hérésie furent confiés au Duc d'Albe, l'*Ange exterminateur*. Le 5 septembre 1567 fut instauré le *Tribunal des Troubles*, surnommé le *Conseil du sang*. Il allait condamner à mort dans la terreur huit mille rebelles, sans respect ni des libertés ni des privilèges. L'Histoire partage entre le Duc d'Albe et Filipe II la responsabilité du carnage qui n'épargna pas le symbole de la résistance de la noblesse Belge, le Comte d'Egmont. Pie V venait de fonder la Congrégation de l'Index contre la liberté de publication des idées hérétiques, quand les «Gueux de mer» dont les exactions valaient bien celles des Espagnols, pillèrent et occupèrent la Brielle en mars 1572, contrôlant du même coup la Meuse, la Lek et la Waal, une région stratégique où s'étend aujourd'hui l'Europoort géant de Rotterdam. Ce succès déclencha l'insurrection générale.

##### L'éclatement des Pays-Bas et l'ascension d'Amsterdam

Quelques mois plus tard, sonna en France le tocsin de La Saint-Barthélémy. Foyer de la résistance Calviniste, Anvers fut mise sous la surveillance des canons d'un fort confié à une garnison Espagnole. Le 4 novembre 1576, ses soldats mutinés mirent à sac la ville, pillant, violant et



massacrant plus de cinq mille habitants. Anvers devint naturellement la capitale de la résistance nationaliste et Calviniste du Sud. Le 6 janvier 1579, l'*Union d'Arras* confirma l'attachement de la Hollande méridionale, la Belgique, à l'Espagne Catholique. Le 23 du même mois, à Utrecht, les provinces du Nord décidèrent de s'unir comme un seul état indépendant et Calviniste des *Provinces Unies*. Anvers, enclave Calviniste dans les provinces Catholiques, résista longtemps avant de céder le 17 août 1585 aux troupes d'Alexandre Farnèse après un siège d'un an. Le traité de capitulation offrait aux marchands le choix de rester ou de quitter la ville en emportant leurs biens. Anvers dont les abords étaient ravagés par la guerre, vit partir la moitié de sa population active vers Rotterdam et surtout Amsterdam. Artisans, marchands transférèrent vers la nouvelle métropole un capital irremplaçable d'expérience, de relations et de capitaux. Et beaucoup de rancœur et de haine. Les guerres de Religion venaient de faire basculer l'équilibre Européen. Le flux de l'argent d'Amérique fat dévié vers les banquiers Génois, mais surtout, Anvers était asphyxiée au profit d'Amsterdam. Dès 1488, le Régent Maximilien d'Autriche avait signé une *Ordonnance sur la protection de la mer*, sous la pression des Etats Généraux de Flandre. Son préambule affirmait qu'aucun bénéfice, gain ou profit ne reviendrait aux Pays-Bas si ce n'était de la mer. Il annonçait donc la vocation hégémonique d'une nouvelle République maritime. Déjà florissante, Amsterdam avait accueilli les minorités religieuses pourchassées, et les Juifs y trouvaient leur «*Nouvelle Jérusalem*», renforcée en 1589-1590 par les Marranes réfugiés après le rétablissement de l'Inquisition en Espagne. Les persécutions religieuses en France l'enrichirent un siècle plus tard d'une partie des deux à trois cent milles réfugiés Huguenots chassés par la révocation de l'Edit de Nantes. Quand fut fondée en 1609 la banque d'Amsterdam, la moitié de ses dépôts venaient des provinces Catholiques du Sud sous tutelle Espagnole. Amsterdam quadrupla sa population pendant le 17<sup>ème</sup> siècle, et comptait en 1650 un tiers de population d'origine étrangère.

## 5. LE PIÈGE ESPAGNOL

### **L'accession de Filipe II au trône du Portugal**

Quand les Cortes reconnurent à Tomar en 1580 Filipe II d'Espagne comme leur souverain, le Portugal fut entraîné dans le destin Espagnol. Dans l'union des deux immenses empires d'outre-mer, la vieille rivalité séculaire Luso-Castillane n'incita pas les Espagnols à favoriser le Portugal. Parce que les Lusitaniens ne ramenaient pas directement, comme les Espagnols, des métaux précieux de leurs comptoirs, mais des épices et du poivre devant être commercialiser, ils avaient besoin des marchés étrangers. Quand fut ordonnée en 1594 la saisie de cinquante navires hollandais, l'envoi de leurs équipages devant l'Inquisition, et fa fermeture de Lisboa aux «Gueux de mer», la perspective fut brusquement inquiétante. Elle pouvait rester cependant maîtrisable, tant que le Portugal conserverait son monopole difficilement gagné grâce à ses avancées techniques, scientifiques et psychologiques, qui le mettaient relativement à l'abri des appétits des nations concurrentes.

### **La révélation des secrets des Indes**

Les Hollandais furent d'autant moins longs à penser à se rendre eux-mêmes à la source des épices, qu'un document majeur fut lancé dans le domaine publié au moment même où Lisboa se fermait à leurs navires. Une carte de Chine par Ludovico Giorgi, incluse dans l'édi-

tion de 1584 du *Theatrum Orbis Terrarum* d'Ortelius, un *Viaggio nell'India Orientale*, rédigé par un marchand vénitien, Cesare Federici, publié en 1587 et traduit l'année suivante en anglais, avaient été suivis par un second *Viaggio dell'Indie Orientali* de Gaspare Balbi en 1590. Beaucoup plus professionnel que ces informateurs, Jan Huyghen Van Linschoten révéla les secrets nautiques et commerciaux des Portugais. C'était un authentique marin hollandais, que l'Archevêque de Goa avait eu l'imprudence de prendre comme secrétaire. Au service du Portugal de 1579 à 1592, il avait passé cinq ans à Goa de 1583 à 1588. Linschoten participa d'ailleurs, à peine rentré des Indes en 1594, au voyage de Willem Barentz à la recherche du passage du Nord-Est. L'*Itinerario, Voyage ofte Schipvaert naer Oost ofte Portugaels Indien* fut publié à Amsterdam en 1596, et traduit en Anglais en 1598 (*Discours of voyages into the east and West Indies*), puis en Latin trois ans plus tard. Sa version française, l'histoire de la navigation aux Indes Orientales, fut disponible en 1610. L'*Itinerario* était un guide du commerce et des voyages professionnels en Inde, un précis de son administration, de ses coutumes, de ses ressources naturelles et de leur exploitation possible. Il était complété par une *Beschrijving* (Description) *van Guinea, Amerika en den Antillen*, traduite en Français comme *Grand Routier de la Mer*. Tout cela proposait des instructions de routes pour les Indes Occidentales et Orientales, même au-delà de Malacca, jusqu'en Chine. Des cartes, certaines par Pieter Platevoet dit Petrus Plancius, faisaient un point précis sur l'Inde. Linschoten et Plancius auraient obtenu de cartographes Portugais, voire Espagnols, des informations qu'ils auraient recoupées avec les connaissances des Hollandais ayant servi en Asie. Il existe en tout cas des similitudes flagrantes entre leurs cartes et des documents Portugais, en particulier avec une carte stratégique de la mer de Chine et du Grand Archipel d'Asie par Fernão Vaz Dourado en 1573, et avec un Planisphère anonyme attribué à Sebastião Lopes. Quoi qu'il en soit, la fameuse *Molukkenkaart* de Petrus Plancius, la carte des Moluques, l'archipel aux épices, ornée d'une profusion de giroflles, de noix muscades et de bois de santal, était un véritable prospectus publicitaire. Comme Linschoten et en pleine coopération avec lui, il faisait de son mieux pour inciter les Provinces Unies à se lancer outre-mer. Ils y réussirent tous deux au-delà de toute espérance.

*«Nous, les gens d'Amsterdam, nous allons partout où il y a de l'argent à gagner, sur toutes les mers et le long de tous les rivages. Par amour du profit, nous explorons les ports du vaste monde.»*

La célèbre harangue de Joost Van der Vondel à Marie de Médicis en 1639 signifiait l'hégémonie amstellodamoise du commerce mondial. Pedro Nunez avait écrit un siècle plus tôt très poétiquement:

*«Les Portugais ont découvert d'autres îles, d'autres terres, d'autres mers, d'autres peuples, et plus encore, un autre ciel et d'autres étoiles.»*

Une culture plus matérielle s'installait avec éclat en mer des Indes. Le 16 mars 1619, Djakarta devint Batavia, au cœur de l'empire de La *Vereenigde Ostindische Compagnie*. Selon un chroniqueur du temps, une poignée de marchands Juifs et Protestants persécutés, réfugiés dans un petit pays qui ne produisait rien, avaient fondé un empire dominant et abattu l'Espagne. A travers elle, ils avaient arraché son empire au Portugal, fondateur de l'expansion Européenne outre-mer.



## Conclusões

Eng.º Bernardino Cadete

Aprovadas em debate no plenário que teve lugar na Sessão do Encerramento, em 23/10/98.

1. Há um grande desconhecimento das pessoas que embarcaram na Carreira da Índia, pois só cerca de 2% estão identificadas. Seria importante aumentar as pesquisas neste campo, organizando uma lista tão completa quanto possível com a composição das Armadas e das tripulações, distinguindo as que ficaram no Oriente, as que naufragaram e os que foram afundados ou apreçados, com indicação dos locais nos dois últimos casos.
2. Publicação de uma bibliografia, tão completa quanto possível, da Carreira da Índia.
3. Quanto aos naufragos mais uma vez se chegou à conclusão que a regra mais geral era «o salve-se quem puder» que, nem por isso, se pode considerar a menos eficaz.  
A causa de muitos naufrágios foi a má concepção dos navios, o exagero das condições de carga e do tamanho dos navios.  
A capacidade de sobrevivência dos naufragos estava dependente dos recursos que a Natureza lhes oferecia, e o engenho dos homens permitiu fazer maravilhas dos poucos recursos de que dispunham. Aquela capacidade depende em grande parte da existência de uma chefia eficaz que garanta a disciplina e a solidariedade dentro do grupo.
4. A Gazeta de Lisboa é uma fonte importante no que respeita ao movimento de navios no grande Porto de Lisboa.  
Nos primeiros 35 anos da sua publicação é mais noticiada a Carreira do Brasil, talvez por que a da Índia já tinha começado a perder importância.
5. Mais uma vez se mostrou impossível chegar a um consenso quanto aos tipos de navios que constituíram a Carreira da Índia porque os nossos arqueologistas navais não se entendem. É indispensável que a Academia de Marinha promova encontros próprios só para discutir este importante assunto.  
A iconografia dos navios do período da Carreira da Índia não é um método rigoroso de identificação.
6. A nomeação para os altos cargos foi sempre por decisão régia, e os homens escolhidos com base na sua lealdade, obediência, iniciativa, responsabilidade e linhagem.
7. As representações teatrais a bordo dos navios permitiram a transferência das culturas portuguesa e europeia.
8. Foi salientado o papel importante dos Açores no apoio às Armadas da Carreira da Índia e bem assim também à do Brasil.  
A obrigação do auxílio cabia aos insulanos que podiam requisitar todos os meios e homens à disposição na área e inclusivamente solicitá-los ao Continente.





