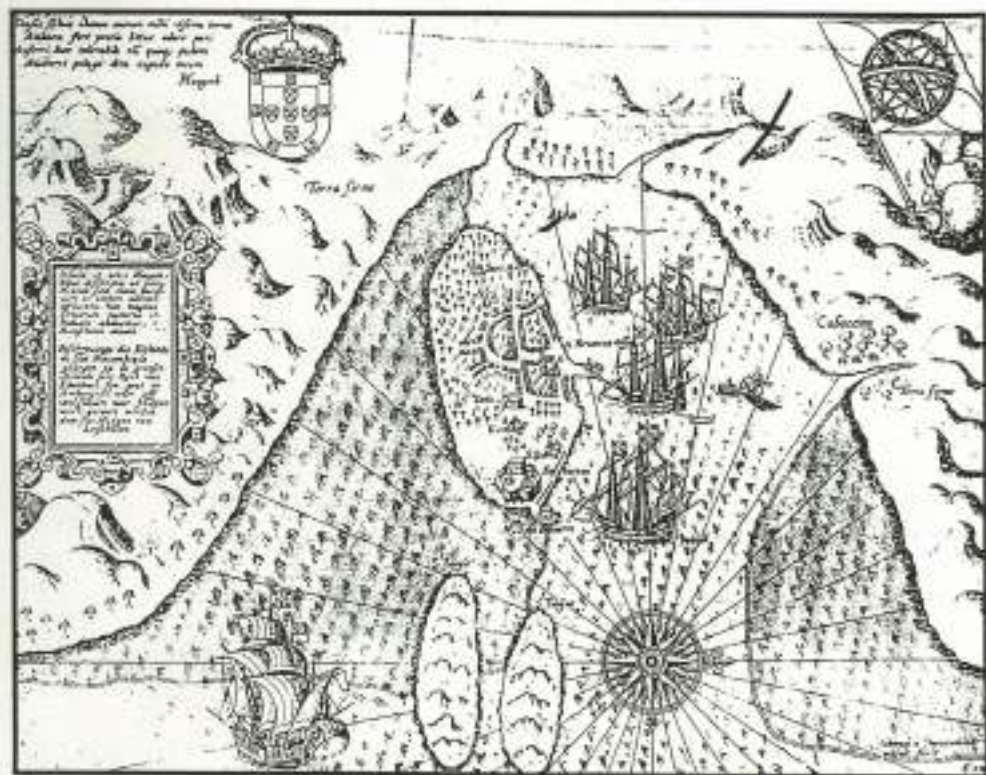


APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA
DA MARINHA PORTUGUESA



N. Valdez dos Santos

APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DA MARINHA PORTUGUESA

I

A ÉPOCA DA GUERRA DA RESTAURAÇÃO

(1640 - 1668)



Academia de Marinha

L I S B O A — 1991

INTRODUÇÃO

Há cento e cinquenta anos o Almirante Ignácio da Costa Quintela afirmou que «uma História completa da nossa Marinha» estava ainda por escrever «e, por isso, para dar algumas luzes a quem intentar fazer a Portugal o relevante serviço de escrever a sua História Naval reunira tudo quanto encontrara espalhado por huma multidão de Autores...»

Nasceram, assim, os «Annaes da Marinha Portugueza», o nosso primeiro livro sobre a história marítima de Portugal, desde a Nacionalidade até à época da Restauração, e que, durante mais de um século, foi o compêndio obrigatório de quem se debruçava sobre o passado da nossa marinha.

Mais tarde, já nos nossos dias, na década dos anos trinta, o Comandante Quirino da Fonseca publicou um importante estudo, *Os Portugueses no Mar* que, em seu entender, não era para Portugal «a sua História sobre o mar... essa ainda continuava por escrever».

Para preencher essa lacuna e para se integrar nas comemorações dos Centenários da Fundação da Nacionalidade e da Restauração, a Assembleia Geral do Club Militar Naval resolveu promover, em «manifestação de orgulhosa alizez pelo passado, pelo presente e de antusiástica confiança no futuro... à publicação da História da Marinha Portuguesa... obra toda de colaboração exclusiva de oficiais da Armada.»

Desta obra, infelizmente, só foi publicado, em 1941, o primeiro dos seis volumes planeados. Este era de autoria do Comandante Tancredo de Moraes e abrangia a história da nossa marinha durante o período que decorreu desde a Nacionalidade até à época da Batalha de Aljubarrota e, se não tinha a profundidade e rigor histórico que se impunha e seria de desejar, tinha contudo, o mérito de ser o primeiro passo para a elaboração de uma História da Marinha Portuguesa.

Em 1974 os Serviços Culturais da Armada começaram a publicar, da vasta obra deixada pelo Comandante António Marques Esparteiro, um volumoso estudo que aquele oficial tinha intitulado «Três Séculos no Mar» e que era o «registo de notícias da vida dos navios do período brigantino organizado principalmente através de pesquisas nos Arquivos de Goa, da Marinha e do Ultramar.»

Este trabalho é, na verdade, um imenso repertório sobre os feitos dos navios que fizeram a nossa marinha de outrora e dos seus marinheiros, além de ser um valioso contributo para a história marítima portuguesa mas, não é uma História da Marinha. Além disso o seu valor e rigor histórico é reduzido porquanto só raramente são indicadas as fontes históricas donde foram extraídos os acontecimentos descritos e, praticamente, nunca são fundamentadas quaisquer afirmações ou conclusões.

Esta importante obra do Comandante Marques Esparteiro para merecer a devida credibilidade histórica e ser, de facto, um rigoroso e completo elemento de estudo devia ser anotada ou, então, apoiar-se num livro ou guia auxiliar onde, facilmente, se pudessem documentar todas as suas passagens.

Faço a estes pressupostos e dado que, ao longo de cinquenta anos, tínhamos recolhido nos mais diversos arquivos e bibliotecas, da metrópole e do ultramar, muitos milhares de elementos de estudo relacionados com a nossa marinha, ocorreu-

«nos a ideia de elaborar um livro auxiliar que, na medida do possível e com facilidade, pudesse documentar algumas das passagens dos «Três Séculos no Mar».

Nasceu, assim, um despretencioso trabalho a que chamámos «Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa» onde estavam coigidos e devidamente documentados muitos aspectos e feitos da vida marítima portuguesa durante o período de 1640 a 1910 e em que se procurava, apenas, colmatar algumas lacunas do importante estudo do Comandante Marques Esparteiro.

Porém, o grande volume de documentos que possuíamos, muitos deles ainda inéditos, e o conhecimento de uma vasta legislação relacionada com a marinha, além do desejo de se abordarem alguns acontecimentos que hoje são ignorados ou mal conhecidos, levou-nos a alterar, quase por completo, o planeamento estrutural do nosso trabalho. Assim, os «Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa» ficaram constituídos por seis volumes de texto descritivo de feitos relacionados com a história da nossa marinha de 1640 a 1910, divididos pelas seguintes épocas: Guerra da Restauração; Monarquia Absoluta, Período Pombalino, Época de D. Maria I, Época da Revolução Liberal e Guerra Civil, Período da Monarquia Constitucional.

Afigura-se-nos que com esta alteração não só se atingirá o fim pretendido como também, embora modestamente, se dá uma continuação aos *Annaes da Marinha Portuguesa* e, talvez, se possa contribuir para a realização da História da Marinha Portuguesa que a Academia de Marinha pretende, em breve, publicar.

Mas se estas finalidades não forem atingidas estão esperamos que estes simples «Apontamentos para a História da Marinha Portuguesa» tenham conseguido, ao menos, dar a conhecer um pouco do muito que se encontra espalhado pelos arquivos e bibliotecas de todo o Portugal sobre o que foi a nossa Marinha.

Os Preliminares da Guerra da Restauração (1640)

Os tripulantes dos três galeões espanhóis fundeados no Tejo, frente ao Terreiro do Paço, por certo se aperceberam do eclodir da revolta do 1.º de Dezembro de 1640.

Talvez tivessem ouvido o povo a aclamar D. João IV como Rei de Portugal, no entanto não tiveram a mínima reacção nem mesmo quando vários fidalgos portugueses, entre os quais João Rodrigues de Sá e D. João da Costa, embarcados num pequeno baixel, exigiram a sua rendição. (1)

Um dos conjurados, ao descrever, (2) mais tarde, todo o desenrolar da revolta da Independência deixou para a história o seguinte testemunho do que foi essa nossa primeira acção de guerra após a Restauração:

«Renderáosse tres Galeoẽs da coroa de Castella que se auão feito fora deste reino q̃ estauão no Rio e perto da çidade guarnecidos de infantaria, bastm.^{tes}, muniçoẽs e artilheria, asy tambẽ as galles em que fazia officio de capitão geral o mesmo Miguel de Vaz.^{tes}, sendo q̃ os q̃ inuestiraõ naõ foraõ com lanchas armadas de arcabuzeria, e mosqueteria, mas foraõ quatro fidalgos em dous barquinhos, sem outras armas, e preuençoẽs q̃ uomitando furores por olhos e boca, enuoltos em uiuas ao Rey Portuguez, e com este nome e demonstraçoẽs valerosas fizerão a bateria como se inuestiraõ com naos de fogo ardendo. Não ouue resistencia, nem ainda acordo p̃ trincar as amarras e irse com a correte da agoa, e nordeste q̃ auia esperto, caindo & acostandosse á Torre de São Gião, com q̃ se liurauão e podião dar à vella m.^{tes} a seu saluo, canhoneando pr.^o todo o lanço da çidade que está de boa Vista p̃ baixo e deixando socorro e auiso na ditta torre, ficaria tão inexpugnauel pella deffensão dos soldados, como o he pella forma do edificio» (3)

(1) — Consulte-se a «História de Portugal Restaurado» do Conde da Ericeira 1.º vol., p. 126 da edição da Livraria Civilização.

(2) — in: «Discurso Historico e Politico sobre o successo de sabado 1.º de Dez. do año de 640, da Restauração do nosso insigne Reino de Portugal, e restituição de sua Coroa».

O manuscrito original desta obra, de autor desconhecido mas que tomou parte na revolução, encontra-se na Biblioteca da Universidade de Coimbra e foi publicado nos Inéditos da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra em 1924.

(3) — Todas as transcrições, salvo indicação expressa, são feitas com a ortografia e texto constante das fontes transcritas, com excepção dos «ff» por «ss» quando for caso de adaptação.

No caso da presente transcrição esta foi feita da obra «História de Portugal Restaurado, do Conde da Ericeira, nota U da pág. 483 de 1.º Vol.

Portugal, depois de sessenta anos de jugo castelhano conseguira alcançar a sua independência mas, o País, estava exausto: não havia indústrias, não havia agricultura, não havia exército nem marinha, o erário régio não tinha fundos e a população, talvez não chegasse a um milhão e duzentas mil almas das quais, somente uns duzentos mil homens poderiam pegar em armas — que também não havia — e defender o território nacional, metropolitano e ultramarino.

Uma relação de «gente de guerra» das Comarcas do reino de Portugal, feita em Abril de 1639, permite-nos avaliar, embora de uma maneira incompleta pois nada refere quanto ao estado do armamento e das munições — que devia ser mau — qual seria o potencial militar do País, à data da Restauração. Numa síntese dessa relação o Coronel Cordeiro de Sousa escreveu (*) que:

«nas 19 companhias de Elvas, com perto de 5.000 homens, havia apenas «espadas e dardos, poucas espingardas e raras arcabuzes». Na comarca de Castelo Branco entre mais de 10.000 homens não havia senão espadas, e não chegava, para todos! Em Viseu, para cerca de 13.000 combatentes havia somente 675 armas de fogo, perto de 3.000 lanças e meias lanças, e 6.300 espadas. Em Lamego, os 12.000 homens das suas 12 companhias estavam unicamente armados com espadas! Na Guarda, região fronteiriça, para 14.490 soldados havia 674 arcabuzes e 2.150 lanças. Na comarca de Moncorvo então . . . nem sequer havia armas. Era mais simples».

Foi preciso começar do nada mas os Portugueses, com um entusiasmo difícil de imaginar, movidos pelo maior amor pátrio e cheios da «feliz aclamação de D. João IV» prepararam-se febrilmente, para a inevitável guerra com Castela, a fim de poderem manter e garantir, para sempre, a independência de Portugal.

Conforme consta do respectivo «Auto do Levantamento e Juramento d'El-Rei D. João IV» (**) este foi jurado rei da «Corôa destes Reinos e Senhorios de Portugal» numa solene cerimónia que se realizou «na Cidade de Lisboa, nos Paços da Ribeira della» no dia 15 de Dezembro de 1640.

A 17 de Dezembro largou do Tejo uma nau — cujo nome e características (†) não conseguimos apurar — na qual embarcou Francisco de Ornelas da Câmara, Capitão mór da Vila da Praia, com a missão de levar para os Açores a notícia da aclamação de D. João IV, onde chegou no dia 7 de Janeiro de 1641.

Por alturas do Natal partiu de Lisboa, com rumo à Madeira, uma caravela levando a notícia da Restauração e cartas de D. João IV datadas de 19 de Dezembro, dirigidas ao Governador e ao Bispo. Sensivelmente pela mesma altura teria partido para o Brasil uma caravela — cujo nome a história não registou — levando, também, cartas de D. João IV.

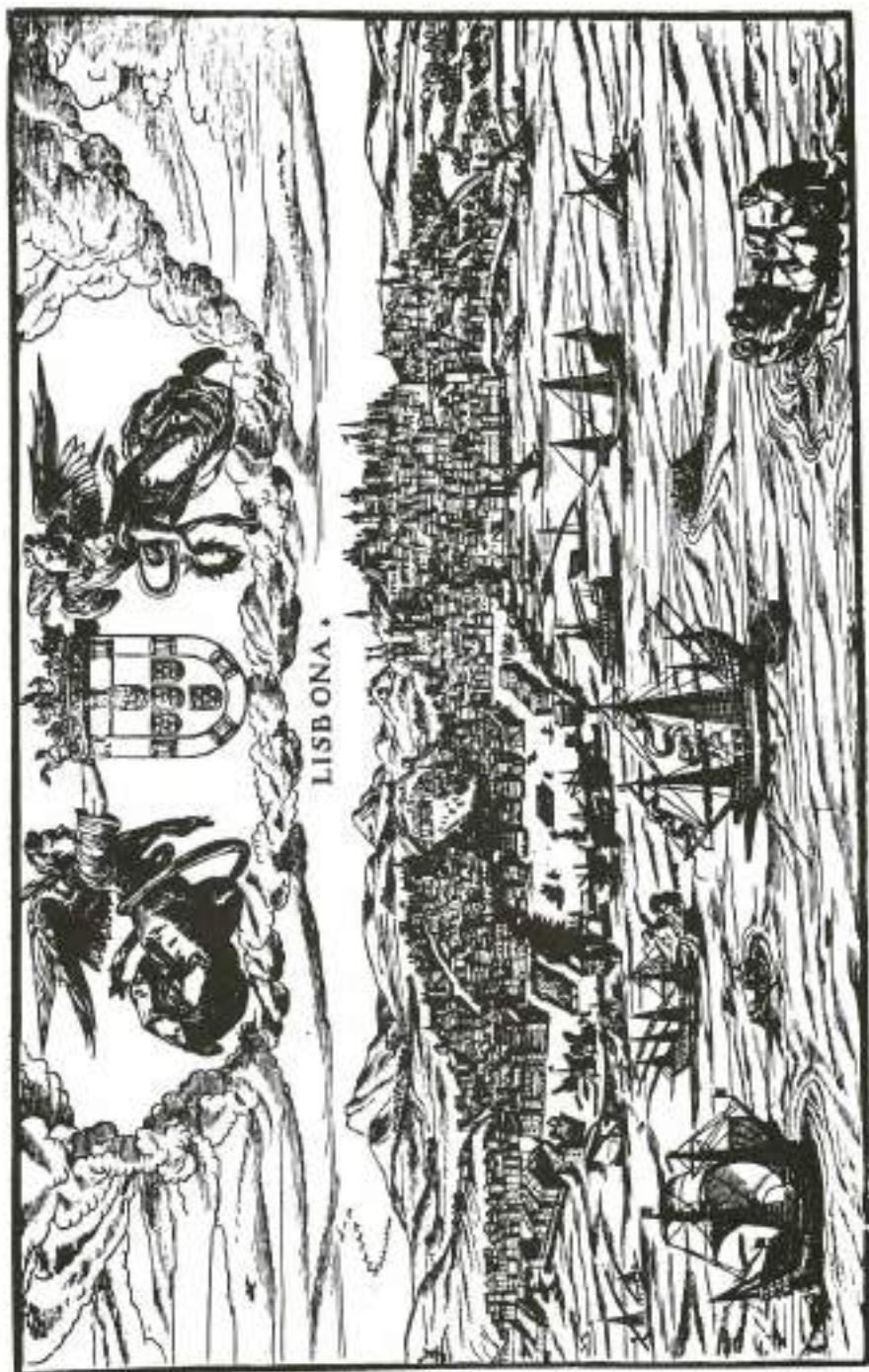
A caravela seiscentista ainda continuava a ser essencialmente veloz (‡), «navio

(*) — In «Boletim do Arquivo Histórico Militar», vol. 10, ano de 1940. «Resenha geral da gente de guerra deste Reyno».

(**) — Transcrito, integralmente, por Andrade e Silva in «Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa».

(†) — A nau era um navio redondo, de alto bordo, com dois mastros redondos um latino a ré, de pouco andamento, normalmente utilizada como transporte embora também pudesse entrar em linha de batalha.

(‡) — É grande a polémica sobre as características das caravelas portuguesas pelo que se remete o leitor para o importante estudo do Comandante Quinno da Fonseca. «A Caravela



Lisboa nos finais do Séc. XVI



Aclamação de D. João IV
Quadro de Veloso Salgado
(Museu Militar)

de fugir» como lhe chamava o Padre António Vieira que, ao que parece, não nutria grande admiração por este tipo de embarcação. (9) Eram muitas vezes designadas por «caravelas mexeriqueiras» ou «navios de avisos» por estabelecerem contactos rápidos entre as terras de além-mar ou, então, para com a sua velocidade e possibilidade de bolinarem, «furarem» ou «ornearem» as esquadras inimigas.

A meados do Século XVII, no dizer (9) do Comandante Marques Esparteiro, «... três tipos de navios de três mastros pontificavam nos mares portugueses: a caravela, o palacho de três mastros e a naveta, sem que a distinção entre eles seja tarefa fácil, em virtude das suas características semelhantes, que levavam até os contemporâneos a confundi-los.

No último quartel do século XVII, porém, tanto uns como outros desapareceram dos mares e começou a pontificar a fragata que representava um produto melhorado...».

Por qualquer razão que não se conseguiu apurar, tudo o que se ralacionava com as caravelas não despertava muito interesse aos portugueses de então. Com efeito são muitos os documentos coevos que se referem a caravelas mas, só muito raramente estas são individualizadas com os seus nomes (10). Sistemáticamente as suas características são silenciadas e são raras as relações que aludem ao seu armamento, que devia ser considerável, entre 20 a 30 canhões — esperas, pedreiros, lalções e berços embora haja notícias de caravelas com perto de quarenta bocas de fogo (11).

Em parte compreende-se que as caravelas fossem fortemente armadas pois estando destinadas ao desempenho de missões especiais, em regra transporte de «avisos» e correspondência secreta (12), e tendo que actuar, quase sempre sózinhas, tinham de estar preparadas para se poderem defender dos seus inimigos.

Não se pode esquecer que, à data da Restauração, a costa portuguesa estava pejada de corsários e piratas que atacavam a navegação e as indefesas povoações do litoral.

É interessante recordar as primeiras linhas do Relatório do padre Mestre Ignacio Mascarenhas aquando da sua missão, em 1641, à Catalunha (13):

Portuguesa» e «Estudos de Arqueologia Naval» do Dr. J. Gama Pimentel Barata.

(9) — Consulte-se o estudo de Virginia Rau, «O Padre António Vieira e a Fragata Fortuna» in Rev. «Studia», n.º 2, Julho de 1958 e Cod. 10563 dos Reservados da Bibl. Nacional.

(9) — In «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 5.

(10) — Num Regimento que determinava a missão de serviço a desempenhar por uma caravela esta era apenas designada por: Tal.

O Comandante Marques Esparteiro no seu importante estudo «Três Séculos Mar», I Parte, só conseguiu individualizar entre 1640 e 1652, oito caravelas.

(11) — Consulte-se Marques Esparteiro, ob. cit., I Parte, p. 4.

(12) — Em muitas dezenas de documentos cifrados, de correspondência diplomática após a Restauração, verificou-se que a cifra utilizada era facilmente descriptável pois baseava-se numa «sistema de substituição» ou seja, na troca cada letra ou sílaba por outra letra ou sílaba e só em poucos casos em regra respeitantes a altas entidades políticas, nações ou nomes geográficos por sinais convencionais. O descriptamento destes documentos é muito facilitado pelo facto de não se desarticularem as palavras, ou seja estas são escritas na íntegra e não em grupos de 3 ou 5 letras separados, além de só se cifrarem algumas expressões que ficavam intercaladas no texto em claro.

(13) — Veja-se: «Relaçom do Successo que o Padre Meste Ignacio Mascarenhas, da Companhia de Iesu teve, na jornada, que fez a Catalunha, por mandado de S.M. ElRey Dom Ioam o IV, Nosso Senhor; Lisboa, 1641.

«Levantei ferro deste porto de Lisboa aos 7 de Janeiro, em hũa segunda feira, & de Belã em outra seguinte 14, do mesmo, pelo tẽpo o não consentir mais cedo, mas veyo elle tão ao justo, pera nosso intẽto, q̃ a sair na marẽ seguinte provavelmente perdiera o successo, q̃ depois experimentei, como se verá. A nao era Geneuesa, com 16 peças por banda, tinha gẽte de mar, & guerra 64, que todos elles estavão acostumados, & adestrados, pera hũa, & outra cousa.

A terça feira, 15 do mesmo, passados o Cabo de S. Vicente, onde vimos a primeira nao de Turcos q̃ nos quis reconhecer, & assim o fiserão seis mais diversas paragẽs mas como nos sãtirão sãpre animo de os receber cõ a fruta q̃ levavamos pera isso, restringãdo as velas, e aguardãdo por elles, se contentarãdo cõ reconhecer aforça & não tratarão mais de a experimentar. Dmor manha usou connosco hũ navio, que na quinta feira seguinte descobrimos ao lõge, o qual parecia mercãtel & nada de menos força que o nosso: elle mostrou sobre a tarde, que só tratava de sua derrota: porem foy noite, se fez na mesma esteira, em que nós hiamos: & como largasse todo o pano, ao sahir da Lua estaua já connosco, que seria pela hũa hora depois de meya noite & quando dẽmos fe delle, estaua a menos que tiro de mosquete; fisemonos, prestes e sem a artilharia estar toda a ponto, voltãmos sobre elles, fiãdos na Virgẽ de Europa, q̃ tinhamos passado, & saudado aquela nocte; mas o pyrata como não fez a sua proa repentina, que he o que determinava se acolheo a sós, & nós proseguimos avante.

Este testemunho pode ser corroborado pela Atestação do Bispo do Funchal D. Jerônimo Fernandes ⁽¹⁴⁾ que, embora escrita em Novembro de 1646, se refere aos acontecimentos ⁽¹⁵⁾ que tiveram lugar na Madeira quando se soube da aclamação de D. João IV:

«O Padre Lourenço Barradas Ferreras» me pediu licença, p^a se embarcar, e vir a esta Corte, fretando, como fez, hũ Caravela à sua custa, por cem mil rs e chegando à Ilha do Porto Santo, o cometerão sette navios de turcos, que andavão infestando aquella Costa e se recolheo, perseguindo delles, à Vila de Machico».

A 7 de Fevereiro de 1641 partiram do Tejo, com destino a Ceuta e a Tãnger o Conde de Tarouca e D. João Soares indigitados governadores daquelas praças, os quais, embora tivessem sido nomeados por Filipe IV, foram mantidos naquelas funções por D. João IV. Iam embarcados «num bergantim que se havia tomado aos castelhanos» e em dois navios hamburgueses fretados, para levarem passageiros e carga.

O bergantim ⁽¹⁶⁾, de melhor pé, mal saída a barra deu força de velas e fugiu para Aismonte. Os dois navios hamburgueses continuaram a rota e, quando esta-

[14] — Vidé: «A Restauração na Ilha da Madeira. Documentos Inéditos», por Eugénio da Cunha Freitas in *Anais da Academia Portuguesa da História*, 1.ª Série, vol. 22.

[15] — A 26 de Dezembro de 1640 um navio inglês, que de Sevilha se dirigia às Canárias levou a noticia da revolução do 1.º de Dezembro, que só seria confirmada pelas cartas de D. João IV datadas de 19 de Dezembro e recebidas em 10 de Janeiro do ano seguinte.

[16] — Pequeno navio aparelhado de dois masts, armado de 10 a 16 peças e do qual se originariam os «brigues», de 14 a 18 peças, do Séc. XIX.

vam à vista de Cádiz quiz o Conde de Tarouca, sob o pretexto de examinar a armada espanhola que estava fundeada naquele porto, que se chegassem a terra, o que o mestre do navio não acedeu. Então o Conde de Tarouca e os seus criados, pela força das armas, apoderaram-se do navio e rumaram para Gibraltar, onde desembarcaram.

No dizer do Conde da Ericeira (17), o mestre «hamburguês, tanto que se viu livre do perigo, deu à vela para Lisboa, trazendo consigo alguns portugueses. . .».

Por qualquer razão o outro navio « não foi admitido em Tânger» (18) e voltou para Lisboa, terminando, assim, um triste episódio de traição à Pátria, que podia ter tido sérias consequências e, talvez, tivesse sido a causa de Ceuta não ter aderido à Restauração e Tânger só o ter feito em 1643 (19).

Em 24 de Janeiro de 1641 o Rei D. João IV mandou «aviso» para Macau da sua aclamação. Foi mensageiro António Fialho Ferreira que, no dizer (20) do próprio rei, «foi em directura a Machão pela via de Inglaterra», pelo que embarcou na nau inglesa «William» (21).

Um outro «aviso», levado de Lisboa em data que não se apurou e, possivelmente transportado numa caravela, chegou à cidade de Mindelo, em Cabo Verde, a 5 de Fevereiro de 1641, com a notícia da aclamação de D. João IV. Imediatamente a boa nova foi transmitida para as outras ilhas e para a Guiné, ao mesmo tempo que se aparelhava uma caravela com destino a Lisboa para noticiar que, em todo o arquipélago de Cabo Verde, se tinha aclamado D. João IV como Rei de Portugal.

Também uma caravela — de que se não apurou o nome nem a data de partida, mas que devia ter sido por alturas do Natal de 1640 — partiu de Lisboa com cartas de D. João IV, datadas de 19 de Dezembro, dirigidas ao Governador de Angola Pedro César de Menezes. Só em Abril de 1641 é que este navio deu fundo em Luanda e, mal sabida a notícia da Restauração do Reino imediatamente o vereador mais antigo da Câmara de Luanda, com uma bandeira, percorreu as ruas da cidade, acompanhado das autoridades e muito povo, dando vivas a Portugal e a D. João IV.

A S. Tomé a boa nova devia ter chegado a meados do ano de 1641, primeiramente através de boatos de um grupo de padres barbadinhos franceses, depois pela tripulação de um navio inglês e, finalmente, por uma nau inglesa que, expressamente, levava uma carta de D. João IV.

Para a Índia a notícia da aclamação seguiu a bordo de dois navios que largaram do Tejo em 30 de Março de 1641. Um era a nau Nossa Senhora da Quietação, que montava 20 peças de bronze e 6 de ferro e era guarnecida por 250 homens do mar e 200 soldados, tendo por comandante o capitão-mor Sancho de Faria e Silva. O outro navio era o patacho (22) Nossa Senhora do Rosário e Santo António, comandado por Manuel Liz.

(17) — In «Hist. de Portugal Restaurado», p. 147.

(18) — Idem, p. 148.

(19) — Vidé ob. cit., p. 148 e a nota F a p. 489, de Alvaro Dória e «Relaçam da viagem deste Reino à cidade de Macau na China» de António Fialho Ferreira.

(20) — Consulte-se o Livro das Monções 48, fls. 54.

(21) — Para um melhor conhecimento consulte-se: «O Período da Restauração na Índia», de A. Botelho de Sousa, Lisboa, 1940, e «Aclamação del-rei D. João IV em Goa e em Macau», por C.R. Boxer, Lisboa, 1932.

(22) — «Patacho — Actualmente, chama-se patacho a um navio de 2 mastros, mastaréis e

Este navio, por alturas de Cabo Verde, separou-se da nau capitania Nossa Senhora da Quietação e rumou para Moçambique «para fazer a aclamação de D. João IV»⁽²³⁾. A dois de Agosto deu fundo junto à Fortaleza de Moçambique e, dias depois, prosseguiu viagem com destino a Goa. Porém, por a barra do Mandovi estar bloqueada pela armada holandesa de Matthijs H. Quart, teve que desembarcar os seus passageiros em Onor, os quais seguiram para Pangim em pequenas embarcações. Assim, na Índia, só em 11 de Setembro de 1641, D. João IV foi solenemente aclamado Rei de Portugal.

Dias depois, a 22, a nau Nossa Senhora da Quietação chegou à barra do Mandovi, onde se lhe deparou a armada do Almirante Quart que, desde 29 de Agosto, bloqueava Goa. Embora já avisado pelo vice-rei Conde de Aveiras que em Portugal fora proclamada a independência e que haviam começado as negociações de paz com a Holanda, o Almirante Quart, alegando que tinha uma missão a cumprir — o de bloquear Goa e interceptar todos os navios que demandassem a barra — e não ter poderes para alterar as ordens recebidas, não aceitou as tréguas sugeridas até resolução da situação.

Logo que avistada a nau N.º S.ª da Quietação mandou largar, em som de guerra, quatro das suas naus para que a atacassem.

Mau grado a desigualdade de forças, e depois de já ter despejado os seus canhões sobre os navios holandeses a Nossa Senhora da Quietação abordou a capitania inimiga travando-se, então, um violento combate que causou, entre os portugueses, 40 mortos e, praticamente, ferimentos em quase toda a guarnição. Quando a nossa nau já estava rendida, «quasi em sangue frio», os holandeses mataram o capitão-mór Sancho de Faria e Silva.

Neste combate⁽²⁴⁾, que foi a primeira acção naval portuguesa após a Restauração, os holandeses tiveram muitas baixas, quinze mortos, entre os quais o Almirante Matthijs Quart. A nau Nossa Senhora da Quietação foi apresada pelos holandeses que a incorporaram na sua armada com o nome de Amsterdam. Durante muitos anos a ex-nau portuguesa singrou os mares orientais até que foi apodrecer em Batávia, onde foi vendida aos chineses «para lenha».

Em Lisboa, só em 18 de Setembro de 1642, com o retorno do patacho Nossa Senhora do Rosário e Santo António, comandado por Manuel de Liz, se teve conhecimento da heróica defesa de Faria e Silva e do inqualificável procedimento dos holandeses.

Só em 30 de Maio de 1642, depois de uma atribulada viagem, António Fialho Ferreira conseguiu desembarcar em Macau, tendo feito a última parte do curso da sua viagem a bordo de uma nau holandesa. No dia seguinte D. João IV foi, solenemente, aclamado na mais longínqua cidade de Portugal.

que, no de proa, larga pano redondo — papaligos, que tem o nome de «traquete», gavia, chamada «velacho», janete e sobre — e, no de ré, um latão quadrangular e gavia-stop.

Os patachos da época em que os diários foram escritos, pelos menos os patachos de guerra, arvoravam 3 mastros, mas até agora nada conseguimos apurar quanto ao pano que largavam». Comdt. Humberto Letão em «Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino (1608 — 1612), 3.ª vol.

(23) — Consulte-se «Subsídios para a História Militar Marítima da Índia» de Almirante Botelho de Sousa.

(24) — Encontra-se descrito pelo Comdt. Marques Esparteiro em «Três Séculos no Mar», II Parte, 1.º Vol., p. 11.

Graças aos «avisos» enviados de Lisboa nas pequenas caravelas e naus, menos de um ano depois de 1.º Dezembro de 1640, já D. João IV tinha sido aclamado Rei e, em todo o Portugal exceptuando Macau, tremulava a bandeira portuguesa.



Um dos primeiros actos de D. João, ainda antes de ser aclamado rei, foi o de criar, por Decreto de 11 de Dezembro de 1640⁽²⁵⁾, o «Conselho de Guerra». Não podemos, pela importância que este diploma teve para Portugal de o deixar de transcrevê-lo na íntegra:

«Considerando o muito que importa a meu serviço E a segurança E defensão destes meus Reinos E Vassallos, sinalar ministros que com particular obrigação trattem das cousas tocantes a guerra, E entendão na execução dellas, ouue por bem de resolver q̄ se forme hum Conselho de guerra: E nomear por agora por Conselheiros delle sem preferencias ao Conde de Obidos, Mathias de Albuquerque, Dom Francisco de Faro, Dom Gastão Coutinho, João Pereira Corte Real, D. Alvaro de Abranches, Jorge de Mello, fernão da Silveira, Dom Joseph de Meneses E Vasco Faz Cesar, E por Secretario deste Conselho a uos Antonio Pereira. E por que se não perca hora de tempo (*) no q̄ ha q̄ fazer, em quanto se lança o Regimento de q̄ o Cons.º ha de usar, quero, E mando que os Ministros referidos q̄ se acharem presentes comecem logo hoje a obrar, ajuntandose na Casa q̄ no Paço se lhe tem sinalado, para o q̄ se lhes tem dado recado de minha parte na qual ha de hauer hũa mesa com bancos de espaldar de ambas as bandas E cadeira rasa para o secretario no topo da mesa da parte da porta E elle tocará a campainha. E me enuiara as consultas q̄ se fizerem em maços cerrados, E lhe tornarão respondidas como tambem se lhe remeterão as ordês q̄ se derem E os mais papeis tocantes a guerra: E os Conselheiros, E o Secretario do Cons.º hirão tomar logo juramento na Chancellaria na forma costumada, posto q̄ hoje comecem a obrar sem hauer jurado. Em Lisboa a 11 de Dezembro de 640. — Com a Rubrica de Sua Magestade. — A Antonio Pereira.

O Conselho de Guerra tinha, por fim gerir, reorganizar e preparar militarmente o país para sustentar a guerra com Castela.

Certamente que teria sido formado à semelhança do «Conselho de Guerra» que Filipe II criara no seu país, em 1598, pois, com excepção do restabelecimento das principais leis militares de D. Sebastião⁽²⁶⁾ — tais como a «lei das Armas» de 1569,

(25) — Consulte-se: «Synopsis dos Decretos Remetidos pelo Conselho de Guerra» de Claudio Chaby e «Catálogo dos Decretos Remetidos do Conselho de Guerra» pelo Coronel Ferreira de Lima.

(*) — O Regimento do Conselho de Guerra só foi promulgado em 22 de Dezembro de 1643. Para um melhor estudo desta importante instituição consultem-se os unicos trabalhos que temos conhecimento, publicados pela Revista Militar, respectivamente, em 1913, «A preparação da Guerra desde 1640 até ao final do reinado de D. João IV» General Moraes Sarmento; em 1923, «O Conselho de Guerra, 1640 — 1834. Breves Subsídios para a sua História» de Coronel Pacheco Simões.

(26) — Consulte-se, pelo seu grande interesse, as «Ordenanças Militares do Seculo XVII em

o «Regimento dos Capitães Mores» de 1570 e a «Provisão sobre as ordenanças» de 1574 — Portugal teve que seguir, ou inspirar-se, no após Restauração, na legislação espanhola⁽²⁷⁾.

Assim é possível⁽²⁸⁾ que em Portugal, no tocante à marinha, continuasse a vigorar a «Ordenança de 24 de janeiro de 1633»⁽²⁹⁾ que fora promulgada para reger o serviço das marinhas espanhola e portuguesa, bem como tudo o que estava legislado⁽³⁰⁾ nas ordenações Filipinas, na parte respeitante à marinha.

No entanto «a grande falta que ha neste Reino de ordenanças militares para bom governo dos exercitos»⁽³¹⁾ levou Luís Marinho d’Azevedo, experimentado militar, a publicar em fins de 1641 as «Ordenanças Militares para disciplina da milicia Portuguesa, recopiladas das que instituiu em Flandres o principe de Parma, e das mais que se observão nos exercitos e armadas»⁽³²⁾.

Estas ordenanças, consideradas como o projecto das «Ordenanças Militares de 1643», aplicavam-se também à «gente de guerra» embarcada ou do Terço da Armada. Para a «gente de mar» Marinho de Azevedo preferia escrever «As ordenanças da Guerra Naval»⁽³³⁾ mas, infelizmente, nunca o chegou a fazer ou não as publicou.

Assim, na década de 1640, não teria sido promulgada uma legislação específica para a marinha mas sim um conjunto de diplomas avulsos onde tinham principal relevância os Regimentos dados a cada armada ou navio, em que se estabeleciam as missões, as directivas, os conselhos e conhecimentos técnicos, além das obrigações e deveres⁽³⁴⁾.

O Conselho de Guerra, criado para tratar «das cousas tocantes a guerra» era constituído por vários conselheiros, certamente muito experientes na arte da guerra mas, ao que se nos afigura, com pouca vocação para a vida do mar. Com efeito

Portugal «in Hist. Orgânica e Política do Exército Português. Provas» de Christovam Ayres, 3.º vol.

(27) — Por Lei de 29 de Janeiro de 1643, D. João IV confirmou as Ordenações Filipinas, que se mantiveram em vigor por mais de duzentos anos. A Carta Régia de 29 de Janeiro de 1643 indicava que «...houve por bem de mandar por lei geral, que tudo o que estava ordenado, feito e observado, até o primeiro de Dezembro de 1640, (em que foi aclamado, e restituído à legitima successão desta corôa) se cumprisse, e guardasse como se por mim, e pelos Senhores Reis naturais, meus predecessores, fora feito, em, quanto não ordenasse o contrario... os cinco livros das Ordenações, e Leis que nelles anclam, se cumpram, e guardem, como até o presente praticaram e observaram, como se por mim novamente foram feitos». in Col. Cronológica de Legislação Portuguesa» de J.J. Andrade e Silva, ano de 1643, p. 196.

(28) — Para alguns autores, como Costa Almeida, ob. cit., Vêr Pág. 485-571, a «Ordenança de 1633» não teve execução depois da Restauração.

(29) — É de grande importancia para o estudo da marinha portuguesa, este documento cujo original se encontra na Torre do Tombo.

Foi transcrito, na integra, por Andrade e Silva na «Colecção Cronológica da Legislação Portuguesa», ano de 1633, pág. 258 a 306. Tem o título: «Ordenanças que sua Sua Magestad, mando em 24 de Henero de 1633, para el governo de la Armada del Mar Oceano».

(30) — Em especial o constante de Liv. V, Tt. 36, 37 e 107.

(31) — Vide a Dedicatória das «Ordenanças Militares para a disciplina da milicia Portuguesa, ...».

(32) — Encontram-se integralmente transcritas por Christovam Ayres na «Hist. Org. e Política do Exército Português. Provas», 3.º vol., p. 291.

(33) — Vide a final do «Prologo ao leitor» das citadas Ordenanças.

(34) — Consulte-se, de Alberto Ina, «Da navegação portuguesa no Índico no Século XVII», a pág. 248, onde consta um Regimento dado a Luís Velho, «cabo galeões da Armada» em 23 de Março de 1644. Este Regimento, por ser dos mais completos do após Restauração, transcreve-se em doc. I.

nenhum desses conselheiros tinha estado ligado com a marinha⁽³⁵⁾ o que acrescido com o facto de quase toda a actividade militar se ter desenvolvido na organização de um exército indispensável à imperiosa defesa das fronteiras terrestres, teria relegado a marinha para um segundo lugar, enquanto não surgisse alguém⁽³⁶⁾ que arcasse com a responsabilidade de tomar a sua direcção e planear o seu incremento.



No entanto não se pode afirmar que a marinha tivesse sido completamente posta de parte nos alvares da Guerra da Restauração⁽³⁷⁾.

Uma das primeiras resoluções do Conselho de Guerra originou o Decreto de 21 de Dezembro que ordenava a ida de Manuel de Sousa Pacheco ao Porto « para trazer os galeões que ali estavam, e levantar a gente necessária para os guarnecer».

Possivelmente tratavam-se de galeões novos, construídos nos estaleiros navais da Ribeira do Ouro⁽³⁸⁾ para Carreira da Índia mas que a necessidade de se constituir uma Armada que pudesse defender a barra do Tejo de qualquer surtida de navios castelhanos e, eventualmente, guardar toda a costa portuguesa, obrigava a que viessem para Lisboa.

(35) — Por Dec. de 4 de Fevereiro de 1643 o conselheiro Jorge de Melo deixou as funções de «mestre de sala do paço» para ser «General das Galés». Um biógrafo de Jorge de Melo (vidé «Portugal, Dicionário Histórico, 4.º vol., 983) escreveu que este «mostrou-se sempre pronto a cumprir a sua palavra, mas sem ardor e sem entusiasmo».

(36) — Em 1644, como adiante se indicará, o Conselheiro de Estado Marquês de Montalvão, apresentou uma interessante memória onde é feita uma análise de situação da marinha e se preconizam diversos procedimentos para o seu incremento.

(37) — Para as primeiras acções que decorreram no Alentejo a marinha colaborou activamente no reabastecimento de armas «visto a facilidade de as levar a Alcacér, e ser breve o transitio por terra até Évora». Veja-se Synopse de Dec. de Cons. de Guerra, 1.º vol., p. 35.

(38) — Sobre os estaleiros da Ribeira do Ouro consulte-se o importante estudo de Virginia Rau intitulado: «Achegas para o Estudo da Construção Naval durante os Séculos XVII e XVIII na Ribeira do Ouro — Porto» publicado em Memórias do Grupo de Estudos de História Marítima, Lisboa, 1971.

Para um estudo da construção naval em Portugal, no Séc. XVII, podem-se consultar, entre outras, as seguintes obras:

— O Traçado das Naus e Galeões Portugueses de 1550, 1580 e 1640 de Dr. Pimentel Barata.

— Estudos Sobre Navios Portugueses nos Séc. XV e XVI de Comdt. Henrique Lopes Mendonça.

— Construção de Naus em Lisboa e Gos para a Carreira da Índia no começo do Século XVII de Comdt. Christiano Barcellos.

In «Boletim da Sociedade de Geographia de Lisboa», 17.ª Série — 1896 — 1899 — n.º 1.

— Os Navios das Descobertas de Alm. Brás de Oliveira.

— A Arquitectura Naval no Tempo dos Descobrimentos Comdt. Quirino da Fonseca.

— Fábrica de Galeões. Frederico S. Perry Vidal in «Actas do Congresso do Mundo Português», vol. VII, p. 303.

— Aportamentos Necessários para a Construção naval de fragatas com 11, 13, 16, 19 e 21 rumos de quilha da escadaria e escordia».

In «Livro das Monções n.º 57, fs. 205 a 209.

— Subsídios para a História das primitivas construções navais portuguesas de P.M. Laranjo Coelho in Anais do Club Militar Naval, ano de 1951.

— Estudos de Arqueologia Naval de Dr. Pimentel Barata.

Possivelmente os navios construídos no Porto tinham sido feitos dentro das bitolas estabelecidas pelo Regimento de 23 de Fevereiro de 1615⁽³⁹⁾ e, assim os galeões que Sousa Pacheco devia trazer para Lisboa teriam entre os 200 e 400 toneis⁽⁴⁰⁾ e só excepcionalmente ultrapassariam estes valores não chegando a exceder os 500 toneis.

Eram, os galeões, navios essencialmente destinados à guerra possuindo características próprias e que ainda hoje não estão perfeitamente definidas pois, conforme o Comandante Marques Esparteiro⁽⁴¹⁾ «há três opiniões diferentes sobre o galeão, derivando-o da galé, da caravela redonda ou da nau»⁽⁴²⁾.

A tripulação dos navios do Séc. XVII, em «gente de mar» e «gente de guerra», variava segundo o respectivo porte, como se pode constar de uma Consulta da Câmara de Lisboa ao Rei datada de 6 de Maio de 1632⁽⁴³⁾ e que se transcreve na parte que interessa:

«Porque na arqueação dos navios não pode haver cousa certa, que uns são mais abertos de praça e outros mais altos de pontal, porém, fazendo-se conta a razão de 13:000 toneladas, dando-se por cada cem, conforme ao estylo d'esta corôa 26 homens de guerra e dezeseis de mar, sommam as 13:000 toneladas 3:380 homens de guerra e 2:080 de mar.

E é de considerar que sempre na capitania e almirante se dá mais gente por cada cem toneladas, respeito da grandeza dos navios: e assim á capitania, que a respeito de 26 homens por cada cem toneladas lhe cabem 260, se lhe hão de anadir (*) 140, com que faz o numero de 400 infantes, a razão de 40 por cada cem toneladas; e á almirante, que sempre deve ser navio de 700 toneladas, lhe cabem 182, conforme a conta de 26, e a razão de 36, que parece são necessários por cada cem toneladas, se lhe hão de anadir 63, com que fica armada com 245 infantes.»

No entanto nem sempre esta regra, devido à falta de pessoal, era aplicada. Assim, pôde aceitar-se que o número de marinheiros em cada navio rondava os 60, o de grumetes os 50, os pagens os 10 e os oficiais eram, 18, possivelmente assim agrupados:⁽⁴⁴⁾

(39) — Foi transcrito por Cunha Rivara no Fas. 6.º, p. 1074, doc. 369 de «Archivo Oriental Portuguez».

(40) — Tonel era uma antiga medida de capacidade usada na construção naval portuguesa. Equivalia a uma vasilha que tinha de comprimento um «rumo» e do bojo «4 palmos da Goa» ou seja, respectivamente, cerca de 1,5 e 1 m.

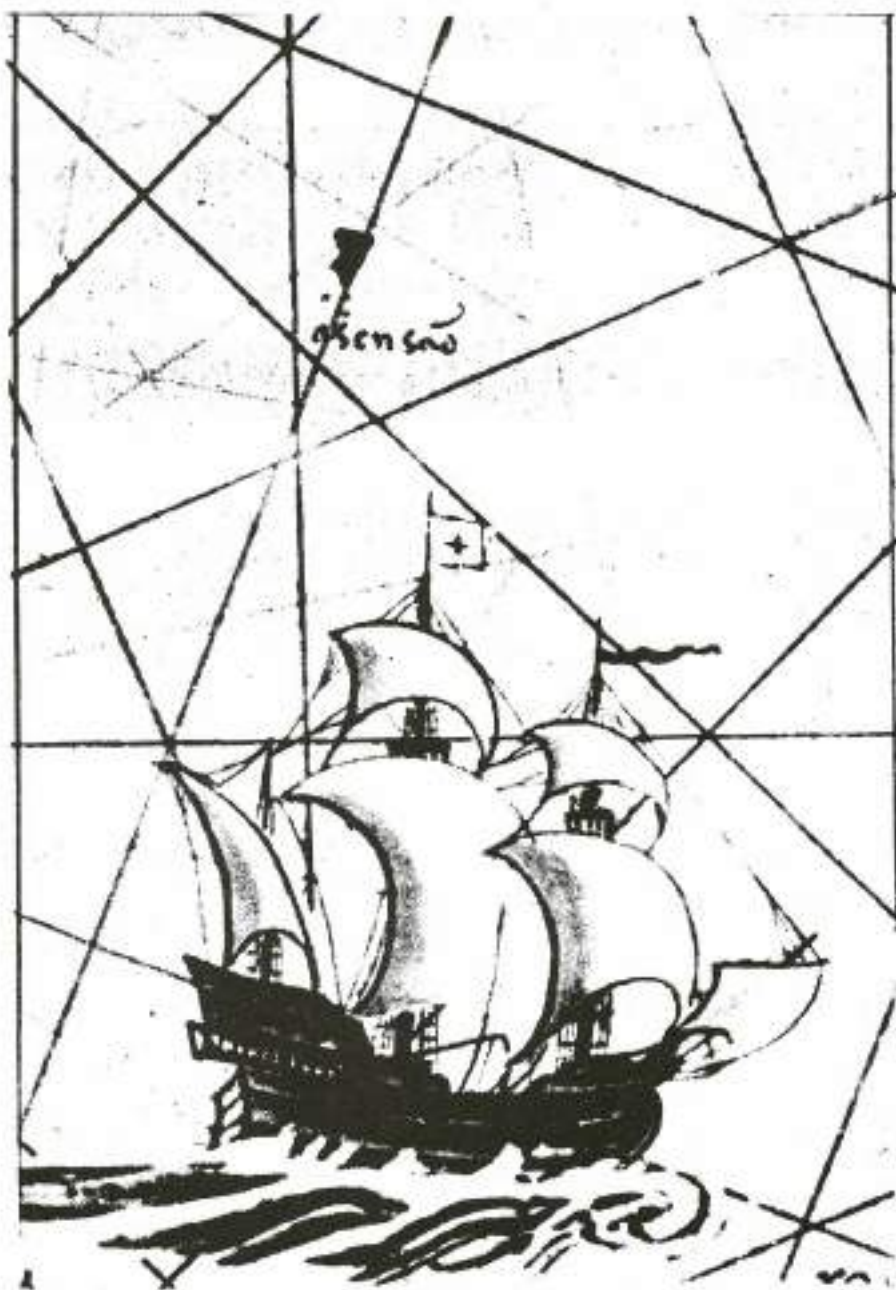
(41) — In «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 18.

(42) — Para um melhor esclarecimento e estudo comparativo consulte-se o Comdt. Marques Esparteiro, ob. cit., e as anotações do Comdt. Humberto Letão constantes de p. 135 de 3.º Vol. de «Viagens de Reino para a Índia e da Índia para o Reino (1608-1612). Apêndice». Consulte-se, também, por ser pouco conhecido uma concepção italiana de galeões transcrita por Candido Correia a p. 78 de «Memoria acerca das construções e Armamentos Navaes e dos Estabelecimentos de Ersino que lhes dizem respeito».

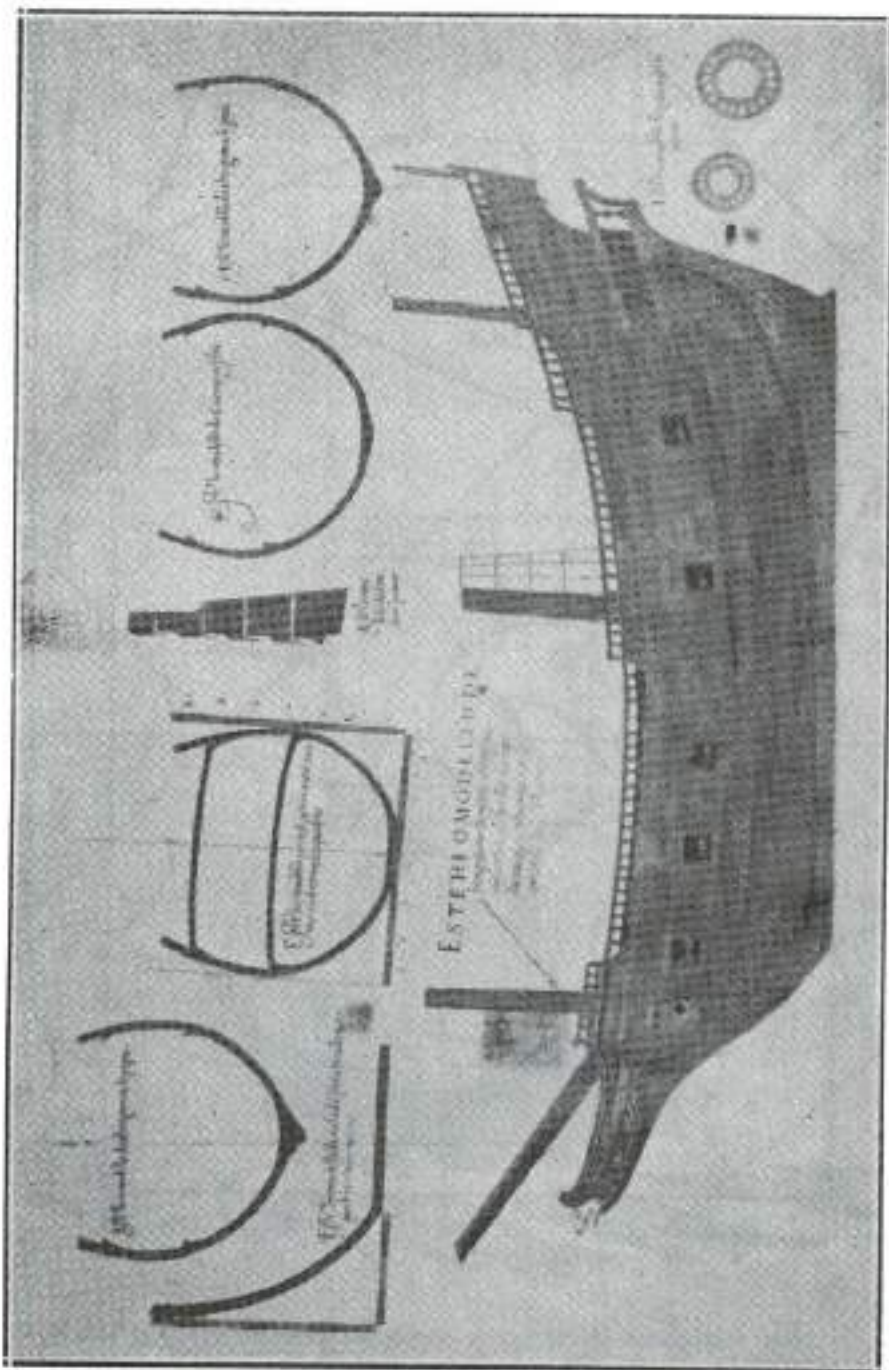
(43) — Publicada no 3.º vol., p. 496 de «Elementos para a Historia do Municipio de Lisboa».

(*) — Termo arcaico significando: «juntar ou acrescentar». Salienta-se que segundo Ballesteros y Beretta in «Hist. de Españâ», T. 4.º, p. 105, as leis espanholas «... dispõem que deviam tripularse los buques con 16 marineros cada 100 Toneladas en las capitanas y 18 en los de 200 Toneladas».

(44) — Distribuição meramente conjectural.



Nau portuguesa representada num Atlas anónimo, C. 1630
Reprodução de Portugaliae Monumenta Cartographica



Modelo com detalhes de construção, de um patacho de guerra, 1616.
(Do «Livro de traças de Carpintaria», por Manuel Fernandes, oficial do mesmo ofício — Biblioteca da Ajuda, Lisboa).

Comandante			Condestável
Escrivão	1.º Piloto		
Capelão	2.º Piloto		Meirinho
Mestre		1.º Carpinteiro	
Contra-mestre		2.º Carpinteiro	
Guardião		1.º Calafate	
		2.º Calafate	
		Tanoeiro	
		Barbeiro	Cozinheiro
			Marinheiro- -Dispenseiro

Num estudo apresentado por Candido Correia ⁽⁴⁵⁾ considerava-se que a dotação normal de uma nau da Carreira da Índia era, a meados do Séc. XVI, de 120 homens. Posteriormente esta tripulação foi aumentando chegando, na década de 1630, a atingir os 168 homens.

Aquando da Restauração cada um dos nossos navios tinha uma tripulação que oscilava pela centena de homens, fora os artilheiros que, segundo parece, rondavam pela dezena mas, consoante os canhões embarcados esse número era aumentado.

O recrutamento de uma tripulação — «a gente do mar» — era feito, normalmente, pelo voluntariado, obtido através do «chamamento» ou do «bando».

No primeiro caso içavam-se nos topos dos mastros determinadas bandeiras de sinais que faziam afluir os possíveis interessados os quais, depois de se inteirarem das condições oferecidas e se estas lhes convinham, aceitavam recrutar-se.

O alistamento por «bando» era feito por um ou mais homens rufando tambores, que seguem o pregoeiro através das ruas ribeirinhas. De espaço a espaço era apregoado o nome do navio e do comandante, a viagem ou missão a realizar-se e o número de homens que era necessário alistar, atraindo-se, assim, os interessados a embarcar. No final do «bando» o pregoeiro parava ou no adro da igreja ou na praia junto à mesa onde se encontrava o comandante com alguns dos seus oficiais, que faziam então a inscrição dos voluntários e o pagamento estabelecido.

Se estes dois processos não resultassem então os oficiais e marinheiros mais antigos percorriam, à noite, as tabernas à borda do cais recrutando entre os clientes — muitos deles se não quase todos, malfeteiros e marginais — os homens necessários.

Mas se mesmo assim estes processos não fossem suficientes para recrutar a tripulação necessária, recorria-se, então, às prisões pagando-se a «fiança» dos presos que, quer quizessem ou não, teriam que seguir para bordo, muitas vezes ainda acorrentados.

Independentemente destes processos as próprias autoridades estavam interessadas em fazer embarcar os marginais que se acoitavam nas cidades. Com efeito, em 16 de Março 1641, o Conselho de Guerra decretara que «... o regedor da

⁽⁴⁵⁾ — in «Memória acerca das construções e Armamentos Navas», p. 67.

casa da supplicação, chamasse os julgadores de vara da cidade, e, repartindo por elles os districtos, lhes encarregasse que, com toda a brevidade e recato, fizessem diligencias pelas casas de jogo e outros logares, onde se costumavam accutar os vadios, e os prendessem, levando-os ao castello d'Almada, para se embarcarem nas naus de Índia, não se entendendo isto com os officiaes mechanicos e seus obreiros, para que se não ausentassem, como muitas vezes tinha acontecido.»⁽⁴⁶⁾

Em 17 de Julho de 1642 a Câmara de Lisboa apresentava ao Rei a seguinte consulta:⁽⁴⁷⁾

«Senhor — Como a principal obrigação d'este senado seja tratar do bom governo d'esta cidade e bem commum d'ella e de todo o reino, nos pareceu necessario advertir a V. Mag.^{de} de como n'ella andam muitos moços vadios, que de ordinario se acham na Ribeira, Açougue e Terreiro, fazendo furtos, podendo occupar-se no serviço de V. Mag.^{de}, embarcando-se nos navios que fõrem pela barra fóra, aprendendo a ser homens do mar, para que assim deixem de vir a ser ladrões, e haja quem sirva a V. Mag.^{de} em suas armadas e conquistas; e, por tanto, pedimos a V. Mag.^{de} se sirva de mandar aos julgadores d'esta cidade obriguem aos mestres dos navios, que sairem pela barra fóra, a que levem, em cada um d'elles, dois ou tres dos ditos moços, que os ditos julgadores lhes entregarem, e que avisem aos ditos julgadores o tempo em que os ditos navios partirem; e os ditos julgadores terão o cuidado de os buscar e prender e mandar levar aos navios, sob pena de se lhes dar em culpa, por ser assim conveniente ao serviço de Deus e de V. Mag.^{de} e bem commum d'esta republica, que está a nosso cargo.

Deus guarde a catholica pessoa de V. Mag.^{de} como pôde»

A esta consulta D. João IV apenas escreveu na margem: «Ao desembargo do paço mando que faça executar as ordens dadas sobre a extirpação dos vadios, com que ficarão remediando os damnos que procedem dos muitos que ha n'esta cidade. «Mas, não obstante estas medidas para «a extirpação dos vadios» o Rei teve, em 11 de Dezembro de 1643, que decretar a intensificação da repressão contra os vadios e malfetores, que seriam obrigados a embarcar nos navios da armada.

As leis injustas que obrigavam o serviço coercivo na armada — medida talvez benéfica para a vida de uma cidade mas altamente prejudicial para a vida de bordo — culminaram com o Decreto de 24 de Janeiro de 1641, do qual se transcreve,⁽⁴⁸⁾ sem comentários, a parte que interessa.

«Conuem a meu serviço que todos os siganos que se acharem nos exercitos, sejam Presos, e enviados com segurança a esta cidade para se meterem nas galés. E que os mouros que estuierem nos lugares da Raya, e Portos de mar e Reino do Algarve se tomê a seus donos para o mesmo effeito, pagandosselhes pelo preço q' está ordenado.»

⁽⁴⁶⁾ — Transcrição feita da nota (4) a Pág. 468 do IV vol. da «Elementos para a História do Município de Lisboa». Vejam-se, em Anexos, os documentos n.º 3 e 4, sobre Recrutamento e Provedimento da «Gente do Mar», transcritos de Alberto Ins em «Da Navegação Portuguesa no Indico no Século XVII».

⁽⁴⁷⁾ — Ob. ant. cit., p. 466.

⁽⁴⁸⁾ — Vide «Synopse des Decretes remetidos do Conselho de Guerra», 1.º vol., p. 16. De futuro esta obra será unicamente referenciada por «Synopse».

Assim, os navios da Armada, albergariam, ao lado da sua marinagem, não só vadios e malfatores mas também inocentes ciganos e mouros, condenados por toda a vida, os primeiros pelo simples «crime» de servirem no Exército defendendo Portugal, os segundos unicamente por terem sido capturados nalguma incursão realizada pelos moradores das praças de guerra do Norte de África e reduzidos à escravidão.

Para completar estes breves apontamentos sobre o recrutamento do pessoal para bordo dos navios há a referir que «a gente de guerra» era obtida pelas «levas», ou seja o contingente de homens, entre os 16 a 60 anos, que as comarcas tinham que fornecer para servirem nas fileiras.

No entanto salienta-se que o «Regimento das Levas» distinguia⁽⁴⁹⁾ as que se destinavam às das fronteiras e às das Armadas — estas, normalmente, constituídas por piqueiros e arcabuzeiros — as quais uma vez embarcadas, ao que parece não podiam « saltar em terra», a não ser no fim das suas obrigações.

As «levas» para a armada eram formadas, normalmente por companhias de infantaria, de 200 homens, compostas em partes sensivelmente iguais, de «piqueiros», armados de um longo pique, com três a cinco metros de comprimento, espada, peitoral e celada; e por «arcabuzeiros», de armadura aligeirada ou mesmo sem armadura defensiva pois, em regra, só tinham o «morrião» — de crista ou de pera — o arcabuz ou espingarda de mecha com a respectiva forquilha e uma adaga.

O comandante da companhia era o capitão, coadjuvado pelo sargento, pelo alferes encarregado da condução e defesa da bandeira e, eventualmente, imediato do capitão, pelos cabos de esquadra, comandantes dos grupos de 25 ou 50 homens em que a companhia se escalonava. À maneira espanhola podia, ainda, haver mais um elemento graduado, o «abandeirado» ou «ambandeirado», encarregado da guarda e conservação da bandeira, além do seu transporte fora das ocasiões de combate ou de paradas⁽⁵⁰⁾.

A bordo dos navios seguiam, ainda, não como tripulantes — embora para efeitos de registo e matrícula fossem designados por «praças de viagem» — mas sim como «especialistas contratados», os «bombardeiros» ou «artilheiros».

Pode-se dizer que a bordo de cada navio havia dois «mundos» distintos — «a gente do mar» com os seus oficiais, marinheiros, grumetes e pagens, e «gente de guerra» subordinados ao capitão, alferes, sargento e cabos de esquadra. Mas, à parte estes dois «mundos» ainda havia um outro, o dos artilheiros, chefiados pelo «condestável».

Face à qualidade e quantidade dos homens que embarcavam num navio — sempre de restritas dimensões — e aos agrupamentos em que se escalonavam, pode-se imaginar como seria difícil manter a disciplina, a coesão de esforços e a instrução indispensáveis e absolutamente necessárias a bordo durante uma longa viagem, por vezes de muitos meses, vendo-se só o mar e o céu.

A «gente do mar», a quem competia, unicamente, os trabalhos do navio e sua manobração, tinha que ter uma obediência cega ao seu «mestre» e este, como era tradição — aliás depois permitida pelas Ordenações Filipinas, Liv. 5, Tit. 36, 51, de quando castigasse «marinheiro ou servidor do navio, não tem pena» a não ser

(49) — Vidé «Synopse», 1.º vol., p. 170 e, em especial os artigos 27.º e seguintes: «Levas que se fazem Pellos Almazeirs nesta cidade assim para as front.^{as} como p.º Armada.»

(50) — Para um maior desenvolvimento consulte-se «Nota sobre os postos de Exército Portuguez» de Gastão de Melo de Mattos, Lisboa, 1930.

que o ferisse com arma — usava e abusava desta regalia, que também era autorizada aos seus imediatos subordinados. Daí os inúmeros castigos corporais a que a marinhagem estava sujeita, mesmo quando não praticasse qualquer falta grave.

Com efeito, durante as manobras, o contra-mestre, o guardião e os marinheiros mais velhos estavam plenamente autorizados a fazer uso das suas «bichas» ou chicotes para activar o trabalho dos seus homens e, muitas vezes, nas horas de lazer, os pagens eram amarrados às barras do cabrestante ou «encavalitados» nas amuradas para que sentissem a dureza dos castigos e não cometessem faltas que pudessem ser castigados com mais rigor. Durante toda e qualquer manobra era exigido o mais absoluto silêncio e o marinheiro que, mesmo inadvertidamente, quebrasse esta norma era, em regra, fechado nalgum estreito porão ou passava horas e horas no cesto da gávea, sem comer nem beber.

A «gente da guerra», só incumbida da defesa do navio ou de qualquer acção em terra para garantir embarques, desembarques ou a posse e manutenção de ancoradouros e aguadas, tinha castigos especiais para as pequenas faltas.

Era comum como castigo, as marchas de horas seguidas no convés carregando com todo o equipamento e, por vezes, com cargas suplementares, não podendo sair de uma estreita faixa demarcada por dois cabos estendidos no chão, sob pena de levarem «pranchadas» com uma espada. Um outro castigo, que também era aplicado entre a «gente de guerra», era obrigar o paciente a segurar, por longos espaços de tempo e com os braços estendidos, as armas — o pique ou o arcabuz — permanecendo imóveis, houvesse ou não balanço.

Por último os artilheiros, que a bordo só tinham que se preocupar com os seus canhões e, somente, em casos de tempestade alavancando a escota da vela grande⁽⁵¹⁾ eram punidos pelo condestável mas os castigos, comparados com os aplicados à tripulação, eram muito mais brandos. Assim os artilheiros podiam passar, horas e horas a fio, a brunir⁽⁵²⁾ os seus canhões e os seus acessórios e só para graves delitos eram «encavalitados» nas peças ou amarrados a estas e açoutados.

O comandante de navio tinha a última palavra na disciplina e aplicação da justiça, quase sempre arbitraria e com as mais rigorosas e cruéis penas que, em casos excepcionais, incluíam a pena de morte. As penas mais vulgares impostas por um comandante de navio era «mandar pôr a ferros» o delinquente, o que podia ser nos porões com «machos» aos pés ou no convés, acorrentados aos mastros; mandar «tratar na polé, ou no «o poltro» ou, o mais comum, mandar «açoutar» ou «chibatar» na presença de toda a tripulação.

No entanto, de acordo com a tradição, aliás também estipulado nas Ordenações Filipinas (Liv. 5, Tit. 139) aos fidalgos «Pilotos e Mestres de navios d'El-Rei, ou de cem toneis, e dahi para cima, não podem ser açoutados, nem haver pena vil». A estes só se podia «lançar ferros» e prender nos porões, a aguardar as justiças de terra.

(51) — Nalguns casos especiais colaboravam no içar das âncoras e, em casos de grandes tempestades ou de água aberta «tocavam às picotas das bombas». Em situações de emergência, como sucedia com todos os embarcados, colaboravam na salvação do navio, em qualquer serviço para que fossem nomeados.

(52) — Ainda hoje as peças de bronze que pertenceram a navios reconhecem-se das que estiveram ao serviço de exército pelo desgaste das suas legendas e ornamentações, proveniente de um excessivo polimento e exagerada limpeza.

Foi uma constante preocupação de D. João IV reforçar todas as fronteiras de Portugal, muito em especial a do Alentejo, provável linha de invasão espanhola. Por isso como principal atenção, o Conselho de Guerra debruçou-se para as povoações fronteiriças alentejanas, que foram mandadas fortificar, guarnecer e abastecer de todos os meios bélicos possíveis de se arranjar, que seguiam ao seu destino, muitas vezes, por via fluvial em barcas que subiam o Tejo ou, então, por via marítima até Alcácer do Sal ou portos do Algarve.

Mas as fronteiras marítimas também não foram esquecidas, muito em especial a barra do Tejo e a costa entre os Cabos Espichel e da Roca.

A primeira medida defensiva que o Conselho de Guerra tomou nesse sentido foi o de determinar, através do Decreto de 27 de Dezembro, que a entrada do porto de Lisboa fosse defendida com «navios de fogo», ou seja, velhas embarcações cheias com materiais inflamáveis e que, previamente incendiados, se faziam colidir com os navios inimigos que pretendessem subir o Tejo, com vista a propárgar-lhes o fogo.⁽⁶³⁾

Frizava ainda este Decreto de 27 de Dezembro que se tivesse atenção a tudo quanto estava «determinado sobre a fortificação da marinha».

Nos últimos dias de 1640, a 29 de Dezembro, foi promulgado pelo Conselho de Guerra um importante Decreto que criava a «Tenência Geral de Artilharia» à qual compelia o fabrico, aquisição, guarda, conservação e distribuição de armamento, artilharia e material respectivo tanto para o serviço de terra como das armadas e navios artilhados, segundo as ordens recebidas das repartições, que tinham os seus aprovisionamentos em armazéns que lhes eram próprios.⁽⁶⁴⁾

Assim, toda a artilharia necessária para os navios era requisitada pelo Provedor dos Armazéns de Marinha à Tenência que providenciava a sua aquisição⁽⁶⁵⁾, quer por intermédio das poucas fundições nacionais que ainda funcionavam⁽⁶⁶⁾ quer no estrangeiro, em especial à Holanda, Suécia e Inglaterra.

Uma das muitas disposições impostas pela Tenência era que todas as bocas de fogo, fundidas em Portugal ou encomendadas a fundições estrangeiras, obrigatoriamente tivessem as armas resis no primeiro reforço e, em cartelas separadas a cifra real, os nomes do tenente general de artilharia e o do fundidor. Além do

(63) — Sobre «navios de fogo» consulte-se e «Compendio Theorico-Pratico de Artilheria Naval», de Costa Almeida, p. 413.

(64) — Citação de General J.M. Cordeiro in «Apontamentos para a História da Artilheria Portuguesa», p. 120.

Segundo este mesmo autor em «Quadro Histórico ou Relação geral dos Officiaes que tem gerido a aquisição conservação e distribuição do material de guerra depois da época da restauração, isto é, desde Dezembro de 1640 até à actualidade... (1880) os «Tenentes generais d'artilheria do reino» foram os seguintes: Rui Correia Lucas, Henrique Henriques de Figueiredo, Manuel Barreto de Sampaio, Diogo Gomes de Figueiredo, Manuel Ferreira Rebelo, Duarte Teixeira Chaves.

(65) — O número de canhões que existia nos armazéns de Lisboa à data da Restauração, talvez não chegasse a uma dezena. «Os nossos arsenaes estavam vazios Para Hespanha tinham ido mais de 7.000 peças d'artilheria, havendo nos depositos de Sevilha, mais de 900 bocas de fogo portuguesas.» in Rev. de Exército e Armada, vol. XVIII, ano de 1902, p.225.

(66) — Segundo uma informação de 27 de Agosto de 1616 ao rei espanhol «constava existirem em Lisboa três casas de fundição por conta da Coroa e duas outras particulares» Gen. Teixeira Botelho in «Novos Subsídios para a Hist. da Art. Portuguesa», 2.º vol., p. 56. Apesar das medidas tomadas pelas autoridades espanholas para incrementar as fundições portuguesas em 1640 continuavam a trabalhar cinco fundições.

respectivo ano de fundição deviam, ainda, ter na «orta», marcado a porção, o seu peso em quintais, arrobas e arráteis⁽⁵⁷⁾. No caso da fundição se efectuar no Ultramar as peças teriam o nome do respectivo vice-rei ou governador.⁽⁵⁸⁾

Nos primeiros cinco anos do reinado de D. João IV a grande maioria dos canhões, de bronze ou de ferro, foram adquiridos no estrangeiro e, a isso, se deve a grande variedade de bocas de fogo que guarneciam os nossos navios.

Também se ficou a dever a essa importação a recuperação, por parte de Portugal, do atraso nos conhecimentos científicos sobre artilharia, de que o país estava afastado há quase cem anos, embora com facilidade os pudesse ter aprendido de Espanha onde o estudo da artilharia tinha um certo desenvolvimento.⁽⁵⁹⁾

Começou então, para os portugueses, a diferenciação da artilharia terrestre da naval — o que na Europa já se verificava desde a Batalha Naval de Lepanto, em 1571 — e a designação dos calibres das bocas de fogo passou a ser feito pelo peso da bala de ferro⁽⁶⁰⁾ em arráteis.

Além disso teria surgido, em data em que se desconhece mas que se julga ter sido entre 1640 a 1656, um Tratado de Artilharia⁽⁶¹⁾, escrito por um autor português, cujo nome se ignora, que nos dá a conhecer o que se sabia e como se usava a artilharia em Portugal na época de Restauração.

Segundo esse Tratado de Artilharia adoptou-se, então, o sistema de divisão das bocas de fogo em três géneros: colubrinas, canhões e pedreiros, que se subdividiam-se em várias espécies.⁽⁶²⁾

A «colubrina» era considerada a peça de maior alcance e precisão mas, «em razão do seu demasiado peso», a meados do Séc. XVI já era pouco usada, em especial na marinha. O «canhão» era «destinado a derrubar muralhas e máquinas grossas diferindo da colubrina em ser mais grosso de metais e menos comprido de cana». Ao terceiro género pertenciam os «pedreiros ou «tros pedreiros» e as peças curtas, usadas para «damnar de perto, romper e divertir o inimigo» pelo que se consideravam as mais próprias para serem usadas contra fortificações, navios e galés.⁽⁶³⁾

Segundo o General Teixeira Botelho⁽⁶⁴⁾ para se conhecer se uma boca de fogo era do género colubrina media-se o diâmetro da boca e via-se quantas vezes estava no comprimento compreendido. Se tivesse 32 diâmetros era colubrina; se tivesse apenas 26 era colubrina bastarda. . . O canhão tinha em regra o comprimento de

(57) — Segundo um conjunto de três a cinco algarismos, com o seguinte aspecto: 25-1-8, significando: 25 quintais (25 x 56,752 Kgs.), 1 arroba (1 x 14,699 Kgs.) e 8 arráteis (8 x 0,459 Kgs.). Veja-se Rev. de Artilharia, ano de 1962, p. 319.

(58) — Como se pode verificar nas peças R.7 e R.19 de Museu Militar de Lisboa.

(59) — Desde o Séc. XVI que em Espanha existiam escolas de artilharia e circulavam livros de artilharia. Por exemplo, em 1603 foi publicado em Valladolid, em tradução espanhola, um manual de artilharia do genovês Lázare de la Isla e, em 1613, Diego Utano publicou o seu célebre Tratado de Artilharia Para um melhor esclarecimento consulte-se o General Teixeira Botelho, ob. cit.

(60) — «A bala de ferro fundido pesa proximadamente três vezes a de pedra de igual calibre, e a de chumbo quatro vezes mais», Gen. J.M. Cordero, ob. citada, p. 48, nota (?).

(61) — Sobre esta obra manuscrita, que se encontra no Arquivo Histórico Militar consulte-se no Boletim n.º 12 deste A.H.M., p. 223 um interessante artigo do Coronel Ferreira de Lima.

(62) — Consulte-se o Gen. Teixeira Botelho, ob. cit., p. 45.

(63) — *Ibid.*, p. 46.

(64) — *Ibid.*

18 a 20 diâmetros da boca, com excepção do canhão acolubrinado, que ia até 26 diâmetros.»⁽⁶⁴⁾

Ao género dos «pedreiros» pertenciam todas as bocas de fogo cujo comprimento era inferior a 18 diâmetros de boca. No tocante à espécie das peças estas eram determinadas através do peso do projectil, em libras, mas, o elevado número de espécies e suas sub-divisões, não nos permite debruçarmo-nos sobre esta matéria.

O ano de 1641 teve uma importância muito grande para a consolidação da independência nacional.

Logo nos princípios de Janeiro, no dia 7, o Conselho de Guerra debruçou-se sobre as fortificações dos desembarcadouros de Lisboa e das praças de Setúbal, Cascais e Peniche e preocupou-se com «o concerto e aprestos de navios, e a respeito da (sua) artilharia, armas e munições.» pois, segundo se depreende dos escritos da época, era principal preocupação a defesa marítima de Lisboa dado que se temia, a todo o momento, uma incursão da esquadra espanhola, à qual, somente, se poderiam opor os seguintes navios:⁽⁶⁵⁾

NAVIOS	Ton	B.F.	Tripulação			
			Ofic.	Marin.	Grum.	Pag.
Galeão S. Bento	1200 (?)		18	50	50	10
Galeão Santo Milagre	800	36	18	40	36	6
Galeão São Nicolau			18	30	28	4
Galeão São Baltazar	850	40/42	20	40	40	10
Nau Santa Margenda	800	36	18	30	28	4
Nau São Pedro	100 ?	26	18	26	20	4
Nau São Pantaleão	800	36	18	40	35	6
Navio Santo André	400 ?	26	18	20	16	4
Navio Santo António	400	26	18	20	16	4

Ao que parece D. João IV, nos primeiros dias de 1641 encarregara um dos seus melhores generais, o Conde de Cantanhede, Conselheiro de Estado e de Guerra, Vedor da Fazenda e Governador de Armas de Cascais, de planear a defesa marítima de Lisboa.

Pelo que se depreende dos muitos documentos existentes⁽⁶⁶⁾ no Arquivo Histórico Militar, o Conde de Cantanhede planeou, então, a reconstrução e ampliação de fortificações já existentes e a construção de muitas mais, de maneira que compreendessem dois troços defensivos, o do Norte, abrangendo a margem direita do Tejo e a costa marítima de Cascais até à Ericeira, e o do Sul, desde o portal de

[64] — Este quadro foi elaborado com base no estudo de Cristiano Barcelos «Construções de Naus em Lisboa e Goa para a Carreira da Índia», p. 70, completado com elementos obtidos na legislação da época.

Segundo Nogueira de Brito em «Caravelas, Naus e Galés de Portugal» Enciclopédia pela Imagem, p. 53, o galeão S. Bento «... deslocava mil e duzentas toneladas e tinha uma tripulação de seiscentos homens, duzentos de mar e quatrocentos de guerra».

Os navios Santo André e Santo António tinham sido adquiridos à França.

[65] — Vejam-se os documentos da 3.ª Div., 9.ª Secção, em especial os das Caixas 39, 40, 42 e 45.

Cacilhas às areias da Cabeça Seca, na margem esquerda do Tejo, e, daqui, prolongar-se-ia através da costa até Setúbal. (67)

Um técnico de construções militares, de nome Simão Mateus, realizou um projecto de ampliação da Fortaleza de Cascais, que D. João IV mandou logo pôr em execução, colaborando nessas obras, além do técnico português, os franceses Carlos Lessart e Filipe Guitau, o padre jesuíta Cosmander, Nicolau de Langres e outros, pois a edificação das muralhas exteriores só se concluiu em 1675 e os acabamentos no interior prolongaram-se por mais alguns anos (68).

Na construção ou reconstrução das fortificações da margem do Tejo deu-se prioridade à melhoria da defesa da Fortaleza de São Julião da Barra (69) ampliando-se o recinto da praça voltado a Sul e construindo-se (?) ou concluindo-se (?) o enorme revelim, que só seria terminado em 1650 (70).

A Torre de São Lourenço de Cabeça Seca ou de São Lourenço da Barra (71), vulgarmente chamada Torre do Bugio, e que tanta importância teve, e ainda tem, para a navegação devido ao farol aí instalado, encontrava-se, em 1640, quase na face inicial, embora os trabalhos de construção tivessem começado sessenta anos antes. (72) Por isso o Conselho de Guerra, através de um seu Decreto (73), mandou-a concluir por João Torreano, filho do engenheiro Leonardo Torreano que fora um dos primeiros obreiros desta fortaleza que «assentava em uma plataforma redonda, com 230 palmos de diâmetro (50,6 m.) e 690 de periferia (151,8 m.), sobre a qual plataforma estavam assentes três fiadas de grandes pedras aparelhadas e se tinham levado três anos na sua execução.» (74)

Na época da Restauração foi construído (75), em Paço de Arcos um pequeno forte, ou bateria marítima, a que se deu o nome de S. Pedro.

(67) — O ilustre investigador Carlos Pereira Calixto tem-se dedicado ao estudo exaustivo das fortalezas e fortes marítimos. A sua vasta obra encontra-se, completa, no Arquivo Histórico Militar, onde pode ser consultada por todos aqueles que queiram estudar ou aprofundar este interessante capítulo da história militar-marítima portuguesa. Consulte-se também a obra de grande interesse de Costa Guedes «O Arco Belem — S. Julião da Barra».

(68) — Consultem-se, para um completo esclarecimento, as obras: «As Fortalezas da Costa Marítima de Cascais» de Manuel Acácio Pereira Lourenço e «Apostamentos para a história e via de concelho de Cascais» do Pedro Lourenço S.B. Barruncho, Lisboa, 1873.

(69) — Consulte-se, no Arquivo Histórico Militar, 3.ª Div., 9.ª Sec.; Cx. 39 o «Relatório sobre as Praças de São Julião e de São Lourenço da Barra», de A. da Silva Bastos, e, na Cx. 40, «Memória Relativa aos terrenos contíguos à Torre de São Julião da Barra, Forte das Maieiras e Paço de Arcos pretendidos pelos respectivos Governadores» pelo Major do Real Corpo de Engenheiros José Dionísio Serra, datado de 30 de Outubro de 1826.

(70) — Conforme uma extensa lápide incrustada numa das muralhas. Sobre as inscrições das numerosas lápides existentes em S. Julião da Barra consulte-se: «Anotações de Henrique Campos Ferreira» in Arq. Hist. Militar, 3.ª Div., 9.ª Sec., Cx. 39 e «Algumas Inscrições lapidárias Portuguesas dos Aredores de Lisboa» de J.M. Cordeiro in «Boletim da Junta da Provincia da Estremadura» n.º 39/40.

(71) — Vide «Memória» de Maj. Dionísio Serra indicada na nota (69).

(72) — As causas deste atraso foram devidas não só às enormes dificuldades que surgiram com as fundações mas, principalmente ao mar que, com mau tempo, desfazia em minutos o trabalho de muitos meses ou obrigava a longas interrupções da obra.

(73) — Vide o Dec. de 23 de Outubro de 1646, o qual se fazia acompanhar de uma interessante planta desta fortificação e de uma carta-relatório de João Torreano.

(74) — Consulte-se Pereira Lourenço in «As Fortalezas da Costa Marítima de Cascais», p.24.

(75) — Vide: Port., Dic. Histórico», 5.ª vol., p. 342.

Encontra-se no Arquivo Histórico Militar uma interessante «Memória» assinada pelo Major Dionísio Serra ⁽⁷⁶⁾ na qual se faz um estudo sobre as fortificações na dependência da Fortaleza de São Julião da Barra, descrevendo-se, com um certo pormenor, o velho forte de S. Pedro de Paço de Arcos, de que hoje só restam alguns vestígios. ⁽⁷⁷⁾.

Cabe aqui transcrever, por mera curiosidade, a seguinte passagem dessa Memória:

«Nos tempos em que se construiu o Forte de S. Pedro ainda as costas Maritimas de Portugal eram assaltadas pelos Barbarescos, que fazião desembarques com o fim de roubar; e incommodar os Povos: aquelle Forte erigido junto da povoação de Paço dos Arcos tinha por objecto não somente a defenza do rio, e da costa mais distante, como também o cobrir e defender as praias contiguas à povoação e para que hum maior número de Barbaros desembarcando em algum ponto da Costa, não tomassem de um golpe de mão a Bateria Marítima...»

Em 21 de Janeiro de 1641 D. João IV promulgou uma Provisão de grande importância para Portugal — a abertura dos portos portugueses a «toda e qualquer pessoa de qualquer Nação... (para que) possam livremente, vir a estes reinos, com suas naos, embarcações...

O enorme interesse da Provisão assinada pelo Rei D. João IV justifica que a mesma seja transcrita ⁽⁷⁸⁾ na integra:

«Faço saber a todos que esta minha Provisão virem, que desejando eu que o commercio e communicação entre os Vassallos destes meus Reinos e os habitantes e moradores dos paizes e terras sujeitas ao domínio dos Estados das Provincias Septentrionaes, se restitua ao que sohia ser em tempo dos Senhores Reis Portuguezes, meus predecessores, e se augmente e cresça com maior frequencia:

Me praz e hei por bem de conceder licença para que todas e quaisquer pessoas de qualquer Nação, estado, profissão, e condição, que seja, possam livremente vir a estes Reinos, com suas naos, embarcações, mercadorias e empregos, de todas as sortes, generos e fabricas que forem, ou mandal-as debaixo de seus nomes próprios ou de outros terceiros e Commissarios, dirigidas aos Correspondentes que lhes parecer, e tirar destes Reinos o procedido das ditas mercadorias e empregos, quando e como lhes estiver bem, sem embargo das prohibições, que até agora havia, que levanto, e hei por levantadas, por esta minha Provisão, para que o commercio seja franco e geral a todos, sem que se lhes faça embargo, repre-

⁽⁷⁶⁾ — Referenciada na nota (69).

⁽⁷⁷⁾ — Quando se estabeleceu o Serviço de Torpedos Fixos da Defesa do Porto de Lisboa o velho forte de S. Pedro de Paço de Arcos e a «caldeira» — grande doca mandada construir pelo Marquês de Pombal, formada por grossas muralhas de cantería, de enorme solidez e com capacidade para receber e dar abrigo seguro a navios de grande lotação», in «Port. Dic. Histórico, 5.ª vol., p. 342 — foram aproveitados. Assim, em 1903 as casamatas do forte transformaram-se em casernas e, desde então, as diversas aplicações dadas aquelas edificações seculares provocaram tão grandes alterações que, do antigo Forte de S. Pedro, praticamente já nada resta.

⁽⁷⁸⁾ — Transcrição de «Colec. de Tratados» de Borges e Castro 1.ª vol., p. 116.

salia, ou molestia alguma: pagando somente à minha Fazenda os direitos devidos e costumados.

E prometto debaixo da minha palavra e fé Real de cumprir e mandar cumprir e guardar inteira e infalivelmente tudo o que nesta minha Provisão se contém — a qual, por firmeza de tudo, mandei passar, por mim assignada, e sellada com o sello grande de minhas armas.

Dada nesta Cidade de Lisboa, aos 21 de Janeiro. António do Couto Franco a fez. Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesu Christo de 1641. E eu Francisco de Lucena a fiz escrever. = Rei. =>

Um outro diploma, de finalidade idêntica — o Alvará de 12 de Dezembro de 1642 — merece, também ser referenciado pois promulga a decisão de D. João IV «de franquear a Navegação e o Comércio da Índia e portos ultramarinos aos Vassallos deste Reyno e aos do dito estado»

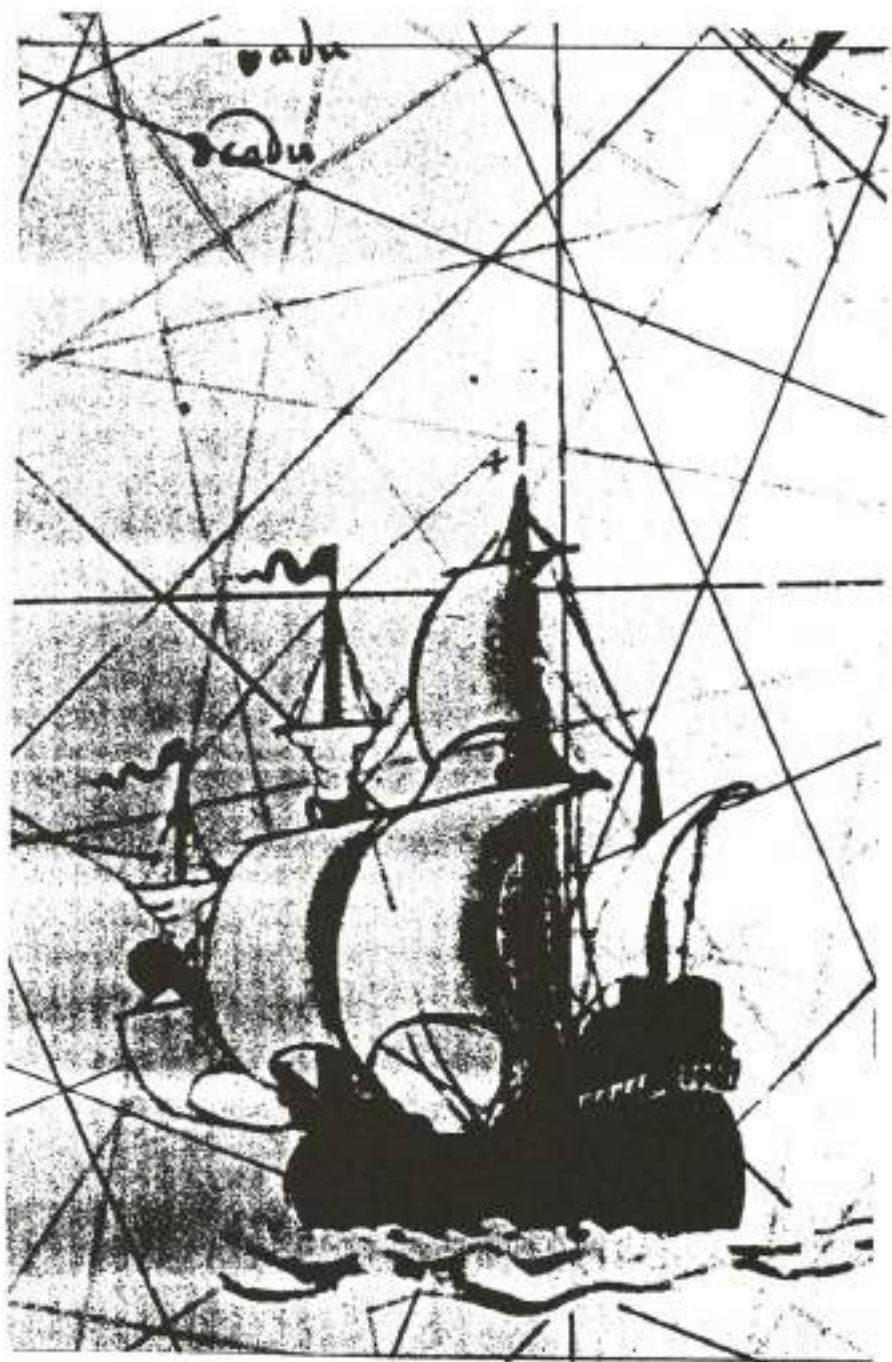
Da parte que interessa deste importante diploma, transcreve-se o seguinte:

«— EV Rei Rey faço saber aos que este alvara uirem que por justas considerações de Meu Serviço, e por atender ao bem comum Minhas conquistas e partes da Índia Hey por bem e me prás de lhes franquear e deixar liure a todos em geral o comercio e Nauegação das ditas partes da Índia, que até gora estaua prohibido para que elles possam liuremente Navegar e mandar a ellas seus Nauuios e das ditas partes uir para este Reyno por sua conta e risco com as mais que sahirem do porto desta cidade com todas as mercadorias que quizerem e lhes bem parecer, pagando os direitos costumados na casa da Índia, e nas ditas partes, conforme aos foraes e Regimentos, excepto a canela que nenhũa pessoa de qualquer qualidade que seja podera trazer das ditas partes, porque achey estanque e prohibida aos ditos Meus Vassallos, e rezeruô para Mim o poder se Nauegar por conta de Minha fazenda, sob as penas que se contem nos Regimentos das prohibições das mais couzas que até agora erão prohibidas por elles que Ninguem podia trazer senão eu ou quem Minha licença tinha, porque todas hey de oie em diante por liures e geraes a todos os ditos Meus Vassallos para elles as poderam liuremente nauegar, leuar as ditas partes, e trazer dellas como Melhor lhes estiuer e bem parecer, sem outra condição algũa, mais que a de pagarem os direitos do que leuarem e trouxerem em hũa, e outra parte conforme aos ditos foraes e Regimentos com tal declaração, que os officiaes das ditas embarcações, serão todos portuguezes, e os capitaes dellas serão nomeados por elles querendo o fazer e aprovados por Mim, e Sendo me necessário inuiar algũa Infantaria a India, poderey mandar nos ditos nauios a que comodamente poderem leuar, pagando se lhe os soldos e mantimento por conta de Minha fazenda e querendo que nas ditas embarcações ua, ou uenha algũa quantidade de fazendas das prohibidas, ou não prohibidas por conta da Minha se lhe pagara dellas os freies prorata, como pagarem as mais dos particulares. . . ».

Era o principio da liberdade de comércio e de navegação que seria, mais tarde, ampliado, especificamente, aos naturais de França, Inglaterra e Países Baixos através dos tratados de 1 e 12 de Junho de 1641 e 29 de Janeiro de 1642.



A «Nau Portugal», réplica de uma nau seiscentista, construída em 1940 para a Exposição do Mundo Português



Nau portuguesa representada num Atlas anónimo, C. 1630
Reprodução de Portugaliae Monumenta Cartographica

Na verdade era uma importante viragem na tradicional política mercantil e marítima de Portugal.



Conforme escreveu ⁽⁷⁹⁾ o Conde da Erceira «entrou o ano de 1641 e chamou El-Rei Cortes para vinte e oito de Janeiro. . . Celebrou-se o acto na sala dos Tudescos com as cerimónias costumadas. Juraram os Três Estados a El-Rei por legitimo senhor destes reinos».

Dois dias mais tarde, para «acertar cousas de grande importância» continuaram reunidos os Estados mas devidamente separados, em três conventos de Lisboa. Assim, reuniram-se «em S. Domingos o eclesiástico; a Nobreza em Santo Eloi; em S. Francisco os Procuradores dos povos», abordando-se, em cada uma das assembleias todos os aspectos mais relevantes para a vida nacional, tendo especial realce a defesa de Portugal e a sua preparação para a guerra, mas pouco se falou sobre a marinha.

Os Procuradores do Povo preocuparam-se com assuntos relacionados com a instrução ⁽⁸⁰⁾ pedindo a atenção do Rei para «que o Cosmographo-mor dê escola publica, como é obrigado, para que os homens do mar sejam nella ensinados da arte de marear, e os obriguem a que continuem nella, e não continuando, não sejam providos em officio de mareante, e seriam providos, constando que o fazem. E será de grande utilidade que no Recolhimento dos meninos orphãos, ou no que chamam de Santo Antonio, se recolham muitos moços, e se lhes applique renda para seu sustento, para que ali os ensinem da arte de marear, com que haverá sempre mareantes em abundancia, de que este Reino está muito falta. E desde Capitulo ha exemplo, no Hospital, que fez a Rainha de Castella, em Madrid, para ensinar a mareantes, pela falta que delles havia.»

A este pedido do povo — que certamente se justificava pelo elevado número de naufrágios, muitos dos quais por impericia e falta de preparação das tripulações — o Rei respondeu que «mandarei que o Cosmographo-mór lãa sua lição, no lugar destinado para isso, e ordenar o que mais pedir . . .», mas, ao que nos parece, nunca se fez nada em relação aos órfãos do Recolhimento de Santo António.

A classe dos nobres pediu ⁽⁸¹⁾ «que para a defensão do mar, haja sempre Armada, com número bastante de embarcações de alto bordo, que ande nas Costas deste Reino, com gente de mar e guerra, e com os Officiaes necessarios, e que também haja galés que continuamente estejam armadas, para acudir em nas occasiões em que as embarcações do Reino podem obrar ⁽⁸²⁾.

(79) — In: «História de Portugal Restaurado», 1.º vol. p. 143.

(80) — Nos capitulos LII e LII, acima transcritos, e no Cap. LIV para «que haja tambem, para os Artilheiros, Mestres, que estejam com elles nas Fortalezas, ensinando-se, e adestrando-os, e que tenham os aparelhos de seu ministério bem concertados». Mas também se preocuparam com outros assuntos, como: «se ponha pragmatica nos trajes dos homens, e mulheres; «que se castigue gravemente toda a mulher que se chamar de Dom, não sendo de qualidade» que se prohibam as guedelhas e cabelleiras grandes nos homens; e se reduzam á autoridade e gravidade portugueza antiga», respectivamente nos Capitulos LVI, LVII e LVIII.

(81) — Nos Capitulos V e VI.

(82) — A classe dos «Procuradores do Povo» aludiu ao mesmo tema nos seus Capitulos n.º XVII.

A renda do direito do Consulado (que para isso foi imposta) pede que se aplique às Armadas, e se não possa despendir em nenhuma outra cousa, e se torne a levantar a Mesa (a que chamam do Consulado) com Consules, pela qual corra esta despesa necessaria para o apresto das Armadas; e em lugar do Prior, assista o Provedor dos Armazéns, para que attenda a tudo o que convém ao serviço de Vossa Magestade.»

A resposta do Rei foi muito precisa:

«Por muy importante tenho o que nestes dous Capitulos me representaeis; e a este respeito tereis visto o cuidado com que mandei tratar das Armadas, que por tres vezes tem já sahido desta barra (*), e em nenhuma outra cousa se despenderam as rendas do Consulado, as quaes para este effeito mandei desempenhar do assento, que sobre ellas estava feito — e porque tem de presente (***) Mesa e Officiaes à parte, e particular Regimento, com Vedor da Fazenda da Repartição, que lhe assiste, ordenarei se veja o que me dizeis, ácerca de se tornar a formar a Mesa que havido Consulado, e se fará o que mais convier a meu serviço, e bem commum do Reino.»

Em Fevereiro de 1641 ultimaram-se, na Ribeira de Lisboa, os aprestos da nau Nossa Senhora da Quietação e do patacho Nossa Senhora do Rosário e Santo António que, no mês seguinte, deviam partir para a Índia dando a «boa nova» da acclamação de D. João IV. (83)

A 13 de Fevereiro um Decreto mandava «passar patentes de capitães-de-mar-e-guerra aos homens do mar que D. José de Menezes tinha escolhido para o serviço da Armada» (84) e, enquanto se aprestavam os navios, o Conselho de Guerra, por Decreto de 4 de Maio de 1641 mandava propôr os nomes do almirante e dos capitães da armada que iriam guarnecer esses navios, além de proibir, por Decreto de 18 de Maio, «que se escussassem soldados do serviço das armadas».

Nessa ocasião o Provedor dos Armazéns da Marinha deu a seguinte informação (85) quanto ao número e porte dos navios que deveriam formar a Armada:

«Os Nauios que Sua Magest. tem neste Rio para a Armada e que se estão aprestando são oito, conuem a saber, São Bento, São Baltazar, Santa Margarida, o Santo Milagre São Nicolau, São Pedro, Santo Andre, Nossa Senhora do Rozario e o Galeão São Pantaleão que se espera do Porto

(*) — Indicação certamente feita por lapso pois não encontramos qualquer registo que, desde 1 de Dezembro de 1640 a 28 de Janeiro de 1641 tivessem saído a barra do Tejo, três armadas. Aliás afigura-se-nos impossível que, em menos de três meses e em pleno inverno se tivessem preparado três armadas.

(**) — No original donde se fez esta transcrição, «Collecção Chronologica da Legislação Portugueza» compilada e anotada por J. Justino de Andrade e Silva, anno de 1634-1642, pág. 45 e 46, assim se encontra escrito, certamente por lapso, «presense».

(83) — Em Goa, só foi conhecida em princípios de Setembro.

(84) — Não se pode deixar de salientar que D. José de Menezes escolhera «38 homens do mar» para o serviço da armada mas destes só oito «precisavam soldo e que os mais se prestavam a servir sem remuneração pecuniária», Chaby in «Synopsis», 1.º vol., p.7, anotação ao Dec. de 13 de Fev. de 1642.

(85) — Transcrita de «Catálogos dos Decretos remetidos do antigo Conselho de Guerra», do Coronel Ferrera de Lima, 1.º vol., p.45.

De futuro sempre que for necessário referenciar esta obra, será, simplesmente, com a indicação de «Catálogos».

em os quais há seis mil toneladas, estes são os galeões que Sua Magestade tê, porem faltão quatro Pataxos que se aõ de Comprar e que aqui no Rio ha algds muito bons de Duzentas toneladas e com dezasseis peças de artilharia.

Lisboa 6 de Maio de 1641
Ass.) Luis Cesar

Simultaneamente⁽⁸⁵⁾ tomavam-se medidas especiais para a defesa das barras de Setúbal, Viana do Castelo e de Lisboa estudando-se, para esta última, uma defesa especial à base do emprego de grande número de «navios de fogo»⁽⁸⁶⁾ e da «fortificação da Matinha».⁽⁸⁷⁾

Em 13 de Maio de 1641 foi publicado um decreto «relativo à reorganização de antigas tropas denominadas bombardeiros da nómima»⁽⁸⁸⁾

A necessidade de bombardeiros «afeitos ao uso das bombardas e perilos nos ingredientes de fogo» teria levado o Rei D. Manuel I a criar, em Lisboa, um corpo de «100 bombardeiros da nómima», não militarizados, para servirem em terra e no mar. Ao princípio unicamente restrito aos «naturais e moradores desta cidade de Lisboa» este corpo, com as necessidades impostas pelas descobertas e conquistas não só foi aumentado em número como também se estendeu ao estrangeiros, residentes na capital.

Embora não contemplados por quaisquer disposições filipinas os «bombardeiros da nómima» foram-se mantendo durante os sessenta anos da ocupação castelhana mas em número muito reduzido, possivelmente só destinados a embarcar nas armadas da Índia, exigindo-se-lhes, apenas «os conhecimentos que lhes permitissem compreender as indispensáveis noções de tiro bem como o doseamento das cargas.»⁽⁸⁹⁾

No após Restauração sentiu-se fortemente «a necessidade que neste Reyno ha de se exercitarem e criarem Bombardeiros»⁽⁹⁰⁾ que levou D. João IV a «requisitarem os bombardeiros da nómima» especificando-se que aqueles que «forem nomeados para se embarcarem de armada, hauerão o número de pagas e socoros que uencer a gente de mar q servir na mesma ocazião...»

Entre várias disposições deste diploma constava a instrução⁽⁹¹⁾ que seria ministrada para «menço de artilharia e fazer fogos artificiaes» pelo que haveria a «escola de barreira», possivelmente situada na encosta onde hoje se ergue a capelinha de Nossa Senhora do Monte, nas imediações da actual Rua da Bombarda e, talvez como reminiscência dessa carreira de tiro ainda se vê incrustada num velho prédio uma lápide representando uma nave, seiscentista⁽⁹²⁾. A instrução completava-se

(85) — Vide Decretos de 25 e 29 de Maio de 1641.

(86) — Veja-se a nota (53) e, para um maior desenvolvimento consulte-se o «Tratado de Artilharia» de João Muller e «Mémoires d'Artillerie de Sirey de Saint Remy».

(87) — «Matinha» é o que consta na transcrição do decreto de 29 de Maio de 1641, de C. Chaby, mas afigura-se-nos que é gralha tipográfica e que devia ser «Marinha».

(88) — Pela sua grande importância este decreto é transcrito em Doc. n.º 2.

(89) — Consulte-se Gen. Teixeira Botelho, ob. cit. 1.ª vol., p.13.

(90) — Preâmbulo do citado Dec. de 13 de Maio de 1641.

(91) — Talvez por consequência do pedido apresentado pelos Procuradores do Povo nas cortes de 1641, no Capítulo LIV. Vide nota (79).

(92) — Consulte-se a Comunicação apresentada à Academia de Marinha em Dezembro de 1986 intitulada «Pedras que Falam do Mar».

com uma aula teórica dada «na parte do paço que parecer, . . . se lera duas uezes na semana em dias e hora çerta, lição de artilheria.»

Quanto ao adestramento dos bombardeiros para a vida do mar dispunha este Decreto de 13 de Maio — Decreto que não era mais que o «Regimento dos Bombardeiros da Nômina» — que nos «dias que parecer ao tenente hirão os bombardeiros a um nauio dos que estão a inuernar em lugar de barreira, e aly se tomará lição de passar talhas e bargeiros, e manejar a artilheria do mar. E se parecer tirar alguns tiros a hum sinal que se põra no Rio onde não dane com hum quarto ou boya, a distancia necessaria se fara assy.»

Mas, certamente que a instrução dos bombardeiros — ou artilheiros, como então se começavam a chamar — que embarcassem era intensificada logo que chegassem a bordo pois, segundo os Regimentos de Viagem especificavam⁽⁹⁴⁾ os comandantes, antes de sairem do Rio Tejo deviam dar ordem para que a «Nao se faça Lestes com toda a Artilheria em Seus Lugares, emcomendada logo a pessoa que ouuer de Ser capitão della, e orde Naveis se fação cartuxos e apartem ballas, e esteião lestes e Separadas conforme aos calibres das peças para que na ocazião se possão ualer dellas sem confuzão.»⁽⁹⁵⁾



Logo após a Restauração foi extraordinária a actividade diplomática de D. João IV e dos seus embaixadores nas principais cortes estrangeiras mas, no dizer⁽⁹⁶⁾ do Prof. Oliveira Marques «todo o seu reinado (1640 — 56), foi uma sucessão de desaires na diplomacia europeia e uma situação pouco próspera na economia interna, só compensadas por meia dúzia de triunfos militares.»

Fruto dessa actividade são os tratados assinados com a França, Países Baixos e Suécia respectivamente em 1 e 12 de Junho e 29 de Julho, do ano de 1641.⁽⁹⁷⁾

Destes convénios interessa focar, no «Tratado de Confederação e Aliança, entre Portugal e a França», assinado em Paris, as seguintes disposições:

ART. IV

«Durante a presente guerra que ElRey traz com ElRey de Castella, e que continuará com todo o vigor, ElRey de Portugal obrará pela sua parte continuamente contra o dito Rei, e o atacará com todo o seo poder, tanto por terra, como por mar,

ART. V

Para facilitar os meios disto, Sua Magestade fica de acordo de ajuntar em fins de Junho, vinte de seos navios bem armados, e aparelhados em guerra, a vinte galeões de ElRey de Portugal, que seus Embaixadores

⁽⁹⁴⁾ — Em execução dos regimentos de 3 de Novembro de 1571 e 18 de Fevereiro de 1604.

⁽⁹⁵⁾ — Regimento de 23 de Março de 1644, transcrito em Doc. n.º 1.

⁽⁹⁶⁾ — In «História de Portugal», 2.º vol., p.178.

⁽⁹⁷⁾ — Encontram-se transcritos, na íntegra, na importante obra do Borges de Castro, «Collecção dos Tratados, Convenções . . .».

asseguram, e prometem, em nome do dito Rei Seo Amo, que se acharão, e mais se for preciso, armados e bem aparelhados em guerra: e intelramente promptos a fazerem-se de vela, sendo os menores de 300 toneladas, afirm de que as ditas duas armadas, reforçadas com 20 navios que os Senhores Estados Gerais devem dar de socorro ao dito Rei D. João, vão atacar a armada dos Castelhanos vinda das Indias, ou emprehender nos Estados do dito Rei de Castella, por meio de invasões em suas terras, o que se julgar mais opportuno. Bem entendido que os ditos navios tanto de Portugal, como dos ditos Senhores Estados Geraes deferirão ao Almirante de França o commando, e todas as outras honras que lhe são devidas, e que no caso da armada do dito Rei de Castella chegar a ser tomada, será repartida igualmente entre os confederados.»

Do «Tractado de Tregos e Cessação de Hostilidades entre Portugal e os Países Baixos», assinado em Haia a 12 de Junho de 1641, salienta-se o estabelecido nos seguintes artigos:

ART. IV

«Não será licito, durante o dito tempo de dez anos, fazer se de hũa, e outra parte, nem por terra, nem por mar, hostelidade algũa, ou acometimento violento, e será permitido a todas as naos Portuguesas, e que de Portugal, por mandado, e comissão del Rey Dom João o quarto, forem para as terras, e mares que defendem as partes del Rey, assi como igualmente, as que das ditas partes tornarem para Portugal, nauegar liurementem sem embaraço algum, por respeito da Companhia da India Oriental, destas Prouincias.

ART. V

E da mesma maneira aos naos dos subditos destas Prouincias que fizerem a mesma viagem, não serão molestadas pelas ditas naos de Portugal.

ART. XVII

Nem seja permitido aos Portugueses, nauegar commerciar, ou tratar para o Brasil com as naos de nação estrangeira, nem com essas mesmas nações estrangeiras, mas tendo necessidade de algũas naos estrangeiras para nauegação, trato, e commercio para Brazil, serão obrigados o fretar, ou comprar as ditas naos aos subditos destas Prouincias, no qual caso de compra, ou frete, se não aparelharão, nem conduzirão para o Brazil naos de menor porte, que de cento e trinta lastres, ou de duzentas, e sessenta toneladas, armados pelo menos com dezasseis pessas de Artelharia, chamadas botelingen, que lance cada hũa cinco, ou seis liuras de balla, e a este respeito, providas de munições de guerra; e quando acontecer, que pelos Portugueses sejam fretadas, ou compradas maiores naos para o Brazil, na mesma formã como dito he, em tal caso serão providas, e bastecidas de quanto mais for necessario, conforme a proporção de seus lastres, e tudo isto sob pena de perdimento, e confiscação das ditas naos, e suas

perenças, as quais se applicarão em vtiidade da Companhia da India Occidental destas Prouincias, ou daquelles que della dependem, sendo por elles, a caso, prezas, e tomadas,

ART. XXVII

Os Senhores Ordens Gêraes sem esperar a rectificação da Sua Magestade para este tratado assistirão a el Rey, e à Coroa de Portugal à sua propria custa, debaixo de seu sufficiente Almirante, e os mais necessarios officiaes, com quinze naos de guerra, e cinco fragatas grandes, bem armadas, e guarnecidas, prouidas de mantimentos, e artilharia, e outros petrechos de guerra.

ART. XXVIII

Para esta armada, Sua Magestade comprará, ou fretará à sua propria custa, e debaixo de sua mesma ordem, semelhante numero de quinze naos de guerra, e cinco fragatas grandes, igualmente armadas, e guarnecidas de marinheiros, e soldados, e tambem prouidas de mantimentos, e artilharia, e outros estromentos de guerra, para que ajuntandosse com as naos, e fragatas grandes destas Prouincias, se apliquem aos Portos, e costas de Portugal, e de Espanha, em ordem à fazer dano a el Rey de Castella inimigo commum.

ART. XXIX

ElRey de Portugal à sua propria custa amará dez Galeões, ou mais em Portugal, os quais se ajuntarão à sobredita Armada, para que juntamente se applicuem contra el Rey de Castella, e contra seus subditos.

Dois tratados infelizes para Portugal — muito em especial o último — e o sonho de se formar uma versão da Invencível Armada, que destruiria a hegemonia naval espanhola, então considerada como uma das mais poderosas.

Face a estes tratados preparou-se, activamente, a Armada de 20 navios que, juntar-se-ia aos 20 navios holandeses e 20 franceses para, «com todo o seu poder, tanto por terra como por mar, atacar o Rey de Castella».

Além dos navios a que Portugal se comprometera mandaram-se «acrescentar à Armada» mais cinco e, em 4 de Junho, o Conselho de Guerra mandou propor a nomeação dos respectivos comandos. Dias depois, a 10 de Junho, mandou propor nomes para os lugares de capitães do Terço da Armada e a 22 de do mesmo mês determinou a constituição desta Unidade, especificando «que não se assentasse praça a soldado que a tivesse noutros Terços.»

Segundo alguns autores⁽⁹⁶⁾ o «Terço da Armada da Coroa Portuguesa» teria sido formado em 1610 constituindo o primeiro corpo militar permanente português. Contudo há quem defenda⁽⁹⁷⁾ que tivesse sido formado em data compreendida entre 1620 a 1635.

⁽⁹⁶⁾ — Vide «Forças Armadas Portuguezas», edição do Ministério da Defesa Nacional, Lisboa, 1960.

⁽⁹⁷⁾ — Veja-se «Hist. do Exército Português. Provas», de Christovam Ayres, 4.º vol., p.25.

Uma publicação oficial do século passado, a «Lista Geral dos Officiaes e Empregados Civis de Marinha», referida a 1 de Novembro de 1850, indica que a «primeira tropa de Infantaria unicamente destinada para o serviço da Marinha de Guerra foi creada no tempo de D. Filipe III de Espanha, quando dominava este Reino, formando-se então um Terço ou Regimento. Alguns annos depois, em 1624, se creou outro Terço da Armada».

Admitimos como possível que o «Terço de Infantaria da Armada» se tivesse formado depois do ano de 1612, data em que começaram a ser seguidas em Portugal as Ordenanças de 1611, tendo-se em atenção o § 18 das mesmas, que se transcreve:

«Nomee-se um Auditor para a Armada, letrado de confiança, com soldo de 12 mil ditos por mez, e será no mar Juiz de toda a gente do mar e guerra, e em terra dos soldados do terço».

De qualquer forma, como o Tenente-Coronel Balula Cid frizou⁽¹⁰⁰⁾ este corpo foi organizado em 1641 passando a designar-se por «Terço da Armada Real do Mar Oceano «tendo por missão especifica fornecer elementos que, no mar, pudessem defender os seus navios e, em terra, actuarem como forças de ataque». Este «Terço da Armada» seria, assim, uma autêntica «infantaria de marinha» ou, como lhe chamou D. Francisco de Manuel de Melo⁽¹⁰¹⁾ «hum Terço de Infantaria natural» que podemos considerar com o precursor dos actuais «Fuzileiros Navais»,⁽¹⁰²⁾

Certamente que o Terço da Armada estava organizado nos moldes dos de Infantaria e, assim, podemos admitir que fosse constituído por 2.000 homens divididos por 10 companhias de 200 praças. Cada terço era comandado por um mestre de campo ou coronel ou general da armada, coadjuvado por um pequeno estado maior composto de um sargento-mór de campanha e dois ajudantes de sargento-mór. As companhias eram comandadas por capitães e estavam enquadradas por oficiais e graduados: alferes, sargentos e cabos de esquadra.⁽¹⁰³⁾



No dia 9 de Julho de 1641 uma pequena força portuguesa, formada por dez cavaleiros, ao patrulhar as imediações de Elvas encontrou-se com um grupo de soldados espanhóis, também constituídos por dez homens. Ao que conta a história os castelhanos teriam provocado os portugueses o que a estes «não lhes perturbou os ânimos e atacaram a escaramuça com grande resolução». Porém a luta devia ter sido muito breve porquanto logo «sairam trinta (castelhanos) que estavam embuscados em umas vinhas . . . e superando o maior número ao maior valor, renderam sete portugueses», um dos quais, de nome Roque Antunes, foi morto por se ter recusado a reconhecer o rei de Espanha.

Não obstante a pequena importância desta acção, ela foi considerada como o rompimento das hostilidades com Espanha e o começo de 1.ª fase da Guerra da

(100) — In: «Unidades de Infantaria, sua evolução desde 1640» em Revista de Infantaria, ano de 1956.

(101) — In «Epanaphora Tragica», p. 184.

(102) — Consulte-se, para um melhor esclarecimento, nos Anais do Club Militar Naval, anos de 1958 e 1972, os artigos de Carlos Salgueiro Rego e Barahona Fernandes sobre «Fuzileiros».

(103) — Consulte-se o importante estudo de Gastão de Melo Matos, «Noticias do Terço da Armada Real».

Restauração, que duraria até ao indeciso combate de Telena, travado em Setembro de 1646.

Conforme escreveu ⁽¹⁰⁴⁾ Carlos Selvagem «desde então começou na metrópole a inumerável série de ataques e defesas, marchas e contra-marchas, récontros e escaramuças, pequenas vitórias e pequenos reveses de parte a parte, e algumas grandes batalhas campais que, por não obedecerem a um plano determinado, sem objectivo definido e sem um pensamento estratégico, não conduziam qualquer dos adversários a decisivos resultados políticos.»

Também se pode dizer que a guerra no mar, para a consolidação da Restauração começou com a «Empresa de Cádiz» mas, em todas as acções travadas, em toda a actividade em prol do desenvolvimento da marinha, não houve uma política delineada, uma organização adequada, nem mesmo uma simples orientação planeada. Tudo, ou quase tudo, foi fruto da ocasião.

Em fins de Julho de 1641 descobriu-se, em Lisboa, uma conspiração que tinha por fim matar D. João IV e repor a coroa de Portugal sob o domínio filipino.

Em poucos dias prenderam-se os principais conspiradores e, passado um mês, a 29 de Agosto, os considerados com maiores culpas foram supliciados no Rossio ⁽¹⁰⁵⁾ Mas aos principais instigadores ⁽¹⁰⁶⁾ o Arcebispo de Braga e o Inquisidor Geral, D. Sebastião de Matos D. Francisco da Costa ⁽¹⁰⁷⁾ foi-lhes poupada a vida ficando, contudo presos na Torre de Belém, aliás por pouco tempo pois o primeiro viria a morrer, de morte natural, em S. Julião da Barra, cerca de três anos mais tarde e o Inquisidor Geral foi indultado em Fevereiro de 1643 «e logo restituído aos seus lugares». ⁽¹⁰⁸⁾

Esta conjura foi uma nódoa negra na Restauração mas não cabe aqui abordar este assunto, que tão funestas consequências poderia ter lido para Portugal. Somente é focado porque, mais tarde, se reflectiu na marinha.

Com efeito não era impunemente que em Portugal, nos meados do Século XVII, se prendia um Inquisidor Geral ou se enfrentava o Santo Ofício. Perante a Inquisição o Rei D. João IV cometeu esses «dois crimes» . . .

Não se conhecem quais foram as pressões a que D. João IV foi sujeito, mas o que se sabe é que a sua política, hostil ao Santo Ofício e de nítido apoio à Companhia de Jesus, se modificou por completo após a libertação do Cardeal Inquisidor.

Mas não obstante esta viragem a Inquisição manteve na sombra uma luta constante contra o Rei.

Conforme escreveu ⁽¹⁰⁹⁾ António Alvaro Dória, «D. João IV tinha boas relações nos meios de negócios, e é evidente que a Restauração não poderia aguentar-se se a não financiassem os homens de dinheiro, facilitando as compras de navios, armamento, munições e abastecimentos no estrangeiro, caucionando as encomendas do Estado, adiantando-lhe cabedais. . . » então a Inquisição Portuguesa desen-

⁽¹⁰⁴⁾ — In «Portugal Militar», p.391.

⁽¹⁰⁵⁾ — Os supliciados foram: Marquês de Vila Real, Conde de Arrumar, D. Agostinho Manuel, Duque de Caminha, Pedro Baeça, Belchior da França, Diogo Brito Nabo e Manuel Valente.

⁽¹⁰⁶⁾ — Consulte-se «Portugal Restaurado» 1.º vol., p.322.

⁽¹⁰⁷⁾ — «D. Francisco de Castro figurou entre os conjurados para matar o Rei português» Alberto Martins de Carvalho in «Santo Ofício», Dic. de Hist. de Portugal» direcção de Joel Serrão, 3.º vol., p. 778.

⁽¹⁰⁸⁾ — Idem, p.322.

⁽¹⁰⁹⁾ — In «Dic. de Hist. de Portugal», dirigido por Joel Serrão, 3.º vol. p.620 e seguintes.

candeia uma vasta ofensiva contra negociantes e mercadores, sob a costumada acusação de judaizarem, e atinge sem pejo os círculos mais ligados ao Rei.»

Efectivamente é enorme o rol dos grandes homens de negócios — aqueles que ajudavam Portugal a manter a sua independência, especialmente comprando no estrangeiro os navios e as armas de que o país tanto necessitava — que foram perseguidos pela Inquisição.

Uma vez presos, se eram ou tinham sangue judeu — mesmo que fosse de remoto antepassado — esperava-os a fogueira; caso contrário, eram espoliados das suas fortunas e só depois de muitos anos de prisão, quando já decrépitos, empobrecidos e inofensivos, eram postos em liberdade.

Foi uma maneira da Inquisição se vingar do Rei que, num acto legítimo de soberania, dismantelara uma conspiração que tramava a sua morte e a perda da independência nacional. Esta vingança, porém, foi altamente prejudicial para Portugal porque o país deixou de dispôr de dinheiro e de crédito suficientes no estrangeiro para a aquisição de armas, munições e reabastecimentos. Para a marinha foi desastrosa porque dezenas de navios deixaram de poder ser fretados⁽¹¹⁹⁾ ou comprados — os poucos que, mesmo assim, se adquiriram eram, em regra, com condições desvantajosas — sustando-se desta maneira, o incremento de poder naval que se esboçara nos primeiros tempos da Restauração.

(119) — O Padre António Vieira, no dizer da Prof.^a Virginia Rau, «demonstrou possuir uma funda intuição da importância do predomínio marítimo e da evolução da tática naval» tendo sido um grande negociador de navios holandeses. Consulte-se «O P.^o António Vieira e a fragata *Fortuna*» de Virginia Rau, in rev. «*Studia*», ano de 1958.

A 1.ª Fase da Guerra da Restauração (1641-1646)

Escreveu ⁽¹¹⁾ o Conde da Ericeira que «foi das primeiras disposições de El-Rei fazer uma armada que servisse ao reino de escudo, para que não fosse prejudicado, e às conquistas de freio, para não prevaricassem. Deram os cabedais que se ajuntaram alimento a doze navios». Por isso, os primeiros meses do ano de 1641 deviam ter sido de intensa actividade para se prepararem, nos estaleiros nacionais, os navios que, juntamente com os das esquadras francesa e holandesa, constituíam a Armada que iria realizar a «Empresa de Cádiz», ou seja, atacar e destruir a esquadra espanhola surta na enseada de Cádiz e, depois, desembarcar um contingente de tropas para marchar sobre a Andaluzia.

No meio destes preparativos o aparecimento de alguns navios castelhanos ao largo de Cascais obrigou a uma apressada mobilização de efectivos e meios, terrestres e navais, para reforço e recompletamento das fortalezas de S. Filipe e de Outão, em Setúbal, que se presumia que fossem atacadas pelos espanhóis, o que, aliás, não se verificou.

A nossa força naval ficou pronta nos primeiros dias de Julho de 1641 mas, «depois de preparados, — conforme indicou o Conde da Ericeira — não concordavam os pareceres dos conselheiros na pessoa do General que os havia de governar. Quando era maior a dúvida, deu fundo no rio de Lisboa, em uma caravela, António Teles de Meneses, o qual havendo acabado o govêrno da Índia com a opinião de muito valoroso e prático no exercício da navegação, partiu de Goa e chegou a Lisboa em quatro meses. Entrou de noite, e recebendo a nova do novo Príncipe de que era vassalo, foi desembarcar ao paço e achou em El-Rei tantas demonstrações de alegria da sua chegada e tão exaustivo favor, que se recolheu para sua casa com o título de General da armada, merecida satisfação da vitória que havia conseguido na Índia, e eleição universalmente aprovada, . . . ».

A armada era constituída pelos seguintes navios:

Nome	Ton.	B.F.	Comandante	OBS.
Galeão Bom Jesus S.ª Teresa	850	60	C.m.g Sousa Coutinho	Navio Capitania Alm. Fernão da Silveira
“ São Bento	1200 (?)		“ Antonio Galvão	
“ São Baltazar	850	42	Alm.º Cosme do Couto Barbosa	

(11) — In: «História de Portugal Restaurado», 1.ª vol., p. 171.

« Nossa Senhora Candelária	700	26	Mestre de Campo Damião da Parada
« Santo Milagre	700	36	Luis Velho
« Santa Margarida	800	36	D. António Almeida
« S. Pedro de Hamburgo	600/700	30/26	Jorge Mesquita
« São Pantaleão	800	36	Antão Temudo(?)
« São Nicolau			Alm. ^{te} Francisco Duarte
« Santo André	400		Teodoro Oliveira Leite
Fragata S. João Baptista	300/400	24	F. Freire Brandão
Urca Santo António	300/400	26	
Caravela ?	?	?	?
- ?	?	?	?
- ?	?	?	?
- ?	?	?	?
- ?	?	?	?
- ?	?	?	?

É impossível precisar qual a «gente de mar» que guarnecia os navios desta Armada mas presume-se que o seu número fosse inferior ao das dotações normais porque, em vésperas da largada houve necessidade de recorrer a pessoal da frota da marinha mercante e, a 20 de Julho, um Decreto do Conselho de Guerra mandava embarcar a «gente do presidio de Cascais».

A «gente de guerra» compunha-se de cerca de 4.000 soldados, a maioria dos quais do Terço de D. António Luis de Meneses mas, pelas medidas de segurança então adoptadas⁽¹¹²⁾ depreende-se que estivessem contra vontade, pois receava-se grande número de deserções.

Cada navio era comandado, em regra por um fidalgo sem quaisquer conhecimentos ou vocação para o mar, pelo que a sua direcção náutica era da responsabilidade do piloto ficando o mestre — experimentado marinheiro — com a parte técnica de manobras e comando da «gente de mar». Porém, com o decorrer do tempo, os fidalgos adquiriram conhecimentos de navegação e uma certa experiência náutica, além de, por uma tradicional educação militar, ministrada desde os mais tenros anos, estarem aptos a assumir, de facto, o comando efectivo de todos os embarcados no seu navio.

Assim, passou-se a dar-lhes o comando directo sobre «a gente do mar» e «a gente de guerra» sendo designados por «Capitães de Mar e Guerra».⁽¹¹³⁾

O posto de almirante, que em Portugal remontava aos tempos do Rei D. Dinis, fora, paulatinamente, decrescendo de importância até que, segundo Tancredo de Moraes⁽¹¹⁴⁾, «desapareceu da hierarquia naval». Mas, no Século xvii veio a reaparecer como o oficial directamente subordinado ao Capitão General, ou seja, ao Comandante da Armada. Por norma embarcava no «navio almirante» que seguia

(112) — Consulte-se o Decreto de 12 de Junho de 1641.

(113) — O documento mais antigo encontramos — mas podem existir outros anteriores — referindo-se ao posto de capitão de mar e guerra é datado de 5 do Novembro de 1617. Encontra-se na Cx. 1 do Fundo de Moçambique, do Arquivo Histórico Ultramarino.

(114) — In: «A Marinha Militar Portuguesa no Séc. XVIII», Rev. Militar, ano de 1932, p. 410.

sempre na cauda de qualquer armada. Quando uma armada se escalonava em esquadras, cada uma destas podia ficar sob o comando de um almirante. (113)

Desta maneira explica-se que a armada formada em Julho de 1641 estivesse sob o comando superior do General António Teles de Meneses tendo, ainda, três almirantes, Cosme do Couto Barbosa e Francisco Duarte que, a bordo dos galeões S. Baltazar e São Nicolau comandavam, cada um, uma esquadra de navios, enquanto que Fernando da Silveira, a bordo do galeão almirante São Bento coadjuvava o General do Mar. (114)

Teoricamente uma armada dos meados do Séc. xvii a navegar dispunha-se com dois navios ligeiros à frente, precedendo o navio chefe ou capitania, onde ia embarcado o General da Armada. Seguiam-se, se possível, dois ou três navios ligeiros para «avisos» e, depois, as naus ou galões que formavam as esquadras ou frotas, devidamente agrupadas e comandadas por «almirantes», dispoendo cada um de outro navio ligeiro. Por último, na cauda ou retaguarda seguiam mais dois navios, em geral um possante galeão ou nau com o «almirante» ou um mestre de campo da armada e uma caravela «de bom pé», sempre pronta a fazer a ligação com a capitania ou qualquer outro dos navios.

A nau capitania podia não ser o mais forte navio da armada mas, por norma, era a mais luxuosa, com a sua popa imensamente adornada, por vezes com autênticas obras de arte de talha dourada, escultura e pintura ou mesmo de ferros forjados.

O pintor marinista Willem van de Velde deixou-nos (117) um quadro da Batalha das Dunas (1639), assim chamada pelos holandeses mas conhecida pelos espanhóis, da qual saíram derrotados, pelo nome de Batalha do Canal da Mancha. Neste quadro vê-se a imponente popa do galeão português «Santa Teresa», com dois riquíssimos varandins de balaústres trabalhados, esculturas de talha dourada, pinturas várias e um imenso quadro com o orago do navio. A cúpula da popa formava o alto chapitêu que terminava com três grandes «fanais» ou faróis e um pau de bandeira onde se envergava um grande estandarte real.

Um autor anónimo português, dos meados do Séc. xvii, pintou um quadro — que se encontra no Museu da Marinha (118) em que além do tema principal de S. Francisco Xavier, quando em viagem para o Japão na nau «Santa Cruz», ter transformado a água salgada em doce, só por ter mergulhado os pés no mar, apresenta, com os maiores pormenores, toda a nau, sua equipagem e passageiros.

Debrucemo-nos, um pouco, sobre este quadro, em especial na pintura da nau que se nos afigura ser a normal nos navios de então. (119)

O costado era negro por lhe ter sido aplicado uma mistura de pez, louro e sebo, a carranca de proa — costume que nascera em França, nos princípios do Séc.

(113) — Para um maior desenvolvimento consulte-se a Comunicação apresentada à Academia de Marinha em 20 de Junho de 1984 sobre «A Hierarquia Naval».

(114) — Segundo o Comdt. Marques Esparteiro em «A Marinha de D. João IV», publicado nos Anais do Club Militar Naval, ano de 1973, p. 628, «no comando das armadas, contavam-se o General, o almirante e o fiscal, funções que correspondem hoje a almirante, vice-almirante e contra-almirante sendo, por isso, o almirante subordinado ao general do mar, isto é, era o segundo no comando da armada».

(117) — Encontra-se no Museu Marítimo de Amsterdão.

(118) — Pertence ao Museu de Évora, mas foi amavelmente cedido por este Museu com autorização do Ministério da Educação Nacional.

(119) — Vide «Historia de España y su influencia en la Historia Universal» de D. Antonio Ballesteros y Beretta, Tomo 4.º, 2.ª Parte, p. 102.

xvi ⁽¹²⁰⁾ — era de uma tonalidade amarelada, como aliás eram as mareagens dos castelos, mas todos os suportes de coxias e varandins da proa e popa eram adornados de talha dourada e apoiavam-se em fantasias mitológicas de animais marítimos, com serelas, ninfas e tritões, todos pintados a ouro. Por último, uma enorme pintura religiosa sobrepunha-se ao varandim, ficando sob três grandes fanais e um pavilhão real de enormes proporções.

Era representativo do prestígio do General da Armada as dimensões e riqueza do pavilhão real e dos fanais e, numa batalha naval a posse destes objectos conquistados aos navios inimigos era dos mais apreciados troféus de guerra.

Em Madrid, no palácio de Duque de Miranda encontravam-se, entre vários fanais, o da capitania do italiano Strozzi «gentil-homem de fortuna» que comandou a esquadra francesa formada em Belle-Isle, para auxiliar D. António Prior do Crato no socorro à Ilha Terceira. Esta esquadra foi completamente derrotada ⁽¹²¹⁾ pelo Marquês de Santa Cruz e, a partir de então, pode-se considerar a causa de D. António Prior do Crato como perdida e a Espanha com a posse total de Portugal. ⁽¹²²⁾

Cabe aqui referir que, a partir de fins do Séc. xvi, entre a alta fidalguia espanhola e portuguesa, era considerado como símbolo de prestígio terem, nas entradas dos seus palácios duas pequenas peças, tipo esmeril ⁽¹²³⁾, artisticamente trabalhadas, sendo algumas verdadeiras obras de arte. ⁽¹²⁴⁾

⁽¹²⁰⁾ — Veja-se «Veleiros de todo el mundo» de Attilio Cucari, p. 238.

⁽¹²¹⁾ — «Uma armada de 30 caravelas, 20 patachos e 5 naus grossas se armou então a expensas da França em Belle-Isle, para ir com 5.000 homens, muitos fidalgos franceses e vários portugueses emigrados, em socorro da Terceira. . . . Quinze dias depois, a 10 de Julho, saía de Lisboa, por ordem de Filipe II, a esquadra espanhola, de 31 naus e 5 patachos, com 5.000 homens e 1 esquadrão de fidalgos.

... A esquadra francesa era uma frota de navios corsários, muito veleiros que os pesados galeões espanhóis dificilmente alcançariam. O sistema de guerra que lhe convinha era o dos ataques bruscos e imprevistos, que fatissem a frota espanhola sem nunca se empenhar em combate decisivo. Mas Vimipée, general dos voluntários portugueses, e o próprio Strozzi, almirante da esquadra, consideravam impróprio de fidalgos este sistema de guerra. Por seu lado, o marquês de Santa Cruz mostrava, no lance a maior prudência e grandes méritos de almirante. Vendo que Strozzi tinha o vento e o sol a seu favor, dois dias andou manobrando de forma a só oferecer batalha quando os elementos lhe fossem favoráveis. Conseguiu-o na noite de 25. Na madrugada de 26 apareceu finalmente a esquadra de Strozzi, formada com os seus 36 navios em 2 linhas de batalha.

Tomou Strozzi a iniciativa do ataque, ordenando que as 5 naus espanholas da primeira linha fossem atacadas simultaneamente por 5 esquadrihas de 5 navios cada, enquanto os restantes com o fogo da sua artilharia mobilizariam a segunda linha espanhola.

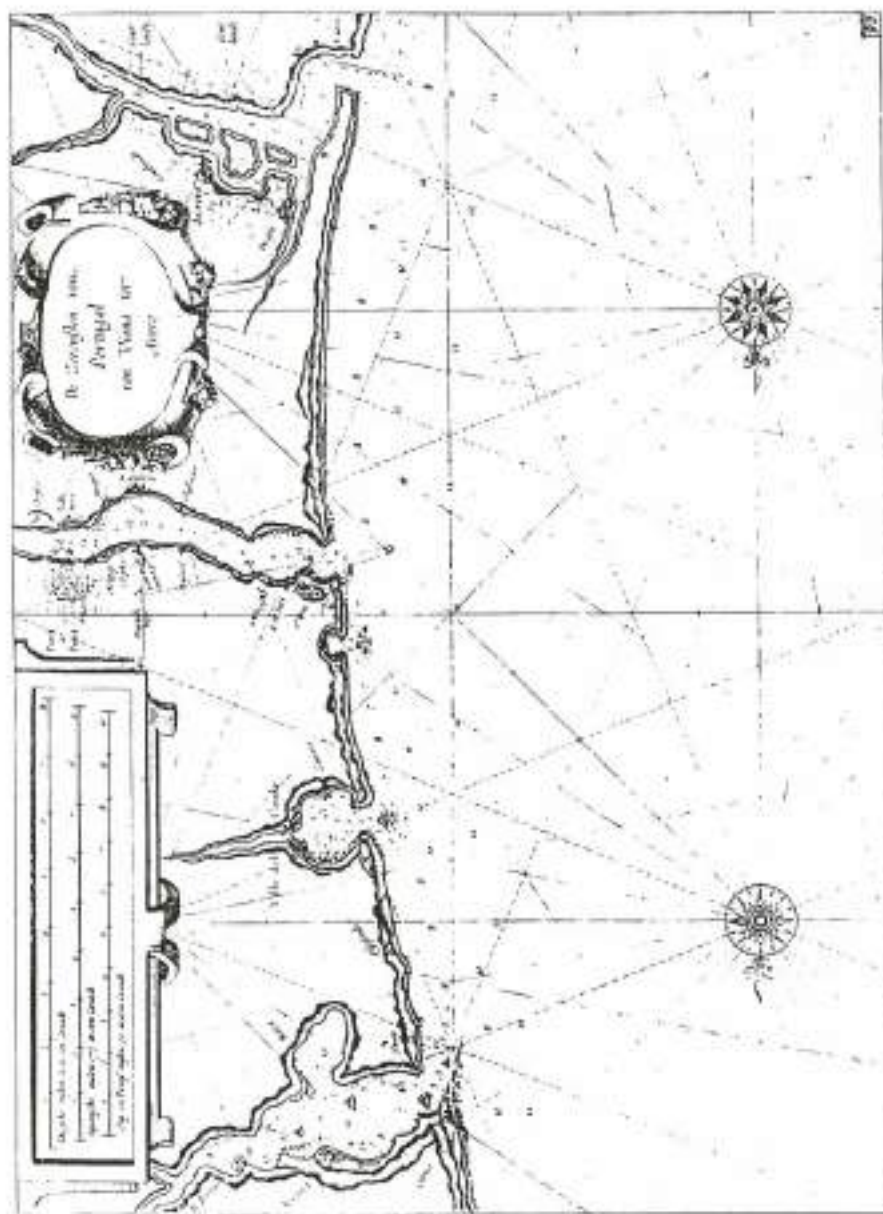
Este plano, porém, não teve completa execução porque as naus espanholas da primeira linha conseguiram desembaraçar-se dos navios atacantes e as da sua segunda linha puderam vir em seu socorro, depois da pasmosa atitude de um oficial francês, que, à testa de uma divisão de 18 navios, abandonou o combate em meio e foi fundear no Faial. Os restantes navios franceses, abordados e rendidos uns após outros, só puderam, defendendo-se como leões, salvar a honra militar. Mas a derrota da esquadra de D. António foi completa.» Carlos Selvagem em Portugal Militar, p. 348.

A transcrição desta batalha naval, foi feita por se nos afigurar que merece um cuidadoso estudo.

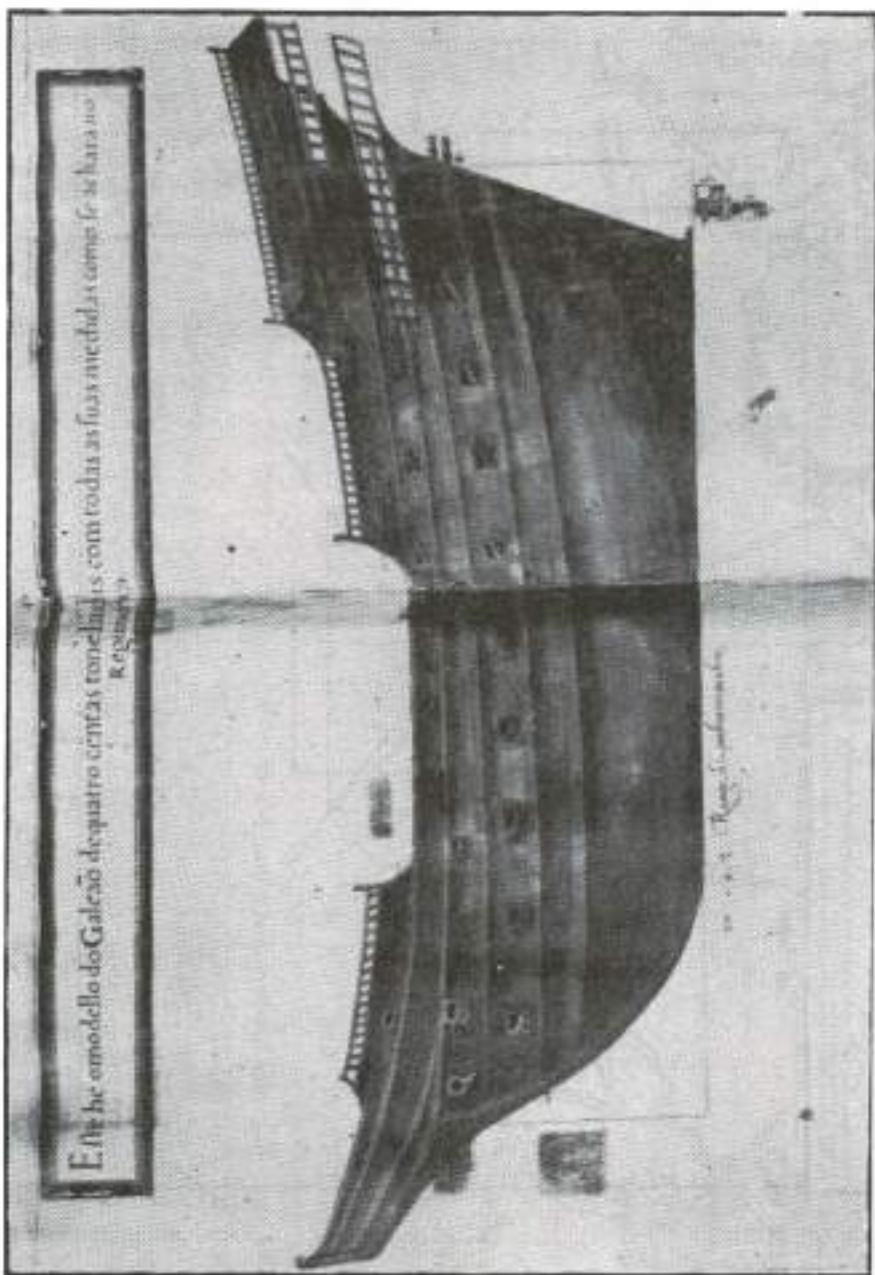
⁽¹²²⁾ — Após esta batalha naval, um a um, os últimos redutos açoreanos onde ainda se içava a bandeira portuguesa, renderam-se e, todo o arquipélago, submeteu-se à soberania de Filipe II de Espanha.

⁽¹²³⁾ — «Esmeril», pequena b.t., com 3 ou 4 cms. de diâmetro de boca e cerca de 90 cms. de comprimento, sem grande interesse militar mas, em regra, de grande valor artístico.

⁽¹²⁴⁾ — São verdadeiramente notáveis os dois esmeris «Ave Maria, Gracia Plena», fundidos em



A Costa Portuguesa de Viana a Aveiro segundo uma carta de W. J. Blaeu impressa em Amsterdão em 1619



Modelo de galeão de 400 toneladas

(Do «Livro de traças de Carpintaria», por Manuel Fernandes, oficial do mesmo offico. Ano de 1616 — Biblioteca da Ajuda. Lisboa).

Quando algum dos possuidores destas peças era nomeado para comandar uma armada levava, por norma, para o seu navio uma destas peças com vistas a substituir a pequena e simples «peça de tiro de sinal», de ferro, com que a capitania ou almirante era dotada, para comunicar com os seus navios.

A comunicação entre navios era um dos grandes problemas da maninha de outrora e, possivelmente, em 1640, processava-se nos mesmos moldes que cem anos antes e, por isso, não será descabido transcrever⁽¹²⁵⁾ parte de um «Regimento para as Naus de Viagem» em que se determinava:

«... Para melhor poderdes manter a dita conserva, levareis sempre de noite dous faroes acesos; e sendo caso que algũa das naus ou navios se apartem de vossa companhia, nas noites seguintes mandareis fazer fogo na gavia, até se perderem as esperanças de apparecer.

E succedendo tempo rijo, teres respeito no amainar das velas não ao que a vossa nau poderá soffrer, senão ao que será necessario a outras naus de vossa companhia, para se não perder a conserva; e n'esta occasião de tempo rijo de noite cada hũa das outras naus ha de fazer seu fogo, para não darem hũa pelas outras.

E sendo caso que desaparelhe a vossa nau, o sinal d'isso será fazerdes muitos fogos; e por tirar a moneta, dous fogos; e por amainardes, tres fogos; e por vos fazerdes n'outra volta, quatro fogos; e para se advertirem estes sinais e se verem, se atirará hum tiro e apoz elle se farão os sinais: e tendo necessidade de chamar a vós algũa nau lhe atirareis hum tiro.

E succedendo per algum caso forçado apartardes-vos das outras naus, fareis toda a diligencia possivel por vos tornardes a adjuntar com ellas, e hũa d'ellas será verdes o rumo a que navegaveis, quando vos apartastes, e a esse mesmo ireis navegando, meo amainado, o tempo que vos parecer bastante para vos alcançarem, ou velejando quanto puderdes para as alcançardes, advertindo, pelo modo em que foi o apartamento, se ides atraz ou adiante.

E quando succeder que, depois de feitas as ditas diligencias e as mais que vos parecer por não perderdes a dita conserva, ou a recuperar, tendo-a perdida, as não acheis, fareis vossa navegação com as naus ou galeões que em vossa companhia se acharem.»

Espanha por Carlos Cutite. De fundição espanhola, talvez obra deste fundidor, há no Museu Militar de Lisboa dois esmets, R. 13 e R. 14, considerados «jias artisticas, pela riqueza da sua decoração». Têm esculpidas a figura do Padre Eterno rodeado por dois anjos tocando trompa.

Miguel de Vasconcelos também mandou fundir por João Pereira os esmets E. 11 e E. 12 do Museu Militar, que são de rara beleza, bem como os respectivos reparos.

Recentemente o Museu Militar adquiriu um esmeril, R. 28, fundido por Jerónimo Tavares Bocarro em 1681, também de grande beleza.

O Museu de Marinha possui um exemplar deste tipo de b.f., com o número de catálogo AR — V — 46, possivelmente de origem francesa, mas, relativamente, pouco trabalhado.

⁽¹²⁵⁾ — Regimento de 20 de Março de 1608, transcrito no Livro das Monções, Tomo I, doc. 75, p. 222.

Como já se frizou⁽¹²⁶⁾ cada Terço era comandado por «um mestre de campo» ou «coronel». O cargo de «mestre de campo», segundo as ordenanças da época⁽¹²⁷⁾, tinha que ser desempenhado «por pessoas de grande aprovação, e q'ajam servido douze anos na guerra». Quando embarcados com as suas tropas nalguma armada tinham a designação de «Mestres de Campo do Mar» e, somente, ficavam subordinados ao general, para quem teriam que ter «todas as correspondências, e primoras q' se lhe devê». No dizer de António do Couto⁽¹²⁸⁾ as suas funções a bordo eram restritas e só «quando nam ha posto mayor, tem o governo da Esquadra...».



A 7 de Agosto surgiu em Cascais a armada francesa sob o comando do almirante Marquês Armando de Mailé-Brizé, alinhando 19 naus, 3 fragatas, 6 brulotes e 4 «churriões» ou navios de transporte.⁽¹²⁹⁾ Dois dias depois subiu o Tejo e foi fundear junto aos navios portugueses, procedendo-se às salvas da ordenança naval.

Quando a força portuguesa procedia à habitual retribuição explodiu o paiol da pólvora de uma urca⁽¹³⁰⁾ holandesa, fretada por Portugal, vindo a morrer uma centena de portugueses. O que levou o Conde da Ericeira a comentar⁽¹³¹⁾ «Sendo esta desgraça infeliz prognóstico da empresa».

Após ter, esperado quinze dias pelos navios holandeses a armada luso-francesa, sob o comando de Mailé-Brézé, conforme estipulava o tratado de 1 de Junho, largou do Tejo para cumprimento da missão, que era a de aniquilar a armada espanhola, seguindo-se um desembarque em Cádiz de 4 000 homens, para lançarem um ataque sobre a Andaluzia.

O mau tempo obrigou que a armada luso-francesa aguardasse, em Cascais, uma melhoria mas, mesmo com melhores mares e quando já se navegava ao largo, a violência do vento fez quebrar um mastro do Galeão São Pantaleão, que teve de arribar ao Tejo.

Ao dobrar o Cabo de S. Vicente a poderosa armada franco-lusa deu vista de cinco fragatas espanholas, que foram, imediatamente, perseguidas por quatro navios franceses, que só puderam atacar as três mais roncieras. A noite, porém, fez interromper o combate e perder o contacto com estes navios. Deu-se, então, um caso insólito que a falta de documentação não permite aprofundar pelo que nos limitamos a transcrever⁽¹³²⁾ do Conde da Ericeira, a seguinte passagem:

«Ao romper da manhã do seguinte dia, se acharam as três fragatas castelhanas junto ao galeão S. Bento, em que ia o almirante Fernão da Sil-

⁽¹²⁶⁾ — Veja-se a nota (100).

⁽¹²⁷⁾ — Reportamo-nos às Ordenanças Militares de 1543 mas, as de 1611 e 1633 ainda eram mais rigorosas nas «qualidades com q' se ha de consultar os Mestres do Campo».

⁽¹²⁸⁾ — In «Memorias Militares», Trat. XIV, § IV, p. 152.

⁽¹²⁹⁾ — In «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 47, e Comdt. Marques Esparteiro indica o nome dos 32 navios que compunham esta armada, bem como o nome dos respectivos comandantes.

⁽¹³⁰⁾ — «Embarcação seiscentista de grande tonelagem e alto bordo, muito vulgar nas armadas dessa época, mas de características pouco conhecidas». In: Grande Dic. da Língua Portuguesa, de António Moraes Silva.

⁽¹³¹⁾ — In: «Hist. de Portugal Restaurado», 1.ª vol. p. 327.

⁽¹³²⁾ — Ob. cit. 1.ª vol., p. 326.

veira. Era capitão de uma das fragatas um português natural de Almada, chamado Salvador Rodrigues. Resolveu-se valorosamente a se meter debaixo de artilharia da nossa almiranta. Deu-lhe uma carga, matou três soldados e feriu treze, fez-se ao mar sem dano algum, com grande sentimento de Fernão da Silveira, e, unindo-se outra vez às duas fragatas de que se havia apartado, foram seguidas de alguns navios franceses, de que se livraram, e, entrando em Cádiz, deram aviso que a derrota das armadas era para aquela parte.»

Não tinham sido muito auspiciosas as primeiras acções da armada luso-francesa.

Um grupo de cinco fragatas espanholas não só conseguira livrar-se da armada inimiga, com mais de sessenta velas, como também chegar a salvo a Cádiz, dando aviso das forças que se aproximavam possibilitando, assim, que a cidade proveesse a sua defesa.

Só a 14 de Setembro os navios franceses e portugueses deram fundo, fora da baía de Cádiz, e aí, durante oito dias aguardaram a chegada dos holandeses para, em força, atacarem as embarcações espanholas fundeadas bem junto da cidade.

De boa vontade Teles de Meneses, só com os navios portugueses, quis atacar a frota espanhola surta na baía mas, a isso, opôs-se o almirante francês.

Não havendo outra possibilidade de actuação as duas armadas suspenderam e, enquanto os navios franceses, calmamente rumaram para La Rochele os portugueses seguiram para Lisboa.

Mas o insóito ainda continuava com a chamada Armada da «Empresa de Cádiz», na qual os portugueses tinham posto tantas esperanças.

A 10 de Setembro, chegara ao Tejo a armada holandesa, sob o comando do almirante Adriano Gyrels, com uma força de 20 navios de guerra e 18 transportes com tropas e 12 navios fretados para Portugal, transportando 1.000 soldados holandeses, contratados para servirem no nosso país por três anos. ⁽¹³³⁾

O Almirante Gysels era portador de uma carta para o Rei D. João IV a qual, não sabemos porque razão especial, foi impressa por Jorge Rodrigues «a custa de Lourenço de Queirós, livreiro do Estado de Bragança» ⁽¹³⁴⁾. Por ter um certo interesse e dado ao seu pequeno texto, vai ser aqui transcrita na íntegra: ⁽¹³⁵⁾

Serenissimo, e potentissimo Rey

«Em cumprimento do artigo 2 das Capitulações feitas em nome de vossa Magestade e neste Estado, mandamos, debaixo da dição (*) do Almirante o senhor Adriano Gissels portador desta, vinte Naos fortes preparadas de gente de mar, bastimentos, artilharia, & mais petrechos de guerra para que sirvão & dem ajuda a V. Magestade em dano do commum inimigo Rey Castelhano & de seus Aliados Juntamente mandamos ao mesmo

⁽¹³³⁾ — «A Marinha de D. João IV» de Marques Esparteiro, p. 631

⁽¹³⁴⁾ — Um exemplar deste panfleto, intitulado: «Copia da Carta que os Estados de Oranda escreverão a Sua Magestade o Serenissimo, & Potentissimo Senhor Rey Dom João IV de Portugal. . .» encontra-se na Biblioteca do Exército, cota 20.751.

⁽¹³⁵⁾ — Para uma maior facilidade de leitura substituiu-se os «ff» por «ss».

(*) — Conforme o texto, certamente grahia tipográfica. Deve ser «directão».

Almirante, para que com vossa Magestade, ou com seus Ministros superiores comunique delibere, & conclua o modo de o cometer com ardentissimo desejo de logo dar á execucao facçoens para que Deos com o fauor de sua benção aproue, & leve auante o principio, & intençao desta obra, a cuja graça, & clemencia (Serenissimo, & potentissimo Rey) queremos que V. Real Magestade seja encomendado. Feita no Parlamento de Flaga.

R. Hulj Glens

Offerecidos, & prestes a todo o seruiço de Vossa Magestade.
As Ordens gerais das Prouincias de Flândes.
De mandado das mesmas Prouincias com Mutis 1641.

Reforçado com cinco caravelas que a história, como de hábito, para este tipo de navios, não registou o nome, o almirante holandês largou do Tejo a 18 de Setembro com destino a Cádiz, com vista a juntar-se à armada luso-francesa. O mau tempo, porém, fez arribar a Cascais o Almirante Gysels.

Só quando houve melhoria de tempo, passados alguns dias, é que a armada holandesa se fez ao mar e, certamente, na sua rota para sul cruzou-se com os navios do General Teles de Menezes mas, não se avistaram!

Assim continuaram a rumar para Cádiz e como não encontrassem a armada luso-francesa e temessem serem atacados pelos navios espanhóis surtos naquela baía, imediatamente retrocederam para as imediações do Cabo de S. Vicente, com vista a aguardar a frota espanhola das Índias Ocidentais.

Daqui o Almirante Gysels mandou um aviso a D. João IV dando conhecimento do sucedido, da sua posição e das suas intenções, pedindo o reforço de mais alguns navios portugueses.

Imediatamente, a 11 de Outubro, largou do Tejo uma esquadra de quatro navios — cujo nome não nos foi possível determinar — sob o comando de Rui Falcão, em demanda da esquadra holandesa e das cinco caravelas portuguesas. Durante 29 dias estes quatro navios portugueses pairaram ao largo do Cabo de S. Vicente e suas imediações em cumprimento da sua missão, mas foi tudo em vão!

É que, entretanto, a 4 de Novembro a esquadra luso-holandesa tinha encontrado a armada espanhola de D. Jerónimo Gomes de Sandóval, na força de 24 velas. Depois de um combate indeciso, em que os holandeses perderam dois navios, o mau tempo interrompeu o combate e o Almirante Adriano Gysels aproveitou para recolher ao Tejo, e invernar em Lisboa.

Pode dizer-se que já foi debaixo da invernada de 1641, em meados de Novembro, que regressaram ao Tejo os quatro navios de Rui Falcão e terminou a «Empresa de Cádiz» — onde Portugal tinha posto tantas e tantas esperanças — e em que a marinha portuguesa teve as suas primeiras baixas da Guerra da Restauração, três mortos e treze feridos, quando do canhoneamento do galeão São Bento.

A «Empresa de Cádiz» fora, na verdade, um insucesso e D. João IV achou por bem culpar o General António Teles de Menezes, destituindo-o das suas funções de Capitão General da Armada Real do Mar Oceano, passando o comando da armada portuguesa para o General do Mar Tristão de Mendonça.

Em Junho de 1641, o embaixador Francisco de Sousa Coutinho, o único diplomata de carreira da época, apresentou a Rainha Cristina da Suécia as suas credenciais e, em nome de D. João IV propôs uma aliança ofensiva-defensiva com o inimigo comum, a Espanha⁽¹²⁶⁾. Secundariamente, apresentou outras que iam desde uma cláusula sobre a libertação do Infante D. Duarte até propostas de incremento das relações comerciais entre os dois países e auxílio em armamento e munições a Portugal.

Depois de árduas conversações assinou-se o Tratado de Stokolmo, a 19 de Julho de 1641, no qual se firmava a paz entre a Suécia e Portugal e se estabelecia a liberdade mútua de comércio.⁽¹²⁷⁾

Importa salientar que este tratado era essencialmente comercial permitindo aos mercadores suecos o inteiro «perigrinar, passar, vir, e tornar assy por terra como por mar, por todas as Cidades, e Lugares do Reyno de Portugal, e dos Algarves e das Ilhas subditas» (Art. III), levando «aquellas couzas» que «à Real Magestade de Portugal importe muito», ou sejam, armas, munições e apetrechos navais, conforme consta do Art. V, que se transcreve:

«E como à Real Magestade de Portugal importe muito, que lhe venhão aquellas couzas, que pertencem para armas, e fabrica de Nãos, e Instrucção da Armada do mar, portanto se algumas armas, aparelhos, peças de bronze, ou ferro, corpos de armas, mosquetes, Espingardas, ballas, pelouros, machados, piques, espadas, Alfanges, polvora, morrão, e quaisquer outras que foram deste modo, e o pão de todo o genero, que os Ministros da Real Magestade de Suecia, moradores, e Vassallos levarem para os Reynos de Portugal, e dos Algarves, e para as Ilhas a elles sujeitas, as taes couzas, serão ahi livres, e izentas de todos os direitos e encargos; mas das que pertencem à fabrica, e aparelhos das Nãos, como amarras, cordas, velas, panos, e canhamos, mastros, madeiras, e bordos semelhantes, e tão bem de cobre, ferro, aço, e de outros metaes, e mineraes deste genero, trazidos em rude, ou lavrada materia se pagará o direito daquella quantidade, que se paga pelas outras gentes amigas, e confederadas, e sobre a qual ao depois se poderá convir.»

Como estas trocas comerciais se faziam «não forçada, mas livremente, de sorte que nada se venda, ou comprê senão por consentimento» (Art. VIII), e eram transportadas nas naus que «com vento prospero» navegavam entre Portugal e a Suécia, existiam várias disposições que contemplavam estes navios. Uma delas respeitava a possíveis naufrágios, especificando o Artigo XI:

«Se por tempestades ou força de ventos, ou por outro cazo derem à costa, ou nas praias, ou outros Lugares maritimos, as Nãos de huma, e outra Real Magestade de Suecia, e Portugal, e de seus Subditos, Vassallos, e moradores, serão obrigados os Ministros, e Officiaes de huma, e outra Magestade, e os Vassallos, e Subditos, quanto se puder fazer, a socor-

(126) — A Suécia foi um dos países beligerantes da Guerra dos Trinta Anos (1618 — 1648). A França, aliada à Holanda e Suécia combates a Espanha e o Imperador da Alemanha. Veja-se, na «Revista do Exército e da Armada Vol. XIX, ano de 1902, p. 21, o artigo de General Vitoriano Cezar» A Guerra dos Trinta Anos»

(127) — Vidé: «Collecção dos Tratados, Convenções...» de Borges de Castro.

rer com seu favor, e ajuda aos que por tal, ou outro modo forem naufragantes, e a pdr diligencia para que as Náos juntamente com os homens, e mercadorias se salvem, depois de salvas não serão devidas, mas lhes será livre sem algum impedimento, ou reconhecimento da praia partirem para sua Patria, ou para onde quizerem, pago só o justo prémio, e salario por seu trabalho, áquelles que recolherão para lugar seguro as mercadorias perdidas e puzerão alguma diligencia em as redimir.»

Mas também as deserções entre as tripulações dos navios suecos e portugueses foram tratadas no Art. XVII deste convénio:

«Se alguns Marinheiros, ou Ministros, que servem em as Náos da outra parte, e dos subditos e Vassallos do Reyno fogirem sem consentimento de aquelles a quem pertence para o Reyno, ou Vassallos, e subditos de outra Corôa, esta cauza se apresentará aos officiaes do Rey, ou Magistrado do Lugar, para onde se acolheo o Ministro Mareante, e conhecido o illegitimo apartamento, o fогitivo será tornado áquelle que o pedir, e se o fогitivo poder ser prezo pelo mesmo mestre, ou mercador, tenha direito de o tomar, e de provar a cauza do facto ao Magistrado do Lugar, o qual será obrigado a obrigalo por força de imperio a que torne á primera obediencia ou serviço.» (138)

Concluido o Tratado imediatamente estabeleceu-se uma cordial correspondência (139) entre a Rainha Cristina e a corte portuguesa, além da Suécia ter enviado três naus de guerra carregadas com armas, munições e apetrechos navais transportando, ainda, o embaixador português Sousa Coutinho.

Estas naus, comboidadas por uma esquadra sueca sob o comando do Almirante Bieekenstjerne, chegaram a Lisboa em 5 de Novembro de 1641 (140) mas a descarga do material que transportavam só se verificou no fim do ano. (141) Desse material avultavam 240 canhões de bronze e 220 de ferro e, destes últimos — os célebres canhões Finbanker, das fundições de Finspong — ainda se encontram em

(138) — Transcreveram-se os artigos XI e XVII do Tratado de Stokolmo por se figurarem com interesse para um estudo do Direito Marítimo Português, estudo que se encontra por fazer.

Consultem-se os artigos, publicados nos Anais do Club Militar Naval, dos anos de 1873 e 1881, «Uma análise da Evolução do Foro Naval Português» de Comdt. Costa Correia e «Subsídio para a História dos Achados do Mar e dos Naufrágios Ocorridos na Costa Portuguesa» de Capitão Gomes Pedrosa e «Águas jurisdicionais Portuguesas» de E. H. Serra Brandão. (139) — Consulte-se, na Biblioteca Nacional, na Coleção de Reservados, o Códice 816 P. fls. 282, a «Copia das Cartas, que a Rainha de Suecia escreveu a Sua Magestade o Serenissimo Rey D. João IV & a Rainha Nossa Senhora.

(140) — Comdt. Marques Esparteiro «A Marinha de D. João IV», p. 620.

(141) — No Códice da Biblioteca Nacional anteriormente referido consta a «Relação das Armas que de Reyno da Suecia tras Francisco de Sousa Coutinho, Embaixador ás Partes Septentrionais, em tres naus de guerra» com vistos de conferência datados de 31 de Dezembro de 1641.

Pelo interesse desta Relação e porque as quantidades de material recebidas serem diferentes das divulgadas em várias obras, e ainda porque, possivelmente algumas dessas armas terem servido na marinha — como talvez seja o caso do canhão AR — V — 1 do Museu de Marinha — transcreve-se a mesma no Doc. n.º 6.

Portugal alguns exemplares,⁽¹⁴²⁾ um dos quais na esplanada do Castelo de S. Jorge, apontado para os navios fundeados frente a Lisboa.



Nos últimos meses de 1641 Lisboa preparou, activamente, uma Armada de Socorro à Ilha Terceira.

Como é sabido, aquando da perda da Independência Nacional em 1580, a Ilha Terceira manteve-se fiel a D. António Prior do Crato e, só três anos depois, em 1583, tremulou naquela ilha a bandeira castelhana. Por isso Filipe II de Espanha e I de Portugal, de posse da Ilha Terceira, apressou-se a mandar construir à entrada da baía, protegido pelo Monte Brasil e com o seu principal poder defensivo voltado para a cidade, o Castelo de S. Filipe, uma das mais poderosas peças do sistema militar atlântico.

Mau grado D. João IV ter sido, em 24 de Março de 1641 solenemente aclamado em Angra, como Rei de Portugal, os castelhanos entrincheirados no Castelo de S. Filipe não se renderam e, durante mais de um ano resistiram a todas as tentativas e persuasões para que o fizessem.

Assim, separados apenas pelo casario da cidade, o pequeno forte de S. Sebastião içava a bandeira de Portugal, enquanto que na imponente fortaleza do Castelo de S. Filipe tremulava a castelhana.

De Espanha foram enviadas três expedições a socorrer o Castelo de S. Filipe da Ilha Terceira, governado por D. Álvaro de Viveiros, mas nenhuma delas levou a cabo o seu intento.

A primeira era composta por três navios sob o comando de Manuel Carto e Castro mas, no dizer⁽¹⁴³⁾ do Conde da Ericeira, «com tão infeliz sucesso que todos caíram nas mãos dos expugnadores», ou seja, dos portugueses.

A segunda expedição, sob o comando de D. Luis Peres Viveiros, era composta por dois navios ingleses fretados, transportando muita «gente e bastimentos» mas, estes, ao chegarem aos mares açorianos toparam com três fragatas holandesas e duas portuguesas e, como escreveu⁽¹⁴⁴⁾ o Conde da Ericeira, «receoso D. Luis dos navios holandeses, com quem os ingleses não queriam pelejar, e supondo os três da mesma conserva, se resolveu a entregar a gente que trazia aos da ilha, antes que aos holandeses. Buscou o porto, lançou a gente em terra, acudiu Francisco de Ornelas, e sem dificuldades fez todos os castelhanos prisioneiros, alcançando muitas munições e mantimentos.»

De Espanha mandaram mais dois navios, um enviado de Flandres, e o outro de Sevilha, mas, ao chegarem aos Açores, «ambos se renderam».⁽¹⁴⁵⁾

Perante a ineficácia dos socorros e, «na última desesperação» D. Álvaro de Viveiros «fez fabricar na fortaleza um pequeno barco, meteu-lhe dentro um capitão e dez soldados, com os poucos bastimentos que podia carregar tão pequena embar-

⁽¹⁴²⁾ — Consulte-se, na Revista Independência, Dezembro de 1981, Ano II — 2.ª Série, n.º 3, o artigo «Três Canhões da Guerra da Restauração».

⁽¹⁴³⁾ — In «História de Portugal Restaurado», 1.º vol., p. 154.

⁽¹⁴⁴⁾ — *Idem*, p. 155.

⁽¹⁴⁵⁾ — *Ibid.*

cação; escreveu a El-Rei Católico a extremidade em que se achava, de que só o podia livrar um grande socorro. . . despedindo D. Álvaro o barco, e tendo navegado pouco espaço foi colhido dos batéis (portugueses) que o esperavam. . . »⁽¹⁴⁶⁾

D. João IV, conhecendo a situação da Ilha Terceira e das tentativas de socorro castelhanas, resolveu formar uma grande armada com vistas a render a fortaleza de S. Filipe, mas entretanto, vieram más notícias do Ultramar.

Com efeito, em princípios de Dezembro chegou a notícia da invasão⁽¹⁴⁷⁾ do Maranhão e tomada de Luanda pelos holandeses, facto que causou uma natural reacção nos meios portugueses sendo opinião geral que, como protesto e justa represália, se retivessem no Tejo todos os navios holandeses que se encontrassem no nosso país, quer fossem os de guerra do Almirante Gysels quer mercantes e se confiscassem todos os bens de mercadores e súbditos da Holanda que estivessem em Portugal.

D. João IV, porém, não consentiu nesta justa actuação nem que se tomassem quaisquer outras medidas e mais nem suspeitou que o oferecimento do Almirante Gysels para colaborar com os seus navios na «Armada de Socorro à Ilha Terceira» fosse um pretexto para poder sair do Tejo. Para cúmulo, numa demonstração pública de boa fé, no Natal desse ano, mau grado o país estar empobrecido e em guerra, foi extremamente generoso nos seus presentes: ao almirante e ao general da frota holandesa ofereceu, a cada um, uma cadeia de ouro e um anel de diamantes, a cada comandante de navio, somente, uma cadeia de ouro!

Nos primeiros dias do ano de 1642 a «Armada de Socorro à Ilha Terceira», constituída por 18 navios holandeses e 13 portugueses⁽¹⁴⁸⁾ com 1500 soldados, estava aparelhada no Tejo, pronta a largar.

Os holandeses tiveram a primazia da saída e largaram no dia 6 de Janeiro para aguardarem, mar largo, pelos navios portugueses que saíam no dia seguinte, 7 de Janeiro. Porém, mal se apanharam fora da barra, aproveitando um bom vento sul, forçaram as velas e, de vento em popa, rumaram para a Holanda «trocando o Almirante o concerto ajustado pela infidelidade prevenida»⁽¹⁴⁹⁾ e, ainda, «mofando da credulidade dos portugueses»⁽¹⁵⁰⁾.

Vexados pela afronta, os portugueses seguiram para os Açores, com vento de travessia sempre a refrescar, até se transformar em violenta tempestade.

Hoje é praticamente desconhecida a descrição dessa tempestade, feita há mais de trezentos anos pelo Conde da Ericeira e, porque julgamos que é imerecido esse desconhecimento, não podemos deixar de transcrever⁽¹⁵¹⁾ as poucas páginas em que o faz e que, certamente, foram escritas por narração de algum marinheiro que teria embarcado na «Armada de Socorro à Ilha Terceira».

« . . . tendo só navegado quarenta léguas, levantou-se o vento, enrijosaram as nuvens, alterou-se o mar e cerrou-se a noite. . . Cresceu o vento,

⁽¹⁴⁶⁾ — Idem, p. 156.

⁽¹⁴⁷⁾ — «António da Fonseca embarcou-se em um barco no rio Quanza, saiu ao mar, livre dos holandeses, chegou à Baía da Salvamento, passou a Lisboa em uma caravela onde entrou a 20 de Dezembro» in «Hist. de Portugal Restaurado», do Conde da Ericeira, 1.º vol., p. 333.

⁽¹⁴⁸⁾ — Segundo se depreende do Decreto de 25 do Novembro de 1641 que mandava o Conselho de Guerra proceder à nomeação do almirante e capitães dos treze navios que constituíam a Armada de Socorro.

⁽¹⁴⁹⁾ — Conde da Ericeira, *ob. cit.*, p. 346 de 1.º vol.

⁽¹⁵⁰⁾ — Marquês Espartero, «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 50.

⁽¹⁵¹⁾ — *Ob. citada*, 1.º vol., p. 346.

e encheu-lhes as velas; mas, querendo que as levassem mais do que podiam, as da capitânia e almiranta rebentaram, sem lhes valer a prevenção dos pilotos, que haviam mandado prendê-las para lhes escusar o desafio. Padeceram os mastros a contenda da velas, e sentiram os navios o dano dos mastros. Viam-se atacados do mar e do vento pela frente e pelo fundo, e experimentavam penetrado o centro do impulso da água, sem poder resistir à disposição com que foram formados, nem prevalecer o socorro dos braços, que manesavam as bombas como armas defensivas. Outro mar lançavam as nuvens, e, dobrando-se ao mar o poder, furiosamente sepultava os navios, e no mesmo instante os levava ao céu, não querendo salvá-los, caso onde só se encontram estes termos incompatíveis.

Conjurados os elementos, cada um deles pretendia ostentar o seu poder: o vento, incentivo da guerra, intentava lograr a vitória, de que a água, por ser no próprio país, se queria fazer senhora; os relâmpagos, rompendo o ar, publicavam com as vozes dos trovões ser o fogo o mais poderoso; a terra esperava triunfar dos despojos da batalha, vencendo com a reserva; porém, não lograram os elementos a interpretação da noite, porque os navios resistiram até chegar o dia; mas, tendo ganhado o sol, melhoraram o partido, confundiram-lhe as nuvens a luz, e roubava a névoa a vista com que pudera o dia coroar-se também por noite. Na aflição de contender com tantos e tão poderosos inimigos, passavam os aflitos navegantes de um perigo a outro perigo, e de um cuidado a outro cuidado. Rompiam os clamores o ar, e abriam os vótos o céu, que nunca Deus é tão buscado, como quando é muito temido. Todos queriam mandar e nenhum acertava a obedecer, e nem o preceito era socorro, nem o acerto remédio. Já tôdas as velas, em divididos pedaços, eram triunfo do vento, e já tôdas as cordas, em desbaratada confusão, eram despójo das ondas: faltava aos mastros de todo a força, e aos lemes totalmente o govêrno; só as tabuas, por unidas, faziam maior resistência.

A capitânia buscou o sul por amparo, e, achando daquela parte o vento oposto, depois de tentar vários rumos, voltou à terra que esperava Tristão de Mendonça, aberta a sepultura. Lançou uma âncora defronte da praia da Albufeira, sete léguas da barra de Lisboa, e, vendo que não cessava o temporal, mandou cortar o mastro grande, por experimentar se amainava a fúria do vento com este tributo. Porém, reconhecendo-se que era maior o empenho, lhe sacrificou cegamente a vida e a de seu filho Henrique de Mendonça, D. Sebastião de Vasconcelos, que servia o posto de mestre de campo (¹). D. Diogo de Portugal, Rui Teles de Meneses, capitães de infantaria. Com estes fidalgos, o piôto e alguns marinheiros, se meteu Tristão de Mendonça no batel do seu navio, contra a opinião dos que ficaram, protestando que o não largasse. Pareceu-lhe inveja esta advertência, e, sem fazer caso dela, saiu o batel, ou tumulto destes fidalgos, a pelejar com poucas forças, contra poderosos inimigos, que as não haviam diminuído. Ao entrar no batel caiu ao mar Tristão de Mendonça; livraram-no

(¹) — «Com a criação do cargo de mestre-de-campo-general (general de infantaria) todos os torços de um govêrno das armas de uma provincia ficavam sob a sua alçada. Este mesmo posto designava também o chefe do estado maior de um exército». Carlos Salvagem in «Portugal Militar», p. 386. Assim, é possível, que D. Sebastião de Vasconcelos desempenhasse nesta amada função que corresponderam às do actual chefe do estado maior.

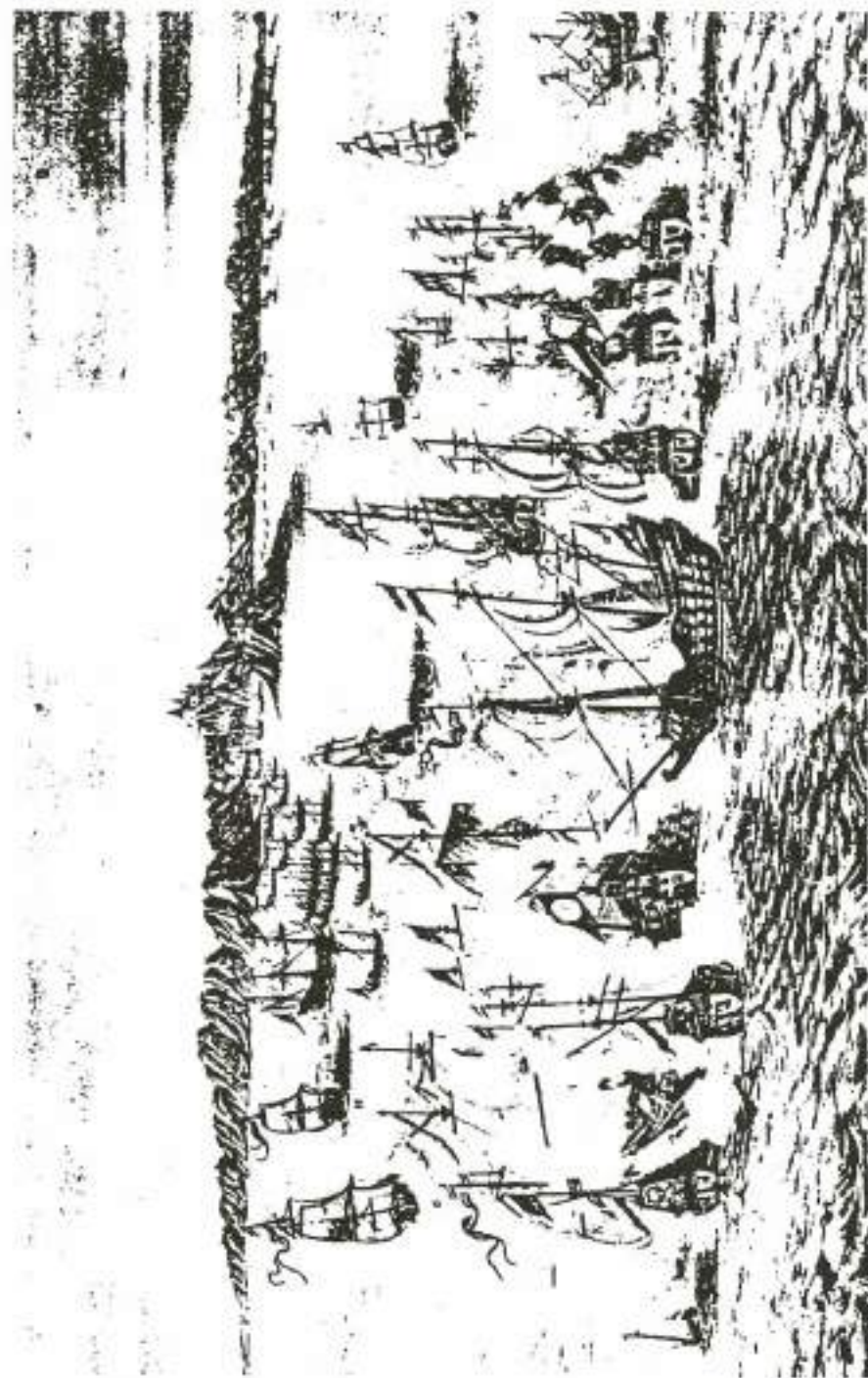
com grande trabalho e não lhe deram muito espaço de vida, porque o batel, antes de chegar a terra, o sepultaram as ondas, salvando-se só o piloto e um marinheiro. Parece não esperava o vento mais que este sacrificio: saltou à terra e favoreceu o navio, lançando-o ao mar. Fêz êle em breve espaço grande jornada. Cerrou-se a noite, e sentindo os navegantes que se encostava a terra, se deram por perdidos. Dispararam algumas peças com tão boa fortuna que, sentindo-se o rumor delas na Torre de S. Gião, levantou farol. Julgaram esta luz por Santelmo, antiga e não averguada confiança dos navegantes. Buscaram-na com novo valor e com grande fortuna, e, ao romper da manhã, deram fundo no rio de Lisboa.»

O Almirante Francisco Duarte, prático e valoroso (**), ia embarcado em S. Nicolau, navio muito pesado. Acudia pouco ao leme, e, trabalhando muito com a lôrça das ondas, veio perdê-lo. Quis o Almirante remediar, com pipas ligadas, esta falta. E não havendo quem se resolvesse a entrar no batel para as acomodar, o Almirante se meteu nêle, e, trabalhando quanto lhe foi possível, não pôde conseguir o que intentava. Avistou o navio a Lourinhã, doze léguas da barra de Lisboa, e lançou ferro defronte de um sitio chamado Peralta. Reconhecendo o Almirante brevemente que a amarra se ia trincando, a mandou cortar de dia, por se não perder de noite; e, não lhe faltando acôrdo para solicitar todos os remédios divinos e humanos, depois de exortar a todos, lembrando-lhes o perigo em que estavam, a pedir a Deus perdão de suas culpas (porque até padeceram a desgraça de não levarem no navio algum sacerdote) fabricou jangadas, em que meteu soldados e marinheiros. Salvaram-se 32 e pareceram 140, porque os mares repetidos e os penedos insuperáveis os fizeram em pedaços.

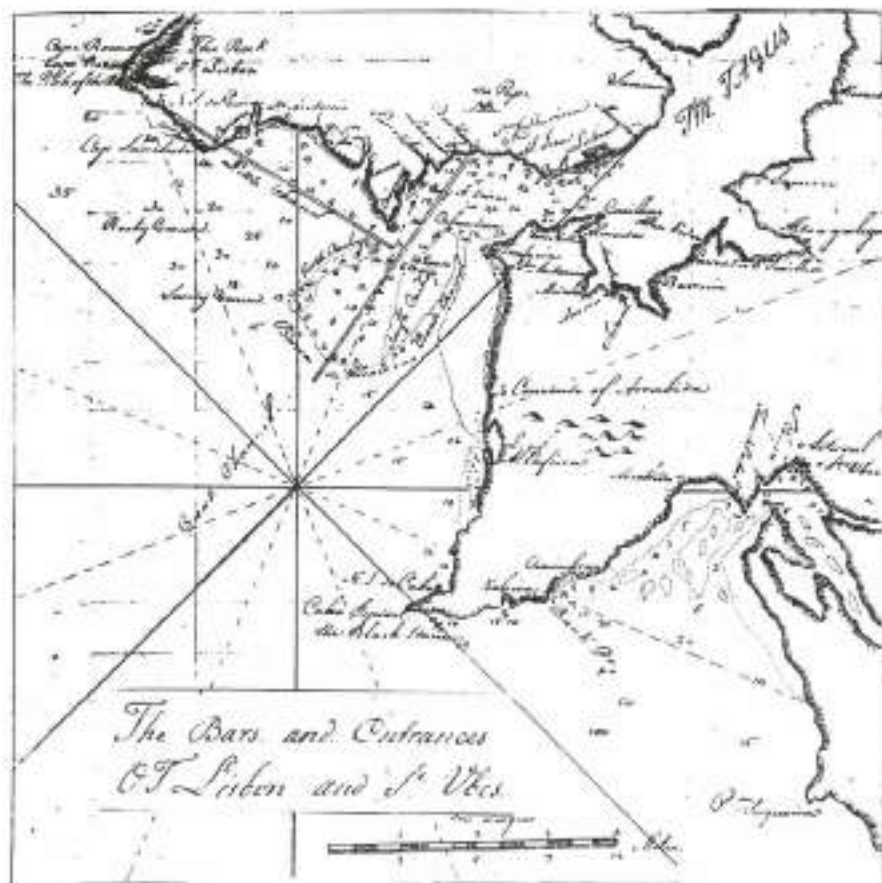
O Almirante aguardou a que de todo se desfizesse o navio, dizendo (como repetiram os que se salvaram) que se acaso saísse do naufrágio com vida, não queria dar conta a El-Rei mais que da sua desgraça, constância digna de eterno louvor. Lançou-se ao mar na última tábuia, que brevemente o levou a terra. Esperava-o nela um pedaço do navio, que tanta diligência fizera por salvar. Deu-lhe tão grande golpe que logo desapareceu aos que de terra viam lastimosamente a sua infelicidade. Os mais navios da armada se salvaram com grande trabalho, em vários portos. Sentiu El-Rei esta desgraça e pagou com muitos sufrágios as linezas dos que morreram em seu serviço, fazendo juntamente várias mercês a seus herdeiros.»

A «Armada de Socorro à Ilha Terceira» redundara em tremenda tragédia, com a perda de muitas dezenas de vidas e de um galeão, o «São Nicolau». Dos treze navios que a 7 de Janeiro tinham largado do Tejo só dois — um dos quais, possivelmente, o galeão S. Pedro de Hamburgo, comandado por Jorge de Mesquita, e um outro do comando de F. Arcos — tinham conseguido chegar à Ilha Terceira, em 11 de Fevereiro. Os outros 11 navios, destroçados, tinham arribado, naufrá-

(**) — «excelente oficial de catavento, marinheiro sem par e soldado valoroso» chamou Marques Esparteiro, em «A peça do Porto das Barcas», Rev. «Occidente», LXXVIII, p. 78, ao Almirante Francisco Duarte.



Combate naval na Barra de Goa, em Janeiro de 1638
Gravura holandesa reproduzida da História da Expansão Portuguesa no Mundo



A Barra do Rio Tejo e do Rio Sado,
segundo um desenho do Séc. XVII (?)
(Mapa da Biblioteca do Exército)

gando um deles, o galeão «São Nicolau», escapando de igual destino a nau capitania porque «dispararam algumas peças com tão boa fortuna que, sentindo-se o rumor delas na Torre de S. Gião, levantou farol.»

Por estas linhas do Conde da Enceira⁽¹⁵²⁾ depreende-se que na Torre de São Gião — hoje chamada Torre de São Julião da Barra — já funcionava, pelo menos quando necessário, um farol, certamente uma enorme fogueira de lenha resinosa ou, então, de carvão de pedra ou alcatrão ardendo em caldeirões de ferro.

A ser assim, o farol de S. Julião da Barra, embora de carácter eventual, já funcionava muito antes de 1775, data vulgarmente considerada como o da sua inauguração.

À data da Restauração na costa portuguesa apenas existiam três faróis. O documento mais antigo que se conhece aludindo a um farol data de 1515 e refere-se ao da Torre do Convento de São Francisco, no Cabo de S. Vicente, ao que parece mandado estabelecer pelo Bispo do Algarve D. Fernando Coutinho «compadecido da muita necessidade que d'elle tinham os navegantes e poderem com aquella luz, ter aviso em tempo de tempestade e se fazerem ao largo, desviando-se do perigo.»⁽¹⁵³⁾ Porém, pouco mais de um século durou este farol pois, em 1587, foi arrasado por Francisco Drake. Tera sido reconstruído em 1606 e, ao que parece, desde então tem se mantido sempre em actividade.

O segundo farol estabelecido na costa portuguesa foi o da Guia montado junto à ermida de Nossa Senhora da Guia, em Cascais. Embora a tradição popular lhe atribua a primazia da longevidade dos nossos faróis, a verdade é que entrou em funcionamento em 1537, para ser aceso, unicamente, durante oito meses por ano, com um consumo total de uma pipa de azeite.

O terceiro farol em antiguidade foi o da igreja de Nossa Senhora da Luz, na Foz do Douro, estabelecido em 1557 e totalmente remodelado num edifício próprio — o primeiro a ser construído em Portugal para tal fim — em 1660 ou em 1761.⁽¹⁵⁴⁾

Mas, além destes faróis, teriam existido⁽¹⁵⁵⁾ ao longo de toda a costa portuguesa as chamadas «Casas do Facho de borda-mar» simples edifícios com alojamento para um número reduzido de homens de guarnição, com um poste de madeira em cima do qual se colocava uma lanterna acesa, ou os simples «luzeiros», grandes archotes de resina ou enormes mechas torcidas emersas em azeite ou em cebo derretido, que as autoridades locais mandavam acender nos pontos da costa mais propícios a encaihes, quando algum navio se aproximava.

Data dos finais do Séc. XVIII um excelente roteiro marítimo holandês, de autoria de Nicolas Jansz Voogt «geometra e mestre de matemática», que é completado por um Atlas coligido por Joannes Van Keulen «mercador de livros e cartas marítimas».

⁽¹⁵²⁾ — Ob. cit., 1.º vol., p. 347.

⁽¹⁵³⁾ — Port., Dic. Histórico, 5.º vol., p. 703.

⁽¹⁵⁴⁾ — Consulte-se «Port., Dic. Histórico», termo Pharol, e «Faróis, Sentelelas do litoral português» in Revista «Club do Coleccionador», Ano 2, n.º 1.

⁽¹⁵⁵⁾ — Vide «O Facho de Bonança», comunicação apresentada no III Congresso da Associação Portuguesa dos Amigos dos Castelos, realizado em Santarém em Outubro de 1987. Consulte-se, pelo meu interesse o capítulo relacionado com «Vigias» § 31 a § 40 do «Regimento dos Captaes, mores, mais captaens e officiaesy...» de D. Sebastião e que D. João IV manteve com rigor.

Nas cartas das costas de Portugal são bem visíveis os sinais representativos de alguns «fachos». Como estes são representados por dois sinais diferentes como se observa, por exemplo, na barra do porto de Viana, pode-se admitir que não tinham as mesmas características, possivelmente uns seriam de «Tipo fogueira» outros de «luz fixa».

E, ainda dentro das suposições, ao observarem-se a representação do porto de Caminha e comparando-a com a descrição feita por Nicolas Jansz a páginas 74 do seu Roteiro: «dentro el emboscader o N.E., quanto al arte, ay una raca cerca del lado del zur sobre la qual ay una cassita» poder-se-á concluir que esta «cassita» seria a Torre de um «facho» de luz fixa, que desempenharia as funções de farolim de balizagem.

Segundo Penteado Neiva⁽¹⁵⁶⁾ um período importante na vivência dos Fachos foi certamente o da Restauração. Este período de guerra e a forte pirataria que assolava a costa portuguesa obrigou os Administradores dos Conselhos a tomar medidas eficazes entre as quais a revitalização dos locais de vigia e de defesa.

Não obstante as medidas de revitalização dos Fachos, determinadas por D. João IV, não se encontrou qualquer documentação testemunhando essa actividade, a não ser uma passagem⁽¹⁵⁷⁾ das Actas da Câmara Municipal de Esposende, de uma sessão realizada em 25 de Abril de 1644 onde consta que «por Ordem de Sua Magestade foram mandados colocar vigias nos Fachos desta vila e de S. Bartolomeu. Em cada facho deviam ser colocados dez homens; quatro de arcabuzes e quatro de lanças, da aldeia e os restantes dois desta vila que deviam ser mareantes, os quais levariam armas de fogo e os de arcabuzes levariam pólvora, balas e cordas, sob pena de serem castigados...»

Ao longo da costa portuguesa existiam mais «Casas do Facho» ou «Atalaias do Mar» ou simplesmente «Atalaias», em regra pequenas torres cilíndricas situadas nos pontos mais elevados, providas de lenha e archotes para poderem fazer «larga fumada» ou grandes fogueiras, conforme fosse dia ou noite, com vista a alertarem as povoações. Nestas, os «vigias» mal avistavam os sinais tocavam os sinos a rebato, avisando os moradores para se prepararem ou para a luta ou para a fuga. Eventualmente, em noites de tempestade e em caso de navio em perigo de naufragar, estas atalaias podiam, ainda, servir de farol.

As atalaias — algumas delas do tempo dos romanos e árabes — multiplicaram-se⁽¹⁵⁸⁾ e, segundo um mapa do «Reino do Algarve», datado de 1801, atingiam o número de trinta e nove.

Ainda hoje se encontram ruínas ou vestígios dessas atalaias das quais algumas foram convertidas em faróis, de que são exemplo os do Cabo Carvoeiro e do Forte do Cavalo em Sessimbra.⁽¹⁵⁹⁾

Adolfo Loureiro escreveu⁽¹⁶⁰⁾, em 1904, que «para se demandar a barra do Douro enfia-se a ermida de S. ^{ta} Catarina com a de S. Miguel, até a antiga Cruz

(156) — Em «O Facho da Bonança».

(157) — Citação do Penteado de Neiva, ob. cit.

(158) — Veja-se o que João Vilago escreveu em «Andam Mouros na Costa», in «Revista Studia», n.º 45, p. 298, sobre atalaias.

(159) — Veja-se João Vilago, ob. cit.

(160) — Consultem-se as notas (101) p. 45 a (346) p. 137 de «As Raízes das Instituições Militares Portuguesas».

(161) — In: «Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes», p. 205.

ou Pilar. O fim que tinham para a navegação esta Cruz e a Torre do Anjo (Cantareira) deduz-se das inscrições, que n'esta ainda se lêem no alto d'ella, do lado nascente.

Essas inscrições em latim referiam, segundo uma tradução de Adolfo Loureiro, o seguinte:

«Desejo que voltem sãos e salvos, ou que vão e voltem são e salvos com Deus», conforme a interpretação dada ao R.D.

«Miguel da Silva, Bispo eleito de Vizeu, mandou construir esta torre para dirigir a navegação, elle mesmo deu e consignou campos comprados com o seu dinheiro, com o rendimento dos quaes foram acesos fogos de noite perpetuamente na torre, no anno de 1527.»

«Miguel da Silva, Bispo de Vizeu, para salvação da navegação, mandou construir as duas torres e levantar as quatro columnas no anno de 1536.»

Como Adolfo Loureiro comentou: «vé-se d'aqui os cuidados que merecia antigamente o assignalar bem a derrota que deviam seguir os navios na sua entrada no Douro, e acautelal-os dos perigos».

Voltando ao insucesso da armada de Tristão de Mendonça Furtado, a missão de socorro à Ilha Terceira manteve-se. Assim logo foi que possível ⁽¹⁶¹⁾, largou do Tejo uma esquadriha de sete ⁽¹⁶²⁾ caravelas — uma das quaes a «Nossa Senhora da Nazaré de Santa Ana ⁽¹⁶³⁾ — sob o comando do General de Mar e Terra António de Saldanha, capitão-mor da Torre de Belém.

Com vento favorável e bom mar a esquadriha chegou à Ilha Terceira em pouco tempo. Entretanto tinham-se dado grandes acontecimentos. A 16 de Março D. Álvaro de Viveiros entregara a fortaleza de S. Filipe tendo saído, com a sua guarnição «com todas as honras que satisfazem aos rendidos» ⁽¹⁶⁴⁾ e, dias depois, possivelmente a 20, largara para Lisboa numa caravela — cujo nome a história não registou — o Governador Francisco de Ornelas, para dar a D. João IV e boa nova da independência total dos Açores.

António Saldanha viu goradas as suas aspirações de conquistar o Castelo de S. Filipe ⁽¹⁶⁵⁾ mas a sua acção na ilha, durante uma curta estadia, foi bastante produtiva, destacando-se o levantamento de um Terço de Infantaria e a formação de

⁽¹⁶¹⁾ — Em «A Marinha de D. João IV», ob. cit., p. 632, o Comdt Marques Esparteiro indicou a data de largada de Lisboa em 18 de Março de 1642 mas, em «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 8, refere que a caravela «N.ª S.ª da Nazaré e Santa Ana» em 6 de Março entrou em Angra, vinda de Lisboa. O governador espanhol da Terceira, D. Álvaro de Viveiros, rendeu-se nesse dia, terminando o domínio espanhol na ilha». Alguma-se-nos que estas datas não estão correctas porque a rendição de castelhanos da fortaleza de S. Filipe foi a 16 de Março de 1642 e, segundo o Conde da Ericeira, ob. cit., 1.º vol., p. 157, «poucos dias depois de entregue a fortaleza, chegou à Ilha António Saldanha, capitão-mor da Torre de Belém, com cinco caravelas».

⁽¹⁶²⁾ — O Dec. de 21 de Fevereiro de 1642 mandava que «fossem nomeados capitães para sete caravelas que em companhia de António Saldanha, deviam fazer derrota para a Ilha Terceira». O Cor. Madureira dos Santos, in «Catálogo», 1.º vol., p. 70 refere que «os sete capitães-de-mar-e-guerra nomeados eram Ruy de Brito Falcão, Luis Velho, António Galvão, Luis de Avelar, João do Amorim, João de Sousa Falcão e Theodosio de Oliveira». Conforme o Conde da Ericeira, ob. cit., 1.º vol., p. 157, destas caravelas só cinco chegaram à Ilha Terceira.

⁽¹⁶³⁾ — Comdt. Marques Esparteiro, in «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 8.

⁽¹⁶⁴⁾ — Conde da Ericeira, ob. cit., 1.º vol., p. 157.

⁽¹⁶⁵⁾ — Filipe II chamava-lhe o meu «castello de San Phelippe del Monte Brasil de la isla Terceira» mas o povo açoreano designava-o por «Castelo de S. Filipe».

duas Companhias de Cavalo, tropas que trouxe para Lisboa nas suas caravelas e em duas navetas em torna-viagem da Índia, terminando, assim, a missão de socorro à Ilha Terceira.



Com o regresso da armada de socorro à Ilha Terceira o Terço da Armada foi mandado invernar⁽¹⁶⁶⁾ na vila de Cascais e nos aquartelamentos do Castelo de S. Jorge, em Lisboa, que, à data, estava sob o governo do Tenente Mestre de Campo General Belchior de Lemos Brito.

Um pequeno episódio, ocorrido entre o Governador do Castelo e o Sargento-mor do Terço da Armada Diogo Sanches del Paço⁽¹⁶⁷⁾ revela bem o espírito de corpo e de independência desta unidade de marinha.

Tendo o Governador Lemos de Brito dado, directamente, determinada ordem ao tambor-mor do Terço da Armada, este recusou-se a cumpri-la alegando «q̃ não conhecia outro official, mais que o Sarg.^{to} mor»⁽¹⁶⁸⁾. Face a esta recusa o Governador do Castelo mandou-o prender mas, acto continuo, o Sargento-mor Sanches del Paço exigiu — possivelmente de armas na mão — que o preso fosse solto. Então o Governador do Castelo mandou «prender em caza» o Sargento-mor, apresentando, superiormente, um «memorial» da ocorrência.⁽¹⁶⁹⁾

Coube ao Rei apaziguar os ânimos e mandar levantar uma devassa⁽¹⁷⁰⁾ que, segundo o Decreto de 23 de Fevereiro de 1642, visava, apenas, indagar quem devia tomar e dar o nome ao Castelo».

Nos meses seguintes procedeu-se a uma substituição de alguns dos capitães das companhias de infantaria do Terço da Armada e, assim, ingressaram nesta Unidade «o Capitão castelhano que veio do Brasil»⁽¹⁷¹⁾ Jerônimo Hinojosa, o Capitão João Ferrão de Castelo Branco⁽¹⁷²⁾ e André Araújo, especificando o diploma que a nomeação deste último «se cumpria sem discussão»⁽¹⁷³⁾.

Cabe aqui frisar que, em princípios de 1642, a 6 de Janeiro, largou para a Índia a caravela Nossa Senhora de Oliveira e Santo António, sob o comando de António Cabral.⁽¹⁷⁴⁾ Esta caravela,⁽¹⁷⁵⁾ embora tivesse largado de Lisboa fora da época normal fez, contudo, uma excelente viagem.

D. João IV, por Alvará de 1 de Abril de 1643, mudou-lhe o nome para S. João mas o Padre Francisco Cabral ao celebrar um solene Te-Deum de acção de graças pela rendição dos espanhóis, por engano, chamou-lhe «Castelo de S. João Baptista» e foi com este nome que passou a ser conhecido.

Para um melhor esclarecimento consulte-se: «O Castelo de S. João Baptista da Ilha Terceira e a Restauração de 1640» por Capitão Spínola de Melo.

⁽¹⁶⁶⁾ — Dec. de 23 de Out. de 1641.

⁽¹⁶⁷⁾ — Dec. de 1 de Fev. de 1642.

⁽¹⁶⁸⁾ — Vide em «Synopsis» de Chaby, 1.º vol. p. 81 e «Memorial do Tenente Mestre de Campo Geral do Castelo de S. Jorge», transcrito em Anexo, doc. n.º 7.

⁽¹⁶⁹⁾ — Idem.

⁽¹⁷⁰⁾ — Dec. de 1 de Fev. de 1642.

⁽¹⁷¹⁾ — Dec. de 19 de Maio de 1642.

⁽¹⁷²⁾ — Dec. de 25 de Maio de 1642.

⁽¹⁷³⁾ — Dec. de 29 de Julho de 1642. Veja-se, também, o «Catálogo», 1.º vol., p. 74.

⁽¹⁷⁴⁾ — Vide «Três Séc. no Mar», I Parte, p. 9.

⁽¹⁷⁵⁾ — Por vezes designada como patacho ou naveta.

A longa experiência de navegação dos portugueses permitira estabelecer, os períodos de partida das diversas armadas que, depois, foram fixados pela lei.

Assim, de acordo com o Alvará de 17 de Novembro de 1621, na navegação para as «partes do Brazil», Ilha de S. Tomé, Cabo Verde e Angola, podiam os navios sair de Lisboa desde o «1.º dia de mez de Agosto de cada anno até por todo o mez de Março do anno seguinte, que são oito mezes», regressando de maneira a que pudessem chegar em Agosto ou Setembro, a fim de terem a protecção da Armada de Guarda Costa ou Armada de Verão.

Um parecer ⁽¹⁷⁶⁾ da Junta de Pilotos da Carreira da Índia indicava que «as naos que partem deste porto (Lisboa) para a Índia que em Março partem aresoadamente, e com quantos dias menos delle andado, melhor, e a navegação partindo tarde como em Abril he muy arriscada e trabalhosa.»

Um adágio popular indicava que «basta partir no último de Fevereiro, mas tarda no primeiro de Março» mas, não obstante o parecer dos pilotos e a sabedoria popular os navios da carreira da Índia, por norma atrasavam-se sempre e, a maior parte das vezes ⁽¹⁷⁷⁾ largavam de Lisboa a meados de Abril e, até mesmo em finais de Maio. ⁽¹⁷⁸⁾

O Almirante Botelho de Sousa conta ⁽¹⁷⁹⁾ o seguinte caso:

«No dia 10 de Abril de 1642, partiu para a Índia o galeão S. Bento; capitão-mor D. João da Gama. Na manhã deste dia entrou a bordo Sua Magestade El-Rei D. João IV e, como alguns officiaes lhe observassem que não partiam por estar muito feio para embarcar, respondeu: quem até agora não embarcou, não embarcará daqui por diante. O galeão perdeu-se em Moçambique, em 27 de Dezembro do mesmo anno.»

Os navios que largavam do Reino com destino à Índia, depois de escalarem Moçambique, chegavam a Goa geralmente em Novembro, isto é, já finda a monção. No entanto se a viagem tivesse sido boa podiam chegar em Outubro, ou Setembro ou até antes, como sucedeu ao galeão Botafogo do comando de Jorge Figueira que, partindo de Lisboa com a Armada de Viagem de 25 de Março de 1512, chegou à barra de Goa em 20 de Julho, com menos de quatro meses de navegação. Mas podem-se registar outros exemplos ⁽¹⁸⁰⁾ como a nau Santo António coman-

⁽¹⁷⁶⁾ — Este interessante Parecer encontra-se transcrito por Alberto Iria em «Da navegação Portuguesa no Índico no Século XVII», p. 55. Pelo seu grande interesse, transcreve-se em Anexo, Doc. B.

⁽¹⁷⁷⁾ — Conforme se pode verificar no interessante estudo de João Vidago «Sumário da Carreira da Índia, publicado nos Anais do Club Militar Naval, anno de 1963, De 1500 a 1635, segundo José Gentil da Silva no estudo «Rota do Cabo», in «Dicionário da História de Portugal» dirigido por Joel Serrão, 3.º vol., p. 674, «durante esses 136 anos, em 918 partidas das armadas do Tejo, 67% são em Março ou Abril...»

⁽¹⁷⁸⁾ — A armada de 1632, por falta do vento, ainda em 20 de Maio estava no Tejo, pelo que o Conselho de Estado não autorizou a sua saída. O mesmo teria acontecido com a armada de 1621 e, para alguns autores também teria sucedido à armada de 1606 mas, para outros, este atraso foi devido à presença de uma armada holandesa bloqueando a barra de Lisboa.

⁽¹⁷⁹⁾ — Consulte-se «Subsídios para a História Militar Marítima da Índia» 4.º vol., p. 244, de Alm. Botelho de Sousa.

⁽¹⁸⁰⁾ — Vide: Sumário da Carreira da Índia «de João Vidago, José Gentil da Silva, no citado estudo «Rota do Cabo», p. 674, indica

«A duração de viagem varia entre limites amplicsimos: quatro meses (conhecessemos porém 17 casos em tudo nada mais curtos) e quase anno e meio se há invernada.»

dada por Francisco da Cunha, que largou do Tejo em 23 de Abril de 1519 e chegou a Cochim com quatro meses e três dias de viagem, ou a do galeão Santo António da Esperança que, sob o comando de João da Costa Valente, largou de Lisboa em 6 de Abril de 1645 e atingiu a Índia três meses e vinte e sete dias depois⁽¹⁸¹⁾ ou, ainda, a viagem de caravela N.º S.º da Nazaré e Santa Ana que partiu de Goa com o ex-Governador António Telles de Meneses «muito valoroso e prático no exercício da navegação»⁽¹⁸²⁾ e levou de viagem quatro meses.

O Conde de Ericeira indicou⁽¹⁸³⁾ que «saíram neste tempo da barra de Lisboa, para socorro da Índia, os galeões S. Bento, de que era capitão-mor D. João da Gama, e Nossa Senhora de Penha de França, que governava João da Costa, os patachos N. Senhora do Rosário e N. Senhora de Oliveira, governados por António Cabral e Pedro de Oliveira.» Porém o Comandante Marques Esparteiro em a «Marinha de D. João IV»⁽¹⁸⁴⁾ refere que esta armada era constituída, além do galeão S. Bento, pela «Naveta N.S. da Penha de França, Capitão João da Costa Valente, . . . Patacho N.S. do Rosário e Santo António, Capitão Pedro de Oliveira.» Mas, ao historiar a vida destes dois navios indica⁽¹⁸⁵⁾ que largaram do Tejo com destino à Índia em 24 de Dezembro de 1642.

A confirmar-se esta data pode-se admitir que o galeão S. Bento, por ordem expressa do Rei D. João IV, largou do Tejo a 10 de Abril mas que a naveta e o patacho, por ainda não estarem devidamente aparelhados e terem perdido a oportunidade de partida, só tenham largado a 24 de Dezembro.

Mas, o que é um facto, o galeão S. Bento jamais alcançaria o seu destino. «O S. Bento — escreveu⁽¹⁸⁶⁾ o Conde da Ericeira — perdeu-se em Moçambique. Salvou-se parte da gente e o capitão-mor, que faleceu em terra dentro de poucos dias. Destas e doultras desgraças, sucedidas na viagem e guerra da Índia, se originou a opinião de que seria fácil fabricar-se uma calçada de ossos, que chegasse de Portugal a Goa, em que se contam mais de 5.500 léguas de distância, se se dera caso que se pudessem ajuntar os corpos dos portugueses mortos nesta arrojada e gloriosa conquista.»

A meados de Fevereiro de 1642 começaram os trabalhos da preparação da «frota de 20 navios a sair dentro de uns meses.»⁽¹⁸⁷⁾ Assim, foram mandados nomear⁽¹⁸⁸⁾ 9 capitães e prover a nomeação de mais nove «além de, pouco tempo depois, o Decreto de 5 de Maio ter mandado passar patentes de «capitães da armada» aos comandantes dos 18 navios que formariam a «Armada de Verão de 1642» a qual seria, ainda, aumentada com mais «quatro naus de bom porte.»⁽¹⁸⁹⁾ que se iam fretar e, para as quais, já estavam escolhidos os respectivos comandantes.⁽¹⁹⁰⁾

(181) — Comd. Marques Esparteiro in «A Marinha de D. João IV», p. 645.

(182) — Conde da Ericeira, ob. cit., 1.º vol., p. 172.

(183) — In: «Hist. de Portugal Restaurado», 1.º vol., p. 414.

(184) — A páginas 637 dos Anais do Club Militar Naval, ano de 1973.

(185) — In: «Três Séculos no Mar», II Parte, 1.º vol., p. 21 e XI Parte, 1.º vol., p. 14.

(186) — Ob. cit., 1.º vol., p. 414.

(187) — Decreto de 15 de Fevereiro de 1642.

(188) — Idem.

(189) — Veja-se o «Rol dos Capitães» que acompanha o Dec. de 5 de Maio de 1642.

(190) — Idem.

Com base no «Rol dos Capitães», que acompanha o Decreto de 5 de Maio (161), na consulta de várias obras e em legislação da época indica-se a provável constituição da «Armada de Verão» ou «1.ª Armada de Guarda Costa (1642)».

Navio	Ton.	B.F.	Comandante	Diversos	Observações
Galeão Bom Jesus de S. Teresa	650	60	Pedro Carrero (?)	Capitão	D. Comd. Manuel Espinho, ob. cit., I, Parte, p. 52, apresenta os seguintes dados: «98» — Galeão «Bom Jesus de Portugal», 1250 ton 60 b.t. Embora não seja indicado este navio, a pág. 53 indica que «não chegou a ser».
Galeão São Belazar	650	40	Cosme do Couto Barbata	Almirante	Verde (Syncope) p. 1.ª ed., p. 54.
Galeão São Pantaleão	600	36	Luís de Silva	Mestre de Campo	— Comd. e Cap. mar que: André Tenudo
Galeão Santa Margarida	600	36	D. António de Almeida		— Comd. Luís Vello, seguiu uma relação anexa ao Decreto de 16 de Fevereiro de 1642.
Galeão Santo Miguel	700	36	António de Mes e Castro		
Galeão, nau (?) de Hamburgo	600	36	Jorge Mesquita Castelo Branco		— Galeão S. Pedro de Hamburgo, 30 b.t.
(*) Galeão Santa Catarina	250	20	Filipe Pedro Carrero		
(*) Galeão N.ª S.ª de Nazaré	320	22	Nuno Gonçalves Faria	Fredado	
(*) Galeão Bom Jesus de Bouças	200	18	Francisco de França		
Fragata São João	300	24	Francisco Fieiro Brandão	Fragata nova	— Fragata São João Barros
Fragata São Theodoro	180	14	Luís Vello	Fragata nova	— Comd. Domingos de Sousa
Fragata Moandê	?	?	Theodoro de Oliveira		
Fragata Santa Ana Maria	60?	3	Diogo Leite Pereira		
(*) Fragata Santo António	120	14	Luís de Lemos Faro		
Unça São Pedro	600	30	Francisco Fieiro Brandão		— Galeão S. Pedro o Grande
Unça Santo António	500-400		Estevão Peiry		
Unça Santo André	550		Cosme do Couto		— Galeão S.ª Anja Comd. Theodóro de Oliveira Leite.
(*) Navete Madre de Deus da Estrela		30	Miguel de Cabedo		
Nau: ?			Gaspar de Paiva		
Nau: ?			Custódio Fanacho		
Nau: ?			António Reiz Ficão		
(*) Brulio Nossa Senhora Rosário			Alfonso Manuel Dias		
(*) Brulio N.ª S.ª do Amparo			Alf. Francisco de Brito		

A «Armada de Verão» estava sob o comando do general António Teles de Menezes, já reabilitado do insucesso da «Empresa de Cádiz» e nomeado para substituir o General Furtado da Mandonça, morto no naufrágio do Galião São Nicácio.

Teles de Menezes tinha como subordinados directos o Almirante Fernão da Silveira e o Mestre de Campo Luís da Silva, porém, dias antes da largada — que se verificaria a 17 de Julho — o Almirante Silveira por «se achar doente e necessitado de se curar» (197) foi substituído por Cosme do Couto.

(197) — Nem todos os elementos obidos eram coincidentes, pelo que se admiram como mais verosímiles os constantes em diplomas legais.

Sob reserva indicam-se os nomes dos capitães Gaspar de Paiva, Custódio Fanacho e António Reiz Ficão, indicados no já citado «Rol dos Capitães», ignorando-se se, de facto, ter-se-ia verificado o fretamento das naus e se estas foram ou não incorporadas nesta armada.

(*) — Conforme mencionado em legislação da época.

(198) — Dec. de 27 de Julho de 1642.

É possível que, à última hora, o comando da fragata Santo António fosse dado a Francisco de França, como se deprende do Decreto de 29 de Julho de 1642 que mandava que lhe fosse passada patente de capitão-de-mar-e-guerra deste navio.

Nos primeiros dias de Agosto a «Armada de Verão» largou do Tejo a correr costa. O cruzeiro corria calmo quando, em fins de Setembro, foram vistos vinte e dois navios hamburgueses que transportavam a mais diversa carga para Castela.⁽¹⁰⁾

O Rei D. João IV, numa carta dirigida ao Almirante Conde da Vidigueira e Marquês de Niza, então embaixador em França, descreveu⁽¹¹⁾ o aprêsamento daqueles navios da seguinte maneira:

«... havendo sahido a minha Armada em principio de Agosto, cujo numero porte, e força de navios entendereis do mappa que se uos remette, (*) com ordem de andar assegurado estes mares, evigiando e prevenindo os intentos da Armada de Dunquerque, que foi a principal razão, porque suspendi mandalla empregar em facção certa, como se uos tem auisado suspendendo as considerações que se offercião para hauer de passar em leuante; e fazendo hũa volta para o Cabo de São Vicente e Costa do Algarue, encontra vinte e dous navios de Amburgo os mais delles de bom porte e nouos, e todos com mais artilheria da que os mercantis costumão trazer que hião para Malaga e outros portos de Castella, com carga moderada e algumas armaas, e munições, uisitandoos o meu Capitão Geral e achando nelles o que fica referido, e que os Mestres não dauão razão das carregações e Cartas que havião lançar ao mar antes se lhes acharão passaportes de Ministros d'ElRey de Castella residentes em Frandes, e ajustando se com a ordem que lhe dej de que somente não defluesse os navios de amigos e confederados os deteu, e trouxe a este porto de Lisboa; e feitas aqui nouas diligencias com os Mestres, e considerando as uehementes presumpções, queha de que estes navios uinhão para seruirem na Armada Castelhana, e que se são de uassallos d'ElRey de Vngria, he meu enemigo declarado e d'ElRey Christianissimo meu bom irmão, e se das Cidades de Allemanha que chamão liures, ellas não açetarão a amizade que por minhas Cartas lhes mandej offerrecer, nem responderão a ellas, e que hião por portos d'ElRey de Castella nosso enemigo, e que tirando lhe a ajuda, destes navios com tanta artilheria, armas e munições não podera reforçar a sua Armada para o uerão que uem, e ficara crecendo a minha, e mais facil a execução dos intentos d'ElRey meu bom irmão e meus, resoluj que nos navios, e em tudo o que trazião se fizesse embargo e represaria, como se fez e a gente que trazião se desse passagem liure embarcação e mantimento para se hirem, o que se estaa executando; Do que tudo dareis conta de minha parte a ElRey, ao Cardeal Duque e a seus Ministros significando lhes quanto tenho estimado esta occasião de enfraquecer a nosso enemigos e accrescentar nossas forças, e que não deixarej passar todas as que se offerçerem de conseguir o mesmo, ...»

(10) — Consulte-se o Dec. de 20 de Setembro de 1642.

(11) — Vide «Cartas de El-Rei D. João IV, ao Conde da Vidigueira, Embaixador em França», 1.ª vol., p. 9.

(*) — Não acompanhava a carta transcrita.

O Decreto de 16 de Setembro de 1642 determinava «que os navios hamburgueses que tinha trazido a armada fossem detidos a título de repressália e que se lhes tomassem as velas, e os lemes, e se desembarcasse a gente, sendo deste serviço encarregado D. José de Meneses», mas, pouco tempo depois o Rei D. João IV tomou outra decisão que comunicou ⁽¹⁹⁶⁾, em carta cifrada ⁽¹⁹⁷⁾ dirigida ao Marquês de Niza:

«... Os nauios de Amburgo, Lubeque, e Ansiqne, que se tomarão pella minha Armada com os fundamentos que entenderéis da carta que sobre isto uos mandey escrever, sem embargo do que, e de o Requerimento dos mestres estar posto em juizo, em Vesporas de se julgar contra elles, pello pedir assy o mereçimento da cauza, os mandey largar liuremente, assy por mo pedirem os Regimentos daquellas cidades, como por mostrar aos inimigos desta Coroa, sxc íorro eucno e czuxntor qotncr o ctazai-tozz crno qctco, (*) que nem pella misericórdia de Deus, tenho necessidade dellas, nem foi outra minha tenção, mais que impedir o socorro que naquelles nauios se leuua a meus inimigos, e por esta razão mandando lhe tomar por preços altos, e pagar muito pontualmente o que podia ser de utilidade, a El Rey de Castella, lhe mandei fazer boa passagem e dar passaportes para hirem aos mesmos portos de Castella, para onde partirão.»

A decisão real, pelo que se interpreta do que escreveu ⁽¹⁹⁷⁾ o Conde da Ericeira, não foi bem aceite pelos portugueses e, na ocasião chegou-se a admitir que teria havido corrupção por parte dos ministros de D. João IV. Talvez por isso quando no ano seguinte o General Teles de Meneses capturou outros dois navios hamburgueses «mandou largá-los, lembrando de 20 da mesma nação que o ano antecedente havia trazido a Lisboa, com armas para Castela e fazendo contrabando, os quais El-Rei mandou largar.» ⁽¹⁹⁸⁾

A crítica à decisão de D. João IV também está implícita nas linhas da célebre carta ⁽¹⁹⁹⁾ de D. João da Costa, que censurava o rei de não se inclinar «muito ao exercicio militar, e juntamente, que abraça a prática de se não fazer caso do poder dos castelhanos, veneno tão prejudicial que nasce da malícia dos que não querem que se trate da defesa do reino, a que V. Magestade é tão obrigado como à sua propria vida.»

Explicando a decisão real escreveu ⁽²⁰⁰⁾ o Prof. Verissimo Serrão que «as cidades hanseáticas, em número de 72, escreveram a D. João IV a pedir a libertação

⁽¹⁹⁶⁾ — Em carta de 16 de Fevereiro de 1643, transcrita ob. cit., p. 35.

⁽¹⁹⁷⁾ — Como já se frizou na nota ⁽¹⁷⁾ a cifra utilizada na época da Restauração era facilmente descriptável. Na transcrição que se segue somente algumas palavras estão em cifra mas várias letras, ou por falta na cifração, erro na transcrição ou gralha tipográfica, estão trocadas.

A cifra utilizada foi a seguinte: a/I; b/H; c/E; d/G; e/C; f/D; g/B; h/F; i/N; l/X; m/J; n/T; o/A; p/L; q/P; r/S; s/O; t/R; u/O; x/U; z/M.

(*) — O itálico é nosso. A cifração, segundo a chave indicada na nota anterior, é a seguinte. Que nessa coete [corte?] Z (je ?) em outras partes a erimnaram (eliminaram?) está presa.

⁽¹⁹⁸⁾ — Ob. cit., 2.ª vol., p. 36.

⁽¹⁹⁹⁾ — Idem.

⁽²⁰⁰⁾ — Transcrita pelo Conde da Ericeira, ob. cit., 1.ª vol., p. 397.

⁽²⁰¹⁾ — In: «Hist. de Portugal», 5.ª vol., p. 78. Na transcrição feita foram suprimidas a numeração de algumas notas.

das naus instância de comercio, trato e amizade, pelo que os navios de Hamburgo, Lubaque e Danzingue puderam seguir viagem. Tal facto permitiu estreitar o comercio com aqueles portos». . . e seria esta a razão que levara D. João IV a libertar os 22 navios apresados.

Enquanto que a «Armada de Verão» corria a costa deu-se, nas águas do Tejo, uma pequena ocorrência, entre navios estrangeiros, que deve ser aqui registada. Para isso dá-se a palavra ao próprio Rei transcrevendo-se uma sua carta ⁽²⁰¹⁾ para o Marquês de Niza:

«Conde Almirante Amigo, Eu El Rey vos envio muito saudar como aquelle que amo. Quando no anno passado vierão a este Reyno as armadas de França e d'Olanda, se lhes permitio, que dentro de porto desta cidade tiuessem bandeiras de Capitanias e Almirantas, tendo-as tambem as da minha Armada, depois pelo discurso do tempo, se não reparou em que tiuessem bandeiras navios particulares das nações amigas que aqui entrarão; succedeo agora, que vindo o galeão d'ElRey de Grã Bretanha, que trouxe o Embaxador Dom Antão de Almada achou no porto hum nauio frances de pouco porte, cujo capitão o he por patente d'El Rey Christianissimo, e húa nao Olandeza que havia trazido armas, e ambos estes baxeis, pela tolerancia referida, estauão com bandeiras, sendo já sahida a navegar a minha Armada; reparou o Capitão Ingres nelles, e mais particularmente na do Olandez, de que fez queixa, que não chegou a minha noticia. E dentro de tres ou quatro dias, mandou recado ao Olandez, que tirasse a bandeira, dizendo que o Francez havia de fazer o mesmo, porquanto as não podião ter à vista da d'El Rey da Grão Bretanha, sendo navios mercantis, sobre o que se trauarão os recados com o Olandez, de sorte que amanhecerão hum dia postos em armas, e o Ingres começou a armar com bala ao Olandes. No ponto que chegou a minha noticia, mandey aruorar o meu Estandarte em húa embarcação, que foi surgir entre ambos da contenda, e se lhes deu recado que abatessem, e se não inquietassem. Obedeceu o Olandez em tudo, e o Ingres, posto que abateo ao meu Estandarte, e fez a salva devida, tornou logo a aruorar: E não dando a satisfação que deuera do desacatto que cometteo, querendo dar ordens dentro do meu porto, e à minha uista, e pelejar sobre o cumprimento dellas, se queixou de que o mandassem abater pois o não havião feito aos Capitanias de França e Olanda. Permittio-se-lhe que ficasse com a bandera, e que o tiuessem tambem o Olandez e o Francez, até se assentarem de todo, o como neste caso, e em outros semelhantes, se hade proceder, de parte a parte, de maneira que cessem duuidas, e os inconuenientes que dellas podem resultar. Para o que uos encomendo, que dando conta do que he passado aos Ministros d'ElRey Christianissimo, a que pertencer, trateis com elles, de que se tome determinação de como se proceder nos portos desse Reyno e deste, entrando nelles navios de guerra meus e d'El Rey Christianissimo, e assy outros de nossos vassallos, cá e lá, especificando-se as cortezias que se hão de fazer de parte a parte

(201) — Encontra-se a p. 9 de 1.º vol. de «Cartas de El-Rei D. João IV ao Conde da Vidigueira» donde se transcreveu, omittindo-se uma nota biográfica sobre D. Antão de Almada.

e quaes hão de conservar as bandeiras, e quaes tirallas. O que tudo será conforme ao que El Rey escolher, sendo com a igualdade que he deuida, e do que se uos responder, e se assentar me auizareis; e esta mesma diligencia mando fazer em Inglaterra e Olanda, para que não possa hauer outra vez semelhantes encontros. Escrita em Lisboa a 30 d'Agosto de 642
- Rey -
Para o Embaixador de França.»

Não nos foi possível encontrar as respostas dos embaixadores de D. João IV sobre este assunto nem qual foi a decisão do rei quanto às «cortesias» a estabelecer entre os navios⁽²⁰²⁾ mas estas deviam ter um significado enorme para os portugueses de então, a avaliar por um episódio ocorrido em 1562 e que Diogo Couto descreve da seguinte maneira:

«Foi também nesta companhia D. Jorge de Sousa, capitão-mor da armada do ano passado, que tinha ficado na Índia com a sua nau «Castelo», (*) que por não abater a sua bandeira a D. Constantino, se desviou logo d'êle; mas encontrando-se ambos sós em Santa Helena, não quis D. Jorge enrolar a sua bandeira; sôbre o que mandou D. Constantino pôr a sua artilharia em cima, e por rageiras chegar uma nau à outra com tenção de meter a D. Jorge no fundo, ou lhe entrar a nau e o levar prêso na sua até o reino. E tendo tudo prestes, mandou notificar a todos os fidalgos, cavaleiros e oficiais da sua nau que se fôsem para terra sob pena de caso maior, o que todos fizeram logo. E D. Jorge mudou o parecer; e tomando melhor conselho, abateu a bandeira, e metendo-se no batel da sua nau, se foi ver com D. Constantino, reconciliou-se com êle, e daí até o reino o acompanhou sempre, e salvou todos os dias. E chegado a Cascais, tendo já el-rei aviso do caso por outra nau, que chegou primeiro, por se encontrarem, tôdas nas ilhas Terceiras, o mandou desembarcar prêso para o castelo, onde esteve alguns tempos até lhe perdoarem»⁽²⁰³⁾.

O Almirante Costa Quintella descreveu-nos⁽²⁰⁴⁾ uma «cortezia marítima» que teve lugar no ano de 1626, de seguinte maneira:

«Sahio a Esquadra de Lisboa na manhã de 24 de Setembro, e chegando à paragem determinada no seu Regimento, ali se conservou com bom tempo. Na madrugada do dia 30 encontrou dezasseis embarcações; era a Esquadra de Hespanha commandada pelo General Francisco Riviera, a qual fazia parte da do General Rasput, que estava em Lisboa; e servia de seu Almirante D. Nicoláo Judice Fiesco, Genovez; virhão de guarnição nesta Esquadra algumas Companhias de Infantaria Portuguesa. Salvou o

⁽²⁰²⁾ — «Sobre a forma das cortesias, q as fragatas hão de ter cõ a captainya da Armada da frota» consulte-se o Parecer de 3 de Setembro de 1661, no código 51-VII-421 de Biblioteca do Palácio da Ajuda.

(*) — Sobre esta nau «Castelo» consulte-se «Portugueses no Mar» do Comdt. Quiroga da Fonseca, p. 351.

⁽²⁰³⁾ — In: «Década VII, liv. X, cap. 1, Transcrição feita da nota (*) p. 152, da «Viagem de Francisco Pyrard, de Laval, 2.ª vol.

⁽²⁰⁴⁾ — «Annaes da Marinha Portuguesa», Quarta Memória, p. 168 da Ed. do Ministério da Marinha.

General Rivera a D. Manoel com sete tiros de peça para sotavento, e tres gritos de Boa viagem, a que D. Manoel respondeu com cinco tiros, e dois gritos. O Almirante Fiesco, e o Commandante mais graduado depois dele, salvárão com cinco tiros, e tres gritos, que forão respondidos com hum tiro, e hum grito e toque de clarim. Os outros navios Hespanhoes salvárão com tres tiros, e D. Manoel respondeu com toques de clarim. O General Rivera não abateo o Estandarte, mas obrigou-se a seguir os movimentos de D. Manoel, . . . ».

Das «Memórias Militares» de António de Couto Castelo Branco, publicadas em 1719 mas que, possivelmente, reflectiam o que se passara em 1640, transcreva-se o seguinte: ⁽²⁰⁵⁾

«Da explicação das Banderas, e dos nomes que ha nesta materia
Amainar a bandeira, he arriala, ou tirala por respeito, que he a mayor sumiçam que hum Navio pode fazer a outro, que encontra. Os Navios de Officiaes Generaes, que sam obrigados a arriar bandeira, ham de arriar aquella, que denota a sua graduacão; os outros de guerra nam. Mercantes, arriam ás vezes a que tem na poupa.

Fazer bandeira branca, he arvorar huma bandeira, em sinal de paz, quando se quer entrar em tratado com alguma nação inimiga, ou suspeita, e quando se pede quartel, e quando se rompe à combate se põem vermelha a bandeira, e quando se trateya tambem.

Tambem se introduzio nas naçoens do Norte, colher hum marinheiro a bandeira sem atrar da hastea, por evitar as duvidas nas salvas como hum meyo entre arriar a bandeira, e deixala arvorada.

No Canal, usam arriar as gáveas os Navios aos Inglezes.

A os Navios vencidos, ou levantados em triumpho, se atam os pavilhoens a os escoveis, ou na galaria de poupa, e os deixam arrastar pella agua, pendurados, e os taes Navios seram trazidos à toa.

Pavilham, he uma bandeira, que se arvora sobre o bastam nos topes dos mastos, ou no da poupa, estes pavilhoens, ou bandeiras se compoem com armas, e cores particiares, nam sò para diferenciar as naçoens, mas também para fazer distinguir os Officiaes Generaes de huma Armada naval.

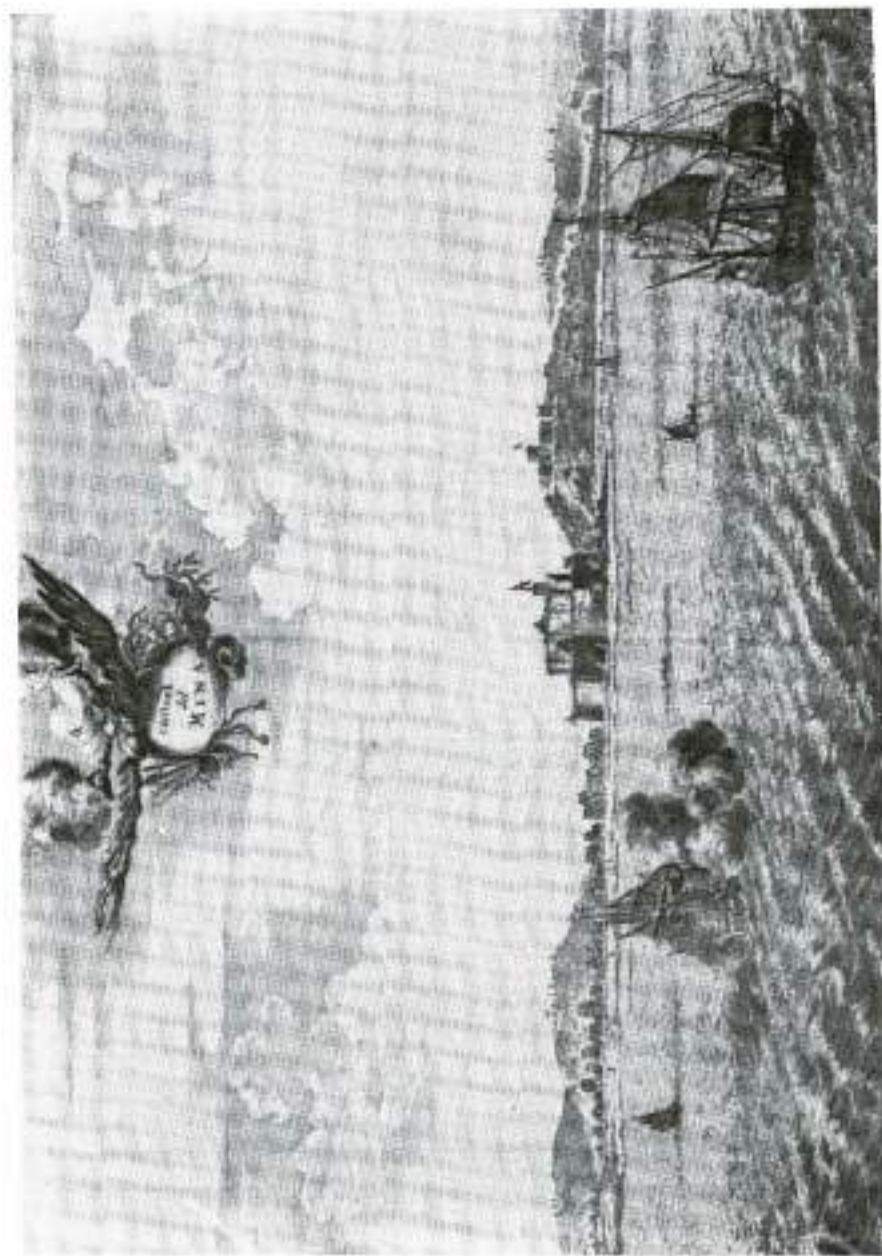
A bandeira que se arvora nas portas dos mastos, ou no bastam, he para mostrar a qualidade dos commandantes dos Navios e da naçam a que pertence. O pavilham he cortado em diversas formas, e carregado de armas, e de cores particiares, como já se disse.

Em hum cabo estando rendido, nam deve ter bandeira, nem se lhe deve obedecer às ordens que der, por que ja nam tem mando.

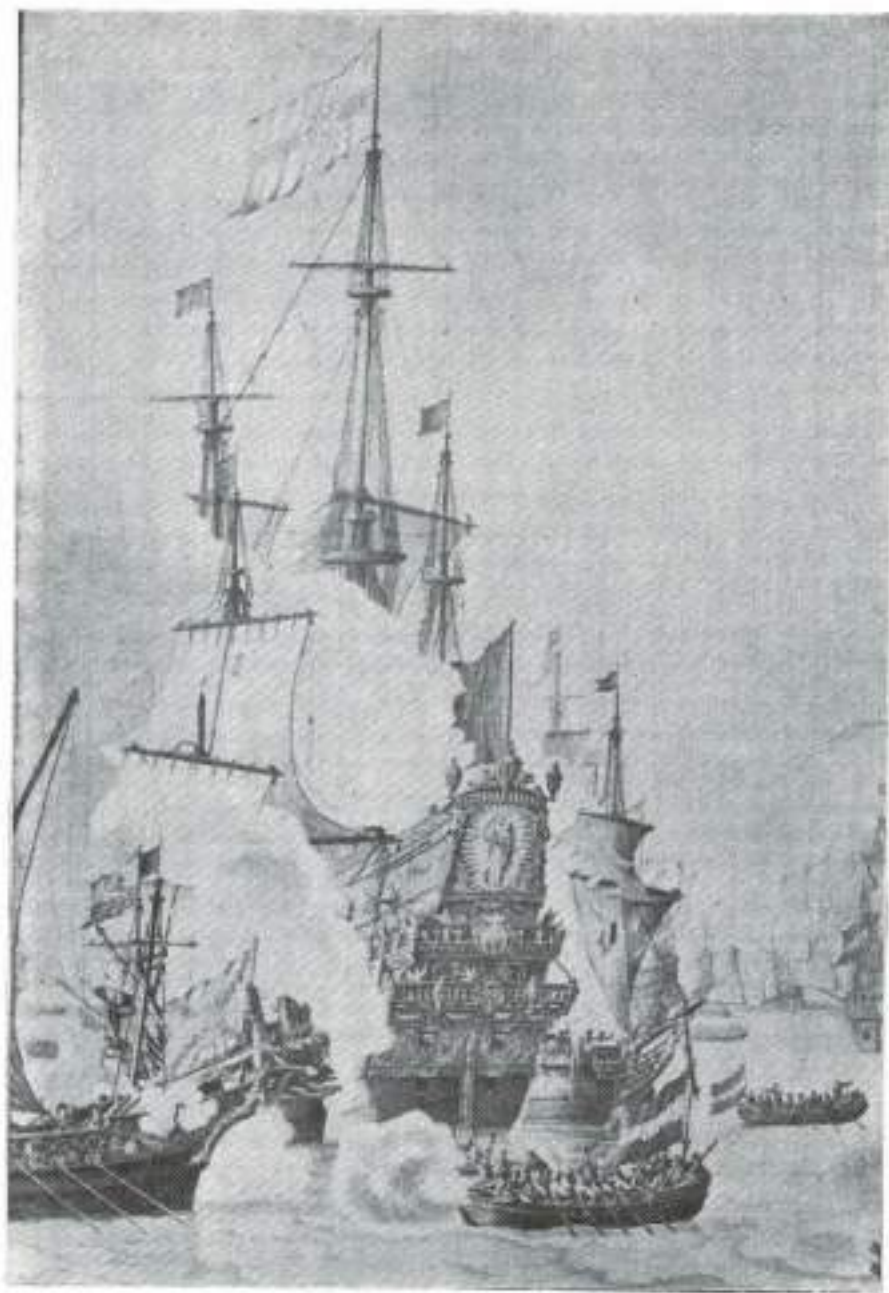
Os Navios Christaos, trazem em geral a bandeira quadrada, e os Turcos, trazem-na fendida, e cortada em flamula.

Quando a gente de hum Navio se amotina contra os Officiaes se senhora do baixel, como succede algumas vezes em viagens largas, nam costumam os levantados largar outra bandeira, mais que a do masto da proa, e tiram todas as outras.

⁽²⁰⁵⁾ — Do «Tratado vigesimo segundo § 1. »a pág. 248 da edição de 1719



S. Jorge da Mina, nos meados do século XVII
Gravura holandesa, (Dapper — Descrição de l'Afrique)



O Galeão «Santa Tereza» na Batalha das Dunas (1639)
Pormenor do quadro de Willen van de Velde
(Museu Marítimo de Amesterdão)

§. II.

Da Bandeira do Pontífice

A bandeira do Papa, he branca, tem em cima as imagens de S. Pedro e de S. Paulo. A de S. Pedro tem na mam direita duas chaves atravessadas em aspa, e hum livro na esquerda. A de S. Paulo, tem na mam direita hum livro, e na esquerda huma espada.

§. III.

Das Bandeiras de Portugal

O Estandarte Real, he de seda, e bordado de ouro; tem de huma banda as Armas do Reyno, e Nossa senhora da conceição da outra: poemse na quadra da parte de estibordo: só a pode pôr — o Capitam General da Armada da coroa, e o dos Galeoens da Índia

Bandeiras de que uzam os Officiaes Generaes conforme os seus postos.

Bandeira branca quadrada, com as armas do Reyno, e no tope de hum dos mastos, que lhe toca pella patente, e de claro nos postos. A bandeira dos cabos de Esquadra, e dos Mestres de campo, sam farpadas, e tambem com as Armas do Reyno.

As flamulas dos Capitaes que mandam, são verdes, e brancas.

Os Officiaes Generaes da frota trazem as mesmas bandeiras, que os da coroa; mas tem a differença de ter de mais a imagem de Nossa senhora da conceição, como Padroeira do Reyno; com huma letra, a o pé, que diz: *sub tuum praesidium*, e por baixo, *Pro Fide, & pro Patria mori*.

As bandeiras das Armadas da Índia, tem todas por baixo das armas: a cruz do habito de Christo.

No Reyno, e nas conquistas; trazem os Navios Mercantes tambem bandeira branca com a esfera celeste, de ouro, e em cima della a terrestre de azul com o Horizonte de ouro, e em cima huma cruz vermelha.

Outra bandeira branca com huma esfera de purpura, e duas cruces vermelhas na ilharga, outra cruz tambem de purpura em cima, posta sobre a esfera terrestre azul com o Horizonte de ouro, e em cima huma cruz vermelha, sustentada de hum pillar de ouro, que tem duas bolls de ouro, e na outra parte de cima, da banda da esfera, Santo António com huma cruz vermelha na mam direita, e hum rosario na esquerda: esta bandeira se uzou na Índia.

A bandeira da cidade do Porto he de onze listas, seis verdes e cinco brancas, ha huma flamula, que acaba em quadro, e se chama churuveta.»

As palavras de António do Couto pode-se acrescentar que a nossa bandeira mercante era de sete faixas horizontais, sendo quatro de côr verde e três de côr branca, que eram as cores da Casa Real Portuguesa que se mantiveram até 1728, data em que foram substituídas por azul e encarnado⁽²⁰⁶⁾.

(206) — Salienta-se que as bandeiras dos Terços das forças terrestres, aquando da Guerra da Restauração, eram verdes com a cruz do Cristo encarnada ao centro. Consulta-se «Bandeiras e Estandartes Regimentais do Exército e da Armada e outras Bandeiras Militares» do Padre Ernesto Sales.

«António do Couto também referiu ⁽²⁰⁷⁾ que as bandeiras serviam para «mostrar as qualidades dos comandantes dos Navios» ou seja, as suas categorias hierárquicas pois, consoante fossem içadas nos topos dos mastros do traquete, do grandes ou do de mezena, assim significavam que o comando supremo era de general ou almirante. ⁽²⁰⁸⁾

A bandeira nacional, que Costa Almeida definia ⁽²⁰⁹⁾ como «o distintivo de uma Nação, Corpo, Exército ou Armada; também indica a patente do Oficial General que commanda o navio ou navios», também servia para se fazerem as continências da «etiqueta naval» ou as chamadas «cortezias». Porém, como este ceremonial era feito em conformidade com velhos usos e costumes ⁽²¹⁰⁾ não se encontraram quaisquer disposições que o regulamentasse. Costa Almeida indicou como a lei mais antiga respeitante a bandeiras o Regimento de 10 de Junho de 1618 ⁽²¹¹⁾ mas, este diploma ⁽²¹²⁾ não se encontra transcrito nas diversas obras sobre a legislação que vigorou em Portugal. Pelo que se transcreve em Anexo doc. 16 por cópia directa de um documento que se encontra na Biblioteca do Palácio da Ajuda ⁽²¹³⁾.

As escassas referências ⁽²¹⁴⁾ que se encontraram sobre bandeiras permite que se transcreva de António do Couto o pouco que escreveu ⁽²¹⁵⁾ acerca dos distintivos dos postos mais altos da Armada:

Dos postos que ha no Mar e suas obrigaçoens

§. III

Dos Captaes do Mar, e Guerra

A insignia que tras o Capitam de Mar e Guerra quando manda alguns Navios, he huma flamula verde e branca no tope grande; nam tem Armas, nem ha de ser envergada, e quando he por baixo da grimpá, nam he insignia, he só galhardete, e ornato, a que chamam rabo de gallo.

⁽²⁰⁷⁾ — Ob. ant. citada, p. 249.

⁽²⁰⁸⁾ — Vide nota ⁽¹¹⁸⁾.

⁽²⁰⁹⁾ — In: «Repertório Remissivo», p. 107.

⁽²¹⁰⁾ — A Lei de 18 de Agosto de 1769 declarava que «na falta de Lei positiva, o costume era força de Lei».

⁽²¹¹⁾ — Alas era um Alvará, mais tarde alterado pelos Alvarás de 26 de Janeiro de 1692 e 1 de Dezembro de 1693.

⁽²¹²⁾ — Andrade e Silva na «Colecção Chronológica da Legislação Portuguesa», remetendo para «Índice Chronológico», T. III, pág. 299, indica o seguinte:

«Por Alvará de 10 de Junho de 1618 — foi regulada a etiqueta das Armadas Reaes deste Reino, devendo usar as suas capitarias de Estandartes quadros nos Calseses, de côr azul, vermelha, ou a escolher o Vice-Rei, não sendo branca, privativa da Capitania das Armas de Castela, nem trazendo Estandarte na popa, só próprio da Capitania da Armada Real do Mar Oceano — devendo as de Portugal, quando encontrarem esta, ou a Almirante, na sua ausência, abater o Estandarte, e salvar com quatro peças, à que aquela corresponderá com duas, tornando só depois a levantar o seu Estandarte — não levando a de Portugal, quando for junta com aquella, farol aceso, e obedecendo em tudo os Commandantes da Portuguezia, no que tocar à viagem e guerra, ás ordens do Capitão Geral do mar Oceano — pertencendo-lhe somente a jurisdicção criminal, provisão de Capitarias despesa de mantimentos e munições, e o mais que respeitar privativamente à economia da Armada de Portugal, que commandarem».

⁽²¹³⁾ — Graças a uns apontamentos deixados pelo Padre Sales — que certamente utilizou para a elaboração do seu livro «Bandeiras e Estandartes Regimentares do Exército e da Armada — foi possível localizar na Biblioteca do Palácio da Ajuda vários diplomas, bem como consultas e pareceres sobre bandeiras e ceremonial marítimo, inclusive o Alvará de 20 de Julho de 1618 que, pela sua importância, transcreveu-se em Anexo, Doc. 16.

§. IV
Dos Mestres de Campo do Mar e Coroneis

Quando nam ha posto mayor, tem o governo da Esquadra em que vam os Officiaes Generaes, nam uza da bandeyra que lhe toca, que he branca com as armas do Reyno, farpada, que faz diante duas pontas, no masto da mezena se poem quando pode uzar della, que sera quando manda em Xefe.

§. VI
Do Fiscal, ou Vice Almirante

A bandeyra que tras he branca com armas do Reyno, e quadrada, a que chama redonda, posta no masto da mezena.

§. VII
Do Almirante General

A bandeyra que lhe toca trazer he quadrada toda branca com as armas do Reyno, posta no masto do traquete.

Na sua lancha costuma trazer bandeyra branca com o escudo das Armas do Reyno, e no lado da parte de bombordo hum estandarte de seda verde, e de huma parte as Armas Reaes, e de outra as suas.

§. VIII
Do General da armada Real

A bandeira que tras he branca e quadrada, com as armas do Reyno envergada no tope do masto grande, e nos combates poem na quadra (*) o estandarte Real, que he de seda bordado de ouro, e tem de huma parte

(*) — Além das obras já referidas foram, ainda, consultadas as seguintes:
«Bandeiras Navaes Portuguezas desde o XV século até à actualidade», Aparentamentos coligidos por C.L. Santos Ferreira.

«A Cruz da Ordem de Cristo na Marinha Portuguesa» de Frazão de Vasconcelos.
«Bandeiras militares do século XVII e a Bandeira da Aclamação», Cap. Gastão de Matos in «Bol. do Arquivo Histórico-Militar» vol. 10, ano de 1940.
«A Cruz da Ordem de Cristo nos Navios dos Descobrimentos» de Vieira Guimarães.
«As Gloriosas Bandeiras de Portugal» do Dr. J. d'Assumpção Mattos.
«A Bandeira Portuguesa nas guerras da Independência», de Alonso de Dornelas in «História e genealogia», vol. XI.

«Hist. del Reyno de Portugal» de Manuel Faria de Sousa; «Album des Pavillons Guidons Flammes de Toutes les Puissances maritimes», de M.A. Le Gras; «Military Flags of the World-1818-1900».

(**) — Em «Memórias Militares», Tratado Decimo Quarto, p. 143 da edição 1719.

(*) — Conquanto se tivesse procurado em diversos dicionários não se encontrou o significado da palavra «quadra», que se nos afigura ser o pau da bandeira colocado à popa.

No entanto no «Vocabulário Portuguez & Latino» de D. Raphael Bluteau consta que: «Bandeira do quadra chamão os Nauticos à bandeyra que Capitânia leva no mastro grande, a Almirante & a Fiscal tambem levam bandeyra de quadra nos outros mastros.»

Nossa senhora da Conceição, e as Armas Reaes da outra. . . Na sua lanchar, alem da bandeira branca da poupa tras o estandarte de seda com as suas Armas de huma parte, e as Reaes da outra, e posto da parte de bombordo. . .

§. IX

Do General da Frota do Brazil, que he a segunda Bandeyra

A Bandeyra que trazia no masto grande, he como a do General da Armada, e mesmo Almirante e Fiscal, como os da Armada, algumas vezes uzavam ser o fim da Bandeyra, verde, e branco.

Esta esquadra da Frota uzava acrescentar as Bandeyras da quadra, pondolhe a imagem da immacolada Conceição da Virgem Nossa Senhora, Padroeira do reyno, com huma letra ao pe que diz: *sub tum praesidio*, e por baixo *pro Fide & pro Patria mori*.

§. X

Do General dos Galeons da India que o sam tambem em terra

. . . uzam das mesmas bandeyras, e estandarte, que o General da Armada do Reyno.

§. XI

Do General do Estreito na India

Ha Capiteas Mores das Naos da India, que vam do Reyno; trazem a Bandeyra do General. . . *



Em finais do mês de Setembro (16), o Conselho de Guerra debruçou-se sobre o problema se se devia recolher a Armada que andava a correr a costa ou se esta continuaria na sua missão, só com alguns navios à ordem do almirante «para limpar o mar até a entrada do inverno».

Parece-nos que esta última resolução foi a escolhida porquanto, até ao final do ano de 1642 não se encontraram, nos documentos consultados, quaisquer referências a actividades marítimas. Mas, os assuntos respeitantes à marinha não teriam sido relegados para um segundo plano e cabe aqui, antes de se encerrar a história dos dois primeiros anos de após Restauração, focar alguns aspectos mais relevantes da política naval portuguesa.

E, desses aspectos, aligora-se-nos de especial importância os primeiros passos dados para o estabelecimento da Justiça Militar aplicada ao meio naval.

Um Alvará de 14 de Junho de 1642, tendo em atenção a «grandes inconvenientes» estabelece o privilégio de um foro militar nos crimes come-

(16) — Consulte-se o Dec. de 20 de Setembro de 1642.

tidos após o alistamento e nomeava um «Ouvidor Geral da Gente de Guerra alistada e paga nesta cidade de Lisboa», ao qual caberia conhecer os «casos crimes de primeira instância . . . dando appelação, e agravo, para o Conselho de Guerra». No mês seguinte⁽²¹⁷⁾ uma Resolução do Conselho de Guerra indicava «os casos em que o foro militar chama a Auditoria».

Era o princípio de uma Justiça Militar que o Regimento do Conselho de Guerra iria ampliar um ano mais tarde, como se verificará na devida altura, e que, ainda hoje, se mantém.

Em meados de 1642 o rei D. João IV mandou passar «Carta de Corso» a um súbdito francês, autorizando-o a atacar «os inimigos desta corôa, debaixo da minha bandeira».

Este Alvará⁽²¹⁸⁾ — o primeiro que conhecemos neste género — especificava, ainda, que a concessão era extensível «a todos aqueles, assim naturaes como estrangeiros, que pretendessem armar, e andar em corso.» Posição reforçada no ano seguinte por Carta Régia de 16 de Abril que autorizava a armação de navios Corsários e dava forma à repartição de presas.

O «corso», ou seja, a autorização para que um navio pudesse atacar e aprisionar os navios de nacionalidades inimigas, era uma prática muito antiga e, Portugal, teria sido um dos primeiros países a legislar nesta matéria, como se depreende do Regimento «Do Almirante, e do que pertence a seu officio» outorgado pelo rei D. Dinis e por muitos outros diplomas⁽²¹⁹⁾ publicados ao longo dos séculos.

Normalmente o corso era usado quando a marinha de guerra não tinha forças suficientes para proteger os navios mercantes. Então o rei passava «cartas de corso» ou de «represália» aos armadores que assim o requeressem autorizando-os a que atacassem todos os navios inimigos para se apoderarem da sua carga e depois destruí-los. O produto das «Presas» era, depois, repartido com o Estado.

Segundo alguns autores⁽²²⁰⁾ a criação do Offício de Correio-Mor data de 6 de Novembro de 1520, sendo o serviço postal limitado a uma pequena área de cinco quilómetros à volta da corte. Com o decorrer dos tempos a área e a eficiência deste serviço foi consideravelmente ampliada⁽²²¹⁾ para além fronteiras e através dos mares⁽²²²⁾.

D. João IV teria estabelecido as premissas do correio marítimo, conforme se depreende da seguinte passagem de uma sua carta⁽²²³⁾ datada de 27 de Setembro de 1642, escrita com algumas palavras em cifra:

(217) — Em 17 de Julho de 1642.

(218) — Alvará de 25 de Julho de 1642.

(219) — Como a Carta Régia de 31 de Junho de 1388, Alvará de 28 de Dezembro de 1427 e o Regimento de 4 de Julho de 1501.

(220) — Há quem advogue que foi a 2 de Agosto de 1525.

(221) — Consulte-se o Regimento do Correio-Mor de 9 de Junho de 1657.

(222) — Oficialmente o Correio marítimo foi estabelecido em 20 de Janeiro de 1798.

(223) — Encontra-se transcrita «Cartas de El-Rei D. João IV ao Conde da Vidigueira (Marquês de Niza) Embaixador em França», de Antonio Laranjo, 1.º vol., p. 9.

«... A embarcação, que leua esta Carta, e os duplicados de outros despachos que ha poucos dias se uos remeterão per uia do Grão Prior da França, he a primeira que por ordem do Correo mor se enuia para que sirua de Correo ordinario, e leue e traga as Cartas e correspondencias desse Reino, de Italia, Inglaterra, França, Olanda e as mais partes septentrionais com que este Reino se comunica; Em seu seguimento hira outra dentro de hum mes, e consequentemente se continuarão as de mais para que o negocio lique assentado, e porque a despeza he grande, e se não for de proueito ao Correo mor a podera elle mal leuar adiante he necessario entaular se de maneira que as partes tenham noticias desta comunicação e acudão a prazos certos a Rochela com suas Cartas e repostas, de modo que se tire da parte dellas a utilidade que se espera, e as embarcações não fação demoras ou se uenhão de uazio, o que uos encorrendo disponhais de uossa parte quanto puderdes, procurando que se tenha noticia em todos os lugares que conuenha desta noua correspondencia, a breuidade, da qualidade e circunstancias da CILSCQI o (empresa), e do tempo em que se procura fazer, e dos HIRCNQ e DASEAS (bajeis e forças) com que nella quer entrar H. para conforme a isso uos poder responder com ECSRCMI (certeza) nesta materia.»⁽²²⁴⁾

Poucos anos depois desta carta, praticamente logo após a morte de D. João IV, era publicado, em Lisboa, em 9 de Junho de 1657, o Regimento do Correo-Mor do Mar mas, o estabelecimento do correio marítimo regular só se verificaria em finais do Século XVIII.⁽²²⁵⁾

Em 14 de Julho de 1642 o Rei D. João IV assinou o Regimento do Conselho Ultramarino, órgão consultivo que só seria criado um ano mais tarde, pelo Decreto de 3 de Dezembro de 1643. Como escreveu o Professor Doutor Marcelo Caetano «e assim ficou havendo um decreto de 1643 tendo anexo um Regimento de 1642.»⁽²²⁶⁾

Não nos vamos debruçar sobre a análise deste diploma mas não queremos deixar de focar que o seu capítulo 9 impunha que fosse o Conselho Ultramarino a «... consultar, que naos, & nauios deuem hir para a India, & Conquistas, & em que forma hão de hir apercebidos da gête, & armas, & em que tempos hão de partir, & da resolução, que tomar, nestas consultas, mandarei auisar ao Conselho da Fazenda. ...»

Ao que parece esta determinação não foi do agrado dos conselheiros⁽²²⁷⁾ do Conselho Ultramarino que, na Acta da sua primeira reunião, realizada a 5^(a) de Dezembro de 1643, exararam o parecer que devia pertencer ao Conselho a consulta e posterior execução, após a deliberação real, «que naos e nauios deuem ir p^a a India e Conq.^{tas}, e em q^e forma hão de ir apercebidos de gente, e armas e em q^e tempo hão de partir. ...» sem qualquer interferência do Conselho da Fazenda.

⁽²²⁴⁾ — Consulte-se a nota ⁽¹⁹⁹⁾.

⁽²²⁵⁾ Estabelecido em execução do Alvará de 20 de Janeiro de 1798.

⁽²²⁶⁾ Em «Do Conselho Ultramarino ao Conselho do Império», p. 27: «É a hipótese mais plausível para explicar a discordância das datas — ficando sempre aberta a possibilidade de um lapso, difícil embora de admitir em dois registos oficiais, pelo menos, e ainda para mais aceite sem rectificação na publicação avulsa contemporânea.»

⁽²²⁷⁾ — Os conselheiros eram: Marquês de Montalvão, Jorge do Castilho, Jorge de Albuquerque, João Delgado Figuera.

Assim, asseguravam ao rei «que ficaria Vmg.^{na} melhor servido, mandando q̄ plo Cons.^o se obrem as naos, e apprestos Das Armadas que ficão a seu cargo . . .».

Porém, D. João IV, apenas se limitou a responder: «Goardesse por hora o regim.^{to}, enquanto o tempo não mostra inconvenientes em contrario.»⁽²²⁸⁾

O movimento literário do após Restauração foi muito vasto⁽²²⁹⁾ e pode-se dizer que foram publicadas obras abarcando todos os temas da vida portuguesa destacando-se, como é lógico, aqueles que mais directamente se relacionavam com a independência Portugal.

Não é possível abordarem-se as causas dessa actividade⁽²³⁰⁾ nem analisá-la aqui, no entanto não queremos deixar de destacar que foi em 1641 que, praticamente, apareceu a imprensa periódica portuguesa⁽²³¹⁾, com as «Gazetas» de Frei Francisco Brandão e com as «Relações», em regra relacionadas com operações de guerra. Também é de salientar o desenvolvimento da literatura panfletária e a importância das obras de historiografia consagradas à Restauração, das quais se destaca, em lugar de primazia, a «História de Portugal Restaurado» de D. Luis de Meneses, 3.º Conde da Ericeira. Mas deve notar-se, porém, que, contrastando com esse abundante fluxo literário a corrente de temática marítima foi muito escassa.

Somente alguns dos velhos Roteiros Náuticos que andavam compilados em cadernos, que passavam de pais para filhos foram publicados, em regra sob anonimato, em meados do Séc. XVII⁽²³²⁾, bem como um reduzido número de trabalhos de alguns cosmógrafos pilotos. No entanto Jaime Cortesão e Teixeira da Mota na sua extraordinária obra: «Portugaliae Monumenta Cartographica», mencionam vários cosmógrafos e cartógrafos que, na década de 1640 — publicaram trabalhos de sua autoria ou coligiram, em atlas, várias cartas e mapas de diversos autores.

Em 1641 António Sanches publicou, em Haia, um grupo de sete cartas. Três anos mais tarde José Martins (?) levantou a carta da Bala de Ana Chaves e, em 1645, Manuel de Almeida desenhou a primeira carta topográfica da Abissínia que intitulou: «Taboa das Terras e reinos do Império Abexim». Esta carta iria ilustrar um livro famoso que o padre Baltazar Teles escreveu em Goa em 1646 mas que só seria publicado anos mais tarde, em 1660, com o título «Historia Geral da Etiopia Alta».

(228) — Veja-se a Acta desta reunião, transcrita no Doc. n.º 3 da citada obra do Prof. Doutor Marcelo Caetano «Do Conselho Ultramarino ao Conselho do Império».

(229) — Vejam-se as muitas centenas de obras que constam do «Catálogo da Exposição Bibliográfica da Restauração», realizada pela Biblioteca Nacional em 1941.

(230) — Consulte-se o Prof. Dr. Veríssimo Serrão em «História de Portugal», vol. V p. 168 e seguintes.

(231) — Vide «A Imprensa Periódica Militar» de António D. Monteiro in Boletim Bibliográfico n.º 15 da Biblioteca do Exército, Junho de 1987.

(232) — Consulte-se «Bibliografia Náutica Portuguesa até 1700» do Comdt. A. Fontoura da Costa, Lisboa, 1940.

Esta importante obra referenciará algumas obras que julgamos terem sido publicadas na década de 1640 e que indicamos: «Advertências para a Navegação da Índia Códice Cada-va»; «De Rota das Ilhas Terceiras e Açores, Madeira, Canárias e Cabo Verde»; «Roteiro de Lisboa a Malaca e Retorno com várias adveniências de interesse náutico» (c. 1640); «Roteiro do Maranhão para o Pará»; Advertências sobre o instrumento de navegação do Sol, que inventou João Pereira Corte Real, general de Armada e do Conselho do Rei».

A meados do Séc. XVII surgiu um livro, de autor anónimo, de grande interesse — o «Livro das Plantas Fortalezas Cidades Povoações do Estado da Índia Oriental cõ as Demonstrações do Marítimo dos Reinos e Prouincias donde estão citados e portos principais daqueles portos» — que devia ter tido grande impacto entre os pilotos de então dada a minúcia com que algumas barras e portos marítimos estão desenhados.

No mesmo ano um cartógrafo português, o Padre António Francisco Cardim, desenhou a primeira carta do Japão⁽²²³⁾ e, em 1648, Alonso Peres, que se admite que fosse português, publicou um trabalho, também inédito, a primeira «Carta do Atlântico».

Outras obras inéditas, embora não relacionadas com o mar, foram publicadas na Lisboa dos meados do Séc. XVII, como por exemplo a «Carta da Fronteira do Alentejo» feita por João Teixeira Albornoz I, datando de cerca de 1646, e a «Planta da Cidade de Lisboa» que João Nunes Tinoco desenhou e publicou em 1650.

Talvez que as obras que tivessem tido maior aceitação fossem a «Descrição de todo o marítimo da terra de santa Cruz, chamada vulgarmente o Brazil», de João Teixeira, pois teve duas edições, quase seguidas, uma em 1640 e outra em 1642, ou os livros de António de Mariz Carneiro, o «Regimento de Pilotos e Roteiro da navegação e Conquista do Brasil, Angola S. Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas e Índia», publicado em 1641 e, ainda, o «Regimento de Pilotos e Roteiro das Navegações da Índia Oriental» que, em 1642, mereceu duas edições embora, segundo Martins de Carvalho⁽²²⁴⁾, reproduza «a maior parte do trabalho de Figueiredo (*) com ligeiras e insignificantes alterações».

Em 1641 Luis Marinho de Azevedo publicou as «Ordenanças Militares, para a disciplina da milícia portuguesa»⁽²²⁵⁾ «indicando que seriam completadas com as «Ordenanças Militares Navais», mas, ao que parece, nunca as teria concluído pois jamais se encontrou qualquer referência a esta obra⁽²²⁶⁾.

No aspecto da guerra naval somente o sargento-mor Gregório Soares de Brito publicou, em 1642⁽²²⁷⁾ o «Tratado da Theoria e Pratica da Guerra do Mar e da Terra», obra que hoje é muito difícil de se encontrar.

Um outro autor que teria publicado os seus trabalhos nos princípios da década de 1640 foi Marcos Cerveira de Aguiar mas não nos foi possível referenciar a data da edição dos seus livros: «Advertencias aos Navegantes» e «Dialogo das Armadas e Naos de Guerra d'estes Reinos de Portuga»,⁽²²⁸⁾

Obras de autores estrangeiros que correram na Lisboa do após Restauração, traduzidas para português e relacionadas com a marinha, só temos conhecimento de duas, a «Relaçam» de uma batalha naval entre as esquadras francesas e a cas-

(223) — Para um melhor esclarecimento consulte-se o estudo sobre o Japão, que se encontra a pág. 170 vol. V, de «Portugaliae Monumenta Cartographica».

(224) — In «Dicionário Bibliográfico Militar Português», 1.º vol, p. 279.

(*) — Alusão a Manuel de Figueiredo, notável mestre de matemática, cosmógrafo e arte de navegação, que entre 1603 a 1630 publicou várias obras de muito mérito.

(225) — Transcritas por Christovam Ayres em «Hist. do Exército. Provas. 3.º vol.

(226) — Veja-se o que se encontra escrito nas notas (31) e (32).

(227) — Em 1644 publicou a obra «Breve Discurso e Tratado das Regras Militares observadas por muitos praticos e valerosos soldados».

(228) — No «Dicionário Bibliográfico» de Inocencio F. da Silva não se encontrou qualquer referência a Marcos Cerveira e Aguiar e à sua obra.

telhana, travada junto à costa da Catalunha em Julho de 1641 e um tratado de cosmografia intitulado «Compendio Speculativo das Spheras artificial, subiunar e Celeste» do Padre M. Simão Falção.



Em Dezembro de 1642⁽²³⁹⁾, isto é, precisamente dois anos depois da onda de patriotismo que varreu o país deu-se, em especial na marinha, uma vaga de deserções, em parte atribuídas à «necessidade que também obriga, ainda q̄ no soldado não desculpa»⁽²⁴⁰⁾

Para sustar o «desabrimento dos soldados»⁽²⁴¹⁾ o capitão de mar e guerra do Terço da Armada Jorge de Mesquita de Castelo Branco requereu a D. João IV que mandasse lançar bando p̄ q̄ os tees «desertores, sob pena de morte, recolhessem às suas Unidades.»

O Rei não aceitou a sugestão apresentada e o Conselho de Guerra teve que tomar outras medidas que consistiram, principalmente, numa redução drástica dos efectivos.

Assim, em 3 de Janeiro de 1643 as «vinte e duas companhias de armada, denominadas do mar e guerra»⁽²⁴²⁾ foram reduzidas para seis e, poucos dias mais tarde⁽²⁴³⁾ mandavam-se agregar «às companhias da armada» alguns soldados portugueses que, de várias pontos tinham regressado ao reino.

A situação em pessoal para a marinha devia ser tão crítica que, a 7 de Janeiro, D. João IV mandava que se cumprisse a redução do número das companhias da armada «estranhando ao Conselho de Guerra a demora — apenas de três dias — havida no cumprimento d'aquella determinação».

Pelo que se depreende da legislação da época dificilmente se conseguia obter pessoal para a armada. Assim, em Junho, era determinado ao Mestre de Campo Geral do Exército do Alentejo que mandasse para Lisboa toda a gente que «houvesse por aquellas fronteiras». Simultaneamente foi «mandado lançar bando, para que toda a pessoa que assentasse praça na armada, para servir somente enquanto durasse o verão, receberia duas pagas, ficando depois d'aquelle tempo desobrigada de todo o serviço».⁽²⁴⁴⁾

⁽²³⁹⁾ — Consulte-se o Decreto de 13 de Dezembro.

⁽²⁴⁰⁾ — Veja-se a Petição de Jorge de Mesquita «para se evitar a deserção de soldados da armada», transcrita na Synopse, 1.º vol., p. 38.

⁽²⁴¹⁾ — *idem*.

⁽²⁴²⁾ — Nas forças terrestres também se verificaram importantes reduções de efectivos. Segundo o Dec. de 21 de Fevereiro de 1644 na ocasião fora lançado «bando» para que os soldados da Armada «acudissem... a Luis da Silva, seu Mestre de Campo».

Assim o Terço de Luis da Silva foi reduzido de 26 para 9 companhias.

⁽²⁴³⁾ — Decreto de 7 de Janeiro.

⁽²⁴⁴⁾ — Decreto de 1 de Junho de 1643. Veja-se Synopse p. 46.

Certamente⁽²⁴⁵⁾ que desde os primeiros alvares do ano de 1643 se preparava em Lisboa a «Armada de Viagem à Índia» que teria, como capitão-mor Rodrigues de Sá.

Esta armada, aliás bem modesta pois era constituída por dois velhos navios datando do tempo dos Filipes e que, aquando da Restauração, encontravam-se no Tejo desarmados. — os galeões Santo Milagre e Santa Margarida, ambos de 800 toneladas e com 36 peças de artilharia.

Sob o comando, respectivamente do capitão-mor Rodrigues de Sá e Meneses e do capitão de infantaria Pedro Araujo de Azevedo pelas oito horas do dia 30 de Março de 1643 «botaram de foz fora⁽²⁴⁶⁾ com destino à Índia.» Só em Setembro de 1644, depois de terem invernado em Moçambique e escalado a Ilha de Anjediva, os dois navios deram fundo em Goa. Pouco tempo depois foram empenhados em missões locais e só dois anos mais tarde, em Janeiro de 1646, largavam para Lisboa, onde chegariam em fins de Agosto.

Nos princípios do ano de 1643 «levantou-se — no dizer⁽²⁴⁷⁾ do Conde da Ericeira — . . . uma grande controvérsia entre os Ministros sobre se haver de prevenir a armada ou poupar-se esta despesa. «Mau grado a sua extensão é interessante lêr as páginas que o Conde da Ericeira escreveu⁽²⁴⁸⁾, pois as mesmas revelam bem o espirito dos portugueses de então sobre a nossa marinha.

« . . . Levantou-se neste tempo grande controvérsia entre os Ministros sôbre se haver de prevenir a armada ou poupar-se esta despesa. Diziam os desta opinião que as prevenções de Castela não obrigavam a se fazerem dispêndios antecipados, e que, quando elas se adiantassem, seria tanto maior o poder que os castelhanos trouxessem, que não seria possível que a nossa armada buscasse a de Castela fora da barra, e que dentro dela era melhor defesa a das fortalezas do rio e fortins que se podiam levantar na marinha com o dinheiro que se havia de gastar inútilmente nas prevenções da armada. Discursava-se pela parte contrária, que a maior defesa de Portugal era sustentar uma armada poderosa que andasse de verão correndo a costa, e de inverno estivesse pronta no rio para acudir a qualquer acidente; porque medindo-se, como era razão, as disposições da defesa pelo intento da conquista, constando que os castelhanos determinavam entrar a um mesmo tempo com um exército e uma armada a buscar Lisboa, para que experimentasse o reino a ferida no coração, e assim como o corpo com as acções vitais ficasse cadáver para a defesa, que parecia necessário que de iguais e semelhantes disposições se compusesse a resistência, porque fiar a segurança do rio de Lisboa dos tiros incertos de artilharia das tôrres seria indesculpável confiança, e que os fortins, em que se dizia que se gastasse o dinheiro que se havia de aplicar à armada, não poderiam ser tão defensáveis que não fossem primeiro ganhados que investidos do exército que marchasse por terra; e que assim, ser ela necessária na ocasião proposta, ou para pelejar fora da barra ou para defender o rio, não era matéria de questão; e que neste sentido, marinheiros, soldados, bastimentos, artilheiros, armas e munições sempre era preciso que estivessem prontos por

(245) — Vide: «Cartas de El-Rei D. João IV ao Conde da Vidigueira (Marquês de Niza) Embaixador em França», carta de 22 de Janeiro de 1644, 1.º vol., p. 126.

(246) — Citação do Comd. Marques Esparteiro in «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 35.

(247) — In «Hist. de Portugal Reestaurado», 2.º vol., p. 34.

(248) — Idem.



Galeões espanhóis do Séc. XVII
(Reproduzido da «Historia General de Espanha» de D. Modesto de la Fuente)



Navios da primeira metade do Século XVII
Gravura de F. H. Bruegel

que se não ajuntam de repente; e que estando feita esta prevenção, que é todo o dispêndio das armadas, quanto mais útil era empregar a nossa que suspendê-la; porque de navegar podia colher interêsses que contrapesassem os cabedais dispendidos, e de não sair do rio se podia temer que os soldados sem uso e os marinheiros sem exercicio se achassem inúteis quando chegasse a ocasião de serem necessários. Que fazendo-se a conta com os cabedais, El-Rei podia armar quarenta navios, unindo aos de que era senhor outros estrangeiros; e que esta armada não só era capaz de pelejar com a de Castela, que se podia considerar menos poderosa pela costumada desatenção dos Ministros daquela Coroa, várias vezes experimentada, mas que serviria de sustentar as alianças dos Príncipes confederados, indissolúvel quando lhe resulta maior interêsses das suas monarquias; e que de Portugal não podiam esperar outro maior socorro de uma armada poderosa nas ocasiões em que necessitassem dela; e que esta política era tão necessária, que a persuadiam os manifestos dos mesmos castelhanos, nos quais, para dissuadirem os Príncipes de Europa da aliança de Portugal, tomavam por fundamento mostrarem que os portugueses nem para se defender tinham forças bastantes. E que ultimamente com a armada se seguravam as frotas e se facilitava o comércio, e que sem ela por tôdas as partes e por todos os discursos ficava duvidosa a defesa do reino.

El-Rei prudentemente seguiu esta última opinião. Porém, não lhe parecendo que era necessário tanto poder como de 40 navios, mandou sair António Teles de Menezes com 9 grandes, onze pequenos, dois de fogo e dois barcos longos.

O marquês de Montalvão, conselheiro de Estado e Vedor da Reparação dos Armazens e «que sempre havia sido do parecer que a armada saísse»⁽²⁴⁹⁾, teria aproveitado a ocasião para elaborar umas interessantes Memórias⁽²⁵⁰⁾ cuja primeira parte foi intitulada⁽²⁵¹⁾ de «Parecer do Marquês de Montalvão sobre a Armada», trabalho que dedicou ao Rei D. João IV.

A importância destas Memórias, escritas, como o autor confessa «com a experiência dos anos, e das occasiões de que tirei as razões com que respondo -teria sido enorme para Portugal se tivessem sido seguidas. Infelizmente não o foram pois D. Jorge de Mascarenhas, Marquês de Montalvão, depois de as ter elaborado voltou a ser preso — embora inocente como acontecera das duas vezes anteriores⁽²⁵²⁾ — e, por certo, ninguém deu atenção à advertência de um nobre e patriótico fidalgo que caíra no desagrado real.

No entanto o seu interêsse na parte que respeitá à marinha leva-nos a transcrevê-la em Anexo, Doc. n.º 9, segundo a cópia de um manuscrito do Arquivo Histórico Militar.⁽²⁵³⁾

⁽²⁴⁹⁾ — Conde da Encerra, ob. cit., 2.º vol., p. 36.

⁽²⁵⁰⁾ — O Cor. Madureira dos Santos em «Cartas e Outros Documentos da Época da Guerra da Aclamação» p. 11, 12, 151 a 164, refere que estas Memórias constam do Cód. n.º 1459 (do F.G., Reservas da Bibl. Nacional) e de um manuscrito existente no Arquivo Histórico Militar, 1.ª Div.; 2.ª Sec., com o título de «Memórias do Conselheiro de Estado Marquês de Montalvão ao Sr. D. João IV».

⁽²⁵¹⁾ — Veja-se a nota do Cor. Madureira dos Santos, no final do Anexo, Doc. N.º 9.

⁽²⁵²⁾ — Veja-se a sua biografia em «Portugal, Dicionário Histórico».

⁽²⁵³⁾ — Nos nossos dias estas Memórias foram transcritas em «Elementos para a História Municipal de Lisboa» por Eduardo Freire de Oliveira, Lx. 1889, Tomo V, p. 114 nota (1), e em «Cartas e Outros Documentos da Época da Guerra da Aclamação» de Cor. Madureira dos Santos.

O Decreto de 16 de Fevereiro de 1643 mandava⁽²⁵⁴⁾ que se propuzessem os capitães para a «armada que se aprestava, e era destinada a satisfazer as exigências do serviço no mar durante o ano».

D. João IV, em Abril de 1643, escreveu⁽²⁵⁵⁾ ao seu embaixador em Paris para que este informasse o Cardeal Richelieu das suas intenções. Segundo as suas palavras: «representareis ao Cardeal que entre os danos que dezejo fazer ao inimigo este ueram determino mandar infestar com a minha armada o porto de Baiona, por se ter entendido que entrando juntamente em Galiza a gente de guerra que tenho nas raías daquelle Reino preuenida para esta faççam será sem duuida tomar não só o dito lugar de Baiona, se nam húa grande parte daquelle Reino, e porque esta empreza se segurará mais unindosse as armadas lhe significareis que conuira que Sua Eminencia procure a união affirmando que o que mais me leua a cuidar nesta praça, he o auizinharme com França, entendo resultarem disso consequencias de importancia para todos. E como o tempo está tanto adiantado, e a minha armada hade sair deste porto por todo mayo procurareis que então seja a desse Reino em algum de meus portos, para que se não mallogre o desenhio na dilatação.»

Conforme⁽²⁵⁶⁾ uma «Relação assinada por Luis Cezar, prouedor dos Armazens Reaes «esta 2.ª Armada de Guarda-Costa (1643), que seria comandada pelo General António Teles de Meneses, era composta de 6 galeões, 5 fragatas, 5 navios e 1 caravela.⁽²⁵⁷⁾ No entanto o Comandante Marques Esparteiro no seu estudo «A Marinha de D. João IV» indica, também, que a armada era formada por 20 navios, mas agrupa-os em doze galeões, seis fragatas, uma urca e uma caravela.

Com base na Relação de Luiz Cezar, nos estudos do Comandante Marques Esparteiro e na legislação da época elaborou-se o quadro seguinte sobre a provável constituição da «2.ª Armada de Guarda — Costa (1643)»

Navio	Ton.	B.F.	Comandante	Obs
Capitania Galeão Bom Jesus	1200	60	Gen. António Teles Meneses	
Atormenta -S. Baltazar	850	40	Alm. Cosme do Couto Barbosa	
Galeão São Pantaleão	600	36	C.m.g. António Themudo (?)	
Galeão N.ª S.ª da Candelária	700	26	D. Manuel Pereira	
Galeão S. João Batista	700	36		
Galeão S. Pedro Grande	600	36	C.m.g. Luis Velho	
Urcas S. André	400?	26	«Teodocio Oliveira Leite	? 550 Ton. ?
Galeão S. Pedro de Hamburgo	400?	30	«Jorge de Mesquita	7600/700 ton.
Fragata S. Jorge	350			
Fragata S. João Baptista	320	24	Francisco Freire Brandão	
Fragata S. António	150	14	Luis de Lemos Faria	
Fragata S. Theodosio	120	14	Domingos de Sousa	
Fragata S. Ana Maria	100	6	Diogo Leite Pereira	
Urcas/Navio S. António	300	24	Estevão Petry	
Navio Nazaré	350	22	Nuno Gonçalves de Faria	
Navio Santa Catarina	250	20	Frei Pedro Camero (?)	
Navio S. António de Aveiro	300			
Navio S. António de Aveiro Peq.	200			
Navio/Galeão Bom Jesus Bouças	200	16	Francisco de França	
Caravela ?	100			
Naveta Madre Deus da Estrela		20	Miguel de Cabedo	
Brulote N.ª S.ª do Rosário		—	Aferes Manuel Dias	
Brulote N.ª S.ª do Amparo		—	Aferes Francisco de Brito	

Devem ser comparadas as duas transcrições feitas com base, respectivamente, no Códice n.º 1459 da Biblioteca Nacional e no manuscrito do Arq. Hist. Militar, que difiram nalgumas passagens, além de serem consultadas as considerações feitas pelos dois autores.

(254) — Vejam-se, também, os Decretos de 9 e 14 de Março e de 25 de Junho de 1643.

Ao que parece o Cardeal Richelieu não concordou com a proposta do ataque ao porto de Baiona e, assim, a armada portuguesa que no dizer ⁽²⁵⁸⁾ de D. João IV, constava de «20 navios, 14 delles poderosissimos» saiu, sob o comando do General Teles de Meneses:

«... pela barra fora. Era o regimento que levava que andasse 25 léguas no mar do Cabo de S. Vicente, e que, estendendo os navios em 35 e 36 graus, aguardasse nesta altura a frota de Índias de Castela. Porém, ela tendo antecipado aviso de Cádiz, se encostou à costa de África e embocou o Estreito sem ser vista pelos nossos navios. Nove dias assistiram nesta altura. Passados eles os apartou uma tormenta mais de 80 léguas; desgarrou-se um dos barcos longos e encontrou oito navios de França, de que vinha por Cabo Montigny, que havia comboiado o Bispo de Lamego. Deu o barco noticia da nossa armada, aguardaram eles, e ao outro dia se uniram todos. Disse o Cabo da esquadra a António Teles que havia dado vista da armada de Castela o dia antecedente e que andava para embocar o Estreito. Com este aviso intentou António Teles persuadir ao Cabo da Esquadra que se incorporasse com ele e que fôsem buscar a armada de Castela, e se escusou, dizendo que não trazia ordem para pelejar, e que o seu regimento era que se incorporasse com a sua armada, que se achava no Mar Mediterrâneo, como faz depois de quatro dias.

Despedidos os franceses, e vindo António Teles na volta do Cabo de S. Vicente, encontrou dois navios que mandou seguir até Sines para onde fugiram. Achou que eram hamburgueses e mandou largá-los, lembrado de 20 da mesma nação que o ano antecedente havia trazido a Lisboa com armas para Castela e fazendas de contrabando, os quais El-Rei mandou largar, não sem suspeita de que os mestres compraram a alguns Ministros a sua liberdade. (*) Andando António Teles velejando na altura que se lhe havia ordenado, lhe chegou ordem de El-Rei para se recolher, por ter noticia que a frota de Índias era entrada nos portos de Castela.» ⁽²⁵⁹⁾

O General Teles de Meneses, em carta que escreveu ⁽²⁶⁰⁾ ao Rei D. João IV, descreve o encontro com a esquadra francesa da seguinte maneira:

⁽²⁵⁸⁾ — Carta cifrada para o Conde Almirante Marquês de Niza de 16 de Abril de 1643.

⁽²⁵⁹⁾ — Anexa ao Decr. de 16 de Fevereiro de 1643, in «Dec. do Conselho de Guerra», ano de 1643, Maço 3, Torre de Tombo. Encontra-se transcrita in «Synopze», 1.ª v. p. 53.

⁽²⁶⁰⁾ — Mau grado todos os navios estarem individualizados pelos respectivos nomes e tonelagem para a caravela indica-se, apenas, a sua tonelagem.

Numa carta de 22 de Janeiro de 1643, D. João IV, ao referir-se ao seu planeamento marítimo para esse ano, refere o seguinte: «Terho mandado prevenir para a Armada da Costa, e para o mais que se pode offerer dez Galeões grandes.»

⁽²⁶¹⁾ — Veja-se «Memoria dos Successos das Armas de Sua Magestade na Campanha deste Anno Presente de 1643», que acompanhava a carta ao Marquês de Niza de 9 de Outubro de 1643, transcrita na compilação do Doutor Laranjo Coelho, já muito citada, 2.º vol., p. 88.

(*) — Veja-se o que foi escrito sobre o apresamento destes vinte navios de Hamburgoer in «A Armada de Guarda Costa e o caso dos Navios Hamburgueses»

⁽²⁶²⁾ — Conde da Ericeira, ob. cit., 2.º vol., p. 36.

⁽²⁶³⁾ — Vide: «Cartas de El-Rei D. João IV ao Conde da Vidigueira (Marquês de Niza) Embaixador em França», 1.º vol., p. 67.

«Em dez de Agosto ao romper da manhã encontrei a Armada de França, e depois de a reconhecer, me veyo buscar o Almirante a quem fiz as cortesias conforme Vossa Magestade me ordenou. Com grande confiança me disse, como querendo embocar o estreito, lhe derão caça 14 navios de Dunquerque e logo ao dia seguinte encontrara mais 12 de Castella. Comigo ficou que iríamos demandar o Cabo de São Vicente, e ahy procurar os auzos que Vossa Magestade dizia havia de mandar, para conforme a elles, sabermos aonde havíamos de buscar a frota, e o mais que Vossa Magestade ordenasse. Nesta conformidade navegamos trez dias, no ultimo delles me mandou dizer, que entendia, que a frota, deuia estar já recolhida em Cadiz ou em outro porto, e que assy determinava de proseguir sua derrota. Eu o fuy buscar logo ao seu navio ao persuadir, a que se não fosse; não bastou a Carta de Vossa Magestade nem minhas razões para o obrigar ao comprimento, do que comigo havia ficado. E moveu-me a isto ter elle conferido no primeiro dia com o Piloto mór desta Armada, que a frota deuia estar recolhida em algũa das lhas das Canarias, porque se não podia cuidar, que estando a Armada das 26 velas, que elle dizia no estreito deixassem de vir dar guarda à sua frota, e deixala no risco, com que se pudera ver, disselhe depois de desenganado, que bem via, que eu a uiera esperar sem elle, porem pois nos achauamos juntos, que nos poderia ficar mais facil conseguir nosso intento, se não estalua em Cadiz, porque conforme da altura porque vinha, deuia de estar nas Canarias, e que ordenando Vossa Magestade a poderíamos hir la buscar, pois he viagem de oito dias nesta tempo, e como uentassem os ventos marellos, tornauamos em outros tantos: nada bastou, e se foi dizendo, que se hia chegar a Costa de Berberia, para com a primeira vara do sul embocar em o estreito.»

Mais uma vez os navios franceses recusaram-se a auxiliar-nos e, mais uma vez, uma missão da Armada de Guarda-Costa fora pouco proveitosa.

Sob o comando do Almirante Cosme do Couto Barbosa e tendo como «almirante» Teodósio de Oliveira, uma pequena esquadra de seis navios «ficou correndo a costa»⁽²⁶¹⁾ «... segurando estes mares, de alguns navios de mouros e turcos, que os costumão vir infestar»⁽²⁶²⁾ só tendo entrado a barra do Tejo em 6 de Outubro, comboiando a frota do Brasil.

Por Alvará de 29 de Novembro de 1643⁽²⁶³⁾ a Secretaria do Estado da Guerra distribuiu «os negocios de mar e sua direcção pelo Conselho de Guerra e pelo Conselho Ultramarino». A este último órgão foi-lhe atribuído «tudo o que toca à navegação da carreira da Índia».⁽²⁶⁴⁾

⁽²⁶¹⁾ — «Hist. de Portugal Restaurado», 2.ª vol. p. 37.

⁽²⁶²⁾ — Memória dos Sucessos das Armas de Sua Magestade na Campanha deste Presente Anno de 1643, que acompanha a carta régia de 9 de Outubro de 1643.

⁽²⁶³⁾ — Transcrito por Andrade e Silva, ob. cit., ano de 1643, p. 226.

⁽²⁶⁴⁾ — Vide: «Da Navegação Portuguesa no Indico no Século XVII», p. 109.

Consulte-se, também, o Decreto de 14 de Julho de 1642, transcrito em Doc. n.º 2 p. 99 de «Do Conselho Ultramarino ao Conselho do Imperio».

Teria sido um dos primeiros trabalhos do Conselho Ultramarino supervisionar a preparação da esquadra que levaria o Embaixador Gonçalo Siqueira de Sousa ao Japão, a fim de procurar o reatamento das relações comerciais entre os dois países.

Não se sabe, ao certo, a data exacta em que os portugueses aportaram ao Japão. Para uns teria sido em 1530 ou 1543, para outros o conhecimento daquele país ficou-se a dever a Fernão Mendes Pinto quando, na companhia de mais dois portugueses e a bordo de um navio pirata chinês foi atirado, por uma tempestade, para a costa de Fanegarima, ao sul de Kiu — Siu. De regresso à China Mendes Pinto teria estabelecido as relações comerciais com o Japão, relações essas que rapidamente se intensificaram e prosperaram.

Os japoneses apelidaram os seus visitantes ocidentais de «namban», ou seja, «bárbaros do sul», não obstante estes procurarem, unicamente, propagar a fé cristã e fazer comércio. O exotismo dos costumes e hábitos dos portugueses despertaria, no Japão, uma enorme curiosidade e inspiraria o nascimento de uma arte pictórica sobre o que os visitantes faziam e traziam. Nasceria, assim, a chamada «arte Namban», especialmente reproduzida em biombos.

Os portugueses eram retratados com uns narizes enormes, rostos sem barba, cabelos curtos, envergando uns calções imensamente tuçados. Mas, certamente, teria tido a sensibilidade dos japoneses o poder dos nossos navios — embora raramente se vejam as peças de artilharia — e a pericia dos nossos marinheiros que eram representados como exímios equilibristas, fazendo os mais fantásticos exercícios nos estais, brandais e mais cabos do aparelho dos navios.

Razões várias — das quais os holandeses não foram alheios — levaram o Imperador do Japão, em 1637, a expulsar do seu país «todos os portugueses» seus descendentes, e os que lhe pertencem»⁽²⁶⁵⁾ sendo todos, desde logo, vítimas de terríveis perseguições.

Como é óbvio cessou todo o comércio «com o Reyno do Japão, donde se tirauão copiozas riquezas de ouro, prata e outros gêneros de grande valor», conforme escreveu⁽²⁶⁶⁾ numa «Lembrança» o capitão de mar e guerra de galeões e naus da carreira da Índia Domingos Luis de Oliveira.

D. João IV «persuadido por pessoas principais da cidade de Macau, que haviam chegado a Lisboa»⁽²⁶⁷⁾ mandou preparar uma embaixada ao longínquo reino do Japão.

A 29 de Janeiro de 1644 largou de Lisboa, com destino a Macau e, posteriormente, ao Japão, uma pequena esquadra sob o comando do capitão-mór António Filho Ferreira, constituída pelo galeão Santo André⁽²⁶⁸⁾ do comando de António

⁽²⁶⁵⁾ — Consulte-se: «A Embaixada Marítima» do Padre Benjamim Videira Pires, S.J.

⁽²⁶⁶⁾ — Vide «Port. Dicionário Histórico, 3.ª vol., p. 1014, O comandante Marques Esparteiro em «a Marinha de D. João IV, refere que «a sentença da quebra do comércio pelo Conselho de Estado do Japão foi em 4 de Agosto de 1639».

⁽²⁶⁷⁾ — «Hist. de Portugal Restaurado», 2.ª vol., p. 110. Veja-se no Arq. Histórico Ultramarino (Macau, cx. 1, doc. 32) a «Consulta do Conselho Ultramarino sobre aconveniência da partida até ao fim do mês de Dezembro dos dois navios que vão para a China e hão-de levar o embaixador a fim de acudir à cidade de Maquao... e abrir o comércio do Japão e para segurança da mesma cidade e comércio da China».

⁽²⁶⁸⁾ — Segundo o Comdt Marques Esparteiro em «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 42, era «navio de 550 T e 26 peças apossado aos franceses e que se achava no Tejo à data da Restauração. Foi classificado galeão mas também aparece como nau e urca». Numa relação do Provedor dos Armazens que acompanhava o Dec. de 16 de Fevereiro de 1643 é referida como urca, tendo o deslocamento de 400 toneladas.

Gouveia do Vale e pelo galeão ⁽²⁶⁹⁾ Santo António de Aveiro, navio almirante, do comando de Gonçalo Ferraz de Lima, que vinha a morrer durante a viagem, ficando o navio sob o comando do seu mestre António de Abreu.

Foi longa e atribulada a viagem destes navios, especialmente o Santo António de Aveiro, mas não é possível descrevê-la. No entanto transcreve-se ⁽²⁷⁰⁾ da «História de Portugal Restaurado» o relato resumido que o Conde da Ericeira fez desta viagem:

«Deu-lhe El-Rei dois navios e nomeou por capitão-mor de um António Fialho Ferreira, e por almirante Gonçalo Ferraz, os mesmos que haviam chegado de Macau; e embarcou-se o embaixador Gonçalo de Siqueira com o capitão-mor. Partiram de Lisboa a 29 de Janeiro, intentando passar à China sem tocar a Índia, navegação que até àquele tempo se não havia intentado. Tanto que avistaram o Cabo de Boa-Esperança, se fizeram na volta de sueste até altura de 40 graus; mas, padecendo várias tormentas, se dilataram muitos dias, e, com ventos contrários e falta de mantimentos, se acharam na altura de nove graus, quinhentas léguas do Estreito de Sunda. Vendo-se a gente dos navios desesperada do remédio, resolveram, para salvar as vidas, entrar no primeiro pôrto que topassem. O piloto, pouco advertido, cortou pelo meio da Linha Equinocial, de que se originaram novas grandes enfermidades.

Depois de várias fortunas, foram dar antes da costa de Samatra, em uma ilha chamada de Baru, onde hospedando-os alguns negros, os trataram depois como inimigos, e dificultosamente escaparam das suas mãos. Vieram aportar em Bitão, Pôrto onde assistiam os ingleses que os socorreram e lhes deram piloto que os levou a Jacatará, em que assistiam os holandeses, que os hospedaram muito humanamente; e, concertados os navios, passaram a Goa, o que puderam ter conseguido em menos tempo e com menos trabalho, se não quizeram penetrar mares não conhecidos, ânsia natural dos portugueses: — intentar sempre ganhar fama vencendo dificuldades. De Goa passaram à China, e em Macau se preparou Gonçalo de Siqueira para a embaixada do Japão. Fêz sua viagem e chegou a Entulho, que é uma ilha pequena, situada na baía da cidade de Nangasque. Logo que deu fundo, lhe tiraram o leme e velas da nau, e o fizeram esperar 40 dias por resposta do Imperador, que o mandou partir, sem querer aceitar a embaixada, persuadido das negociações dos holandeses e estimulado das malícias dos idólatras, que haviam desbaratado a cristandade, que o espinto e diligência dos religiosos da Companhia de Jesus tinham erigido naquele Império. Voltou Gonçalo de Siqueira para Macau, padecendo o trabalho sem conseguir o intento a que El-Rei o mandara.»

O Embaixador Gonçalo de Sequeira veio a morrer em Macau, pouco tempo depois da sua chegada e, com a sua morte, a embaixada ao Japão foi dada por finda. ⁽²⁷¹⁾

⁽²⁶⁹⁾ — Na relação anteriormente citada é apenas designado por «navio».

⁽²⁷⁰⁾ — 2.ª vol., p. 111.

⁽²⁷¹⁾ — Consulte-se, em «Arquivos de Macau», 3.ª vol., n.º 1 e 3, o estudo «Embaixada do Japão, 1645».

Os dois navios que tinham estado no Japão jamais regressariam a Lisboa. O «Santo António de Aveiro», depois de uma viagem que foi uma autêntica odisséia, chegou a Goa de tal maneira desmantelado que foi logo abatido.⁽²⁷²⁾ O «Santo André», regressou ao Reino em 1650 mas, já depois de ter escalado os Açores, devido a um temporal, foi arrastado para as costas da Galiza, sendo apresado pelos espanhóis.

Quase ao findar o ano de 1643, a 22 de Dezembro, foi publicado o «Regimento do Conselho de Guerra», que regularia o Conselho de Guerra, criado dois anos antes pelo Decreto de 11 de Dezembro de 1640, cuja importância já foi devidamente assinalada.⁽²⁷³⁾

É interessante notar que este Regimento no seu artigo 13.º friza que «os officiaes (da gente de guerra) tragam só as insignias que lhe tocarem». Já nas Ordenanças Militares de 1611 — 1633⁽²⁷⁴⁾ no seu artigo 37.º também determinavam que «os capitães e officiaes andem com suas ensignias e, se guarde o costume de entrar sempre de guarda armados.»

As «Ordenanças Militares de 1643» — que, aliás, não passaram de um projecto que não chegou a ter expressão legal⁽²⁷⁵⁾ — contemplariam⁽²⁷⁶⁾ o problema das insignias militares para os «officiaes mayores, e menores de guerra»⁽²⁷⁷⁾, mas não têm qualquer referência aos postos e funções da armada e respectivas insignias.

Mau grado terem sido consultados muitas centenas de documentos da época não se encontraram quaisquer relações de postos navais e das insignias que os distinguiam. O único documento encontrado⁽²⁷⁸⁾ que fornece alguma luz sobre a

⁽²⁷²⁾ — Foi substituído pelo galeão São João Pérola, de 700 ton. e 36 b.f. Este navio fora construído no Porto e lançado à água em 14 de Maio de 1642. Por isso, e pelas suas excelentes qualidades era conhecido pelos nomes de S. João do Porto ou S. João Pérola. Veja-se «Três Séculos no Mar» do Comdt. Marques Esparteiro, I Parte, p. 59.

⁽²⁷³⁾ — Veja-se em Anexo, Doc. 10.

⁽²⁷⁴⁾ — Veja-se: «Hist. do Exército Português, Provas», de Christovam Ayres, 3.º vol.

⁽²⁷⁵⁾ — Consulte-se, pelo seu grande interesse, o 3.º volume de «História Orgânica e Política do Exército Português, Provas» do Gen. Christovam Ayres.

⁽²⁷⁶⁾ — No Título 92. Pelo seu interesse e curiosidade, bem como o comentário feito por Joane Mendes de Vasconcellos, são transcritos no Anexo doc. n.º 11, por cópia constante na obra de Christovam Ayres, *ant. cit.*

⁽²⁷⁷⁾ — Preambulo do citado Título 92.

⁽²⁷⁸⁾ — O que não quer dizer que existam documentos ou diplomas que, taxativamente, estabeleçam as hierarquias a bordo. Recordamos, por exemplo, a «Nomeação de officiaes da navegação das naos que este anno (1622) hão-de ir para a India. Cod. n.º 34, fs 19-22, do Arq. Histórico Ultramarino, publicado por Frazão de Vasconcelos. Os «Regimentos da Navegação por vezes dão rigorosas informações sobre as tripulações dos navios e sua hierarquia.

As «Ordenanças Navais de 1633» também estabelecem os diferentes postos e funções hierárquicas a bordo. O Comdt. Costa Almeida, *ob. cit. citada*, p. 528, ao referir-se aos postos do Exército e da Armada, indica o seguinte:

«Na Armada os postos da mais remota epocha até ao anno de 1700 tiveram as seguintes denominações: Arraes — Almirante — Capitão-Mor do Mar Oceano — Vice-Almirante — Fiscal — Capitão de Frota, Cabo de Esquadra — Governador.

De 1700 até hoje [1856], em resultado de uma nova face que a deu ao corpo da Armada e diferente reformas se fixou actualmente a classificação dos postos em: Almirante — Vice-Almirante — Chefe de Esquadra — Chefe de Divisão — Capitão-de-Mar e Guerra — Capitão de Fragata — Capitão Tenente — Primeiro Tenente — Segundo Tenente.

hierarquia naval é o Alvará de 11 de Março de 1652⁽²⁷⁹⁾ que, ao indicar os vencimentos, em milhares de reis dos «Officiaes, e Gente do mar na navegação das Armadas da Carreira da Índia» e as regalias que usufruíam — e a que chamavam «liberdades» — permite estabelecer a seguinte cadeia de comando:

Postos	Venc.	Postos	Venc.	Postos	Venc.
Capitão-Mór	600	Calote Viagem	26,7	Marinheiro	18
Capitão	200	Carpinteiro Sobressalente	26,4	Dispensero	18
Mestre	120	Calote Sobressal	26,4	Estroqueiro	18
Piloto	120	Guardão	25,2	Condessível	18
Contra-mestre	60	Sota-Piloto	21,6	Artilhão	18
Escrivão	40	Charameia	21,6	Grumete	11.988
Capelão	36	Tancoiro	21,6	Pagem	7.974
Carpinteiro Viagem	26,6	Barbeiro	18		

Contudo para as diversas armadas portuguesas eram designados outros postos e funções e são tantos os que constam em diplomas e documentos da época que é difícil destriná-los ou de estabelecer uma correcta cadeia de comando pois, nem sempre, se verificava a mesma relação de subordinação entre os postos.⁽²⁸⁰⁾

Assim, nas grandes armadas, o posto máximo era o de General, que podia ser designado por General da Armada, General do Mar⁽²⁸¹⁾ ou Capitão-General. Ao posto imediatamente a seguir, o de Almirante, juntava-se, muitas vezes, as designações específicas das suas funções e, assim, havia o Almirante dos Conselhos de Estado e Guerra⁽²⁸²⁾, o Almirante da Armada da Índia, o Almirante das Naus do Reino, o Almirante do Estreito de Ormuz e Mar Roxo, etc., etc. Os Almirantes que nas armadas tinham funções que hoje se poderiam considerar como as de Chefe do Estado Maior, podiam ser designados por «Mestres de Campo do Mar» ou «Fiscal».⁽²⁸³⁾

Aos chefes das armadas de viagem, mesmo que se tratassem só de dois navios dava-se o nome de «Capitão-mor»⁽²⁸⁴⁾, conforme o determinado por um Alvará datado de 17 de Novembro de 1621:

«... os Mestres e Pilotos dos taes navios que estivessem para partir, como se declara, elegerão entre si um, para que vá por Capitão-Mór delles — e sendo os votos iguais nas eleições lançarão sortes, e o que nelas sahir ficará por Capitão-Mór de toda a Frota...»

(279) — Uma cópia do século passado deste documento foi transcrita pelo Prof. Alberto Iria no seu livro «Da Navegação Portuguesa no Índico no Século XVII». Pelo seu alto interesse transcreve-me este documento em Anexo, n.º 12.

(280) — Consulte-se: «Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino (1608-1612) Diários da navegação coligidos por D. António de Ataíde no século XVII. Introdução notas do comandante Humberto Leitão, em especial e 3.º vol., p. 123.

(281) — Consulte-se o interessante artigo do Comdt. Henrique da Fonseca intitulado: «Os Generais do Mar» publicado na Revista da Armada n.º 96, ano de 1979.

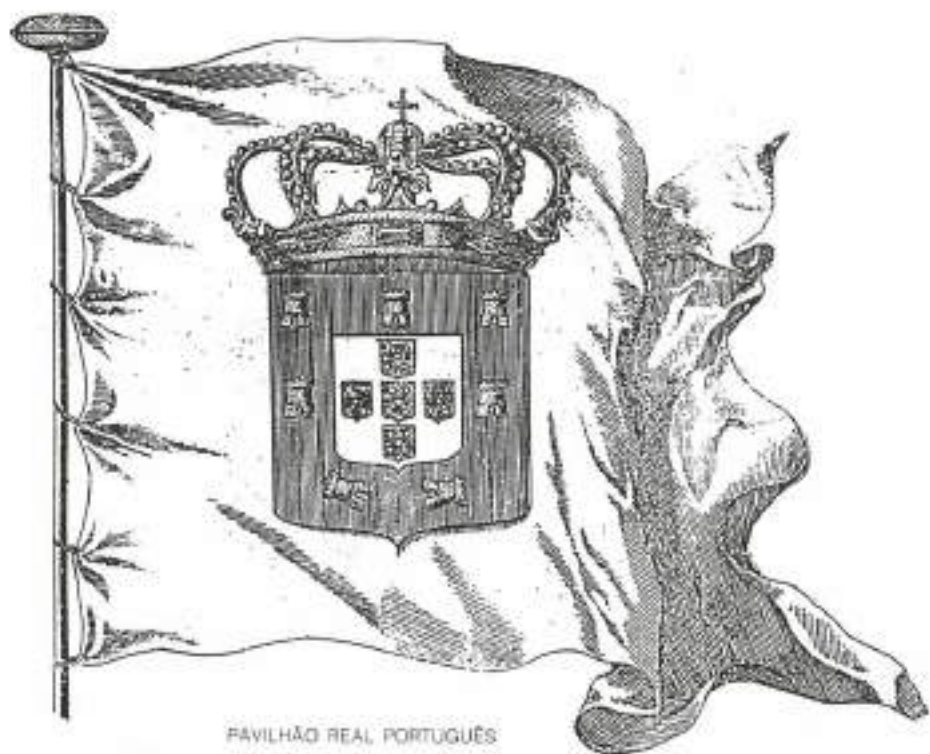
(282) — Veja-se a acta da Junta que reuniu a 16 de Março de 1656 e que o Prof. Alberto Iria transcreveu a p. 268 da sua cit. ob.

(283) — Consulte-se uma Comunicação apresentada na Academia de Marinha em Junho de 1984 subordinada ao tema «A Hierarquia Naval».

(284) — «Em 17 de Abril de 1647 largou de Lisboa para a Índia a armada de viagem, sem capitão-mor. ... Era a primeira força naval enviada à Índia sem capitão-mor em que os mestres podiam servir de capitães. ... A maioria era contrária a esta medida e na Índia causou dolorosa surpresa, pelo que, em 1649, se voltou ao sistema antigo». Comdt. Marques Esparteiro in «A Marinha de D. João IV».



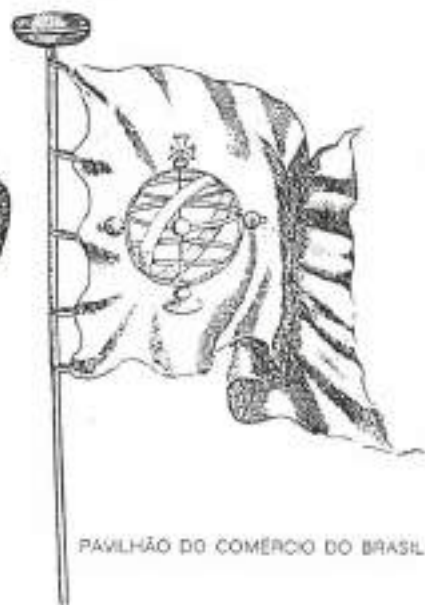
Combate Naval de Tamandaré, entre as Armadas de Serrão de Paiva e Lichthardt. — 9 de Setembro de 1645
(De Die Unbekannte Neue-Welt, etc., D'O Dapper. — Amsterdão 1673)



PAVILHÃO REAL PORTUGUÊS



PAVILHÃO DO COMÉRCIO DA ÍNDIA



PAVILHÃO DO COMÉRCIO DO BRASIL

Bandeiras Navais

Mas o Capitão-mór ou «Capitão-Mór do Mar» podia estar ou não subordinado ao «Capitão-almirante». É o caso de D. Gonçalves da Silveira que foi capitão-almirante e capitão-mor das armadas da Índia⁽²⁸⁵⁾ ou o de Pedro Araújo de Azevedo que, em 1643, foi Capitão-almirante do galeão Santa Margarida, que tinha como capitão-mor João Rodrigues de Sá e Menezes.⁽²⁸⁶⁾

Mas, na classe dos capitães, ainda se podiam distinguir os «capitães-gerais» que julgamos que só eram nomeados para providenciarem o aprestamento dos navios, e os «capitães de vigia» que, no dizer⁽²⁸⁷⁾ de António Raposo da Silveira, tinha a «guarda, e Vigia da barra, e das embarcações, ... como em saber o desenho do inimigo, ...». Mas este mesmo Raposo da Silveira também desempenhou as funções de «capitão-de-vigia» a bordo do galeão Santo António, de viagem do Reino para Goa, em 1640, o que permite pensar que as funções de capitão de vigia corresponderiam às dos actuais oficiais de segurança.

Os comandantes de navios de guerra tinham, em regra, a patente de capitão-de-mar-e-guerra sendo a mais antiga referência sobre este posto datada de 5 de Novembro de 1617, referindo-se a D. Nuno de Sotomaior. Mas também podiam ser designados por «capitão de mar e terra» como foi o caso de Francisco Fernandes Rombó, conforme consta numa certidão datada de 1 de Junho de 1631. Ou ainda podiam ser designados por «capitão de viagem», segundo um Parecer do Conselho Ultramarino datado de 6 de Fevereiro de 1696, quando se tratava da nomeação do capitão de viagem para a nau capitânia da Armada de Viagem à Índia.

Muitas vezes surge a palavra «cabo» indicativo de comandante de um navio⁽²⁸⁸⁾ ou de uma pequena armada, como sucedeu a Luis Velho que, por Regimento⁽²⁸⁹⁾ de 23 de Março de 1644, foi nomeado «cabo dos galeões da Armada».⁽²⁹⁰⁾ Mas uma certidão de 19 de Abril de 1696⁽²⁹¹⁾, respeitante à viagem de Goa para Lisboa da fragata Nossa Senhora da Glória, certifica que era capitão de mar e guerra deste navio D. Lourenço de Almeida e que o «cabo» da dita nau» era Henrique de Figueiredo de Alarcão, almirante do Estreito de Ormuz e Mar Roxo».⁽²⁹²⁾

A «gente do mar» estava hierarquizada em pagem, grumete, marinheiro, dispenseiro, estroqueiro, guardião, contra-mestre e mestre, porém, duas petições para contagem de serviços apresentadas em 1692 ao Conselho Ultramarino⁽²⁹³⁾ situam o posto de alferes de mar e guerra entre os postos de contra-mestre e mestre.

(285) — Vide Prof. Alberto Iria, *ob. cit.*, p. 116.

(286) — *Idem*, p. 130.

(287) — Em petição ao Conselho Ultramarino, de 26 de Fevereiro de 1647.

(288) — Mas sempre de categoria inferior à de capitão: «A principio nos lugares de navegação, e depois nas de capitão. E cabo de Navios...», petição de António Pereira ao Conselho Ultramarino, in: *Arq. Hist. Ultramarino, Índia, Papeis Avulsos*, ano de 1656.

(289) — Este diploma tem especial importância pois resultou dos estudos efectuados pelo Conselho Ultramarino para a feitura de um «novo Regimento», feito nos moldes dos anteriores com «algumas emendas para melhor aserto». Considerado por Alberto Iria como um «documento ilustrativo» foi transcrito na sua obra já citada. Pelo seu grande interesse transcreve-se em Anexo doc. n.º 1.

(290) — Na Armada que partiu de Lisboa em 21 de Abril de 1650, Luis Velho foi nomeado Capitão-Mor.

(291) — Veja-se o Prof. Alberto Iria, *ob. cit.*, p. 229.

(292) — *Idem*.

(293) — *Idem*, p. 214 e 215.

Com efeito, em 1692, Cosme Serrão da Silva pediu ao Conselho Ultramarino alvará de habilitação para servir as capitarias de viagem das naus da carreira da Índia, porque já servira nos lugares de marinheiro, dispenseiro, estriquiteiro, soldado, alferes de mar e guerra e mestre. No mesmo ano Manuel Gonçalves Nogueira também fez idêntica petição ao Conselho Ultramarino, alegando que prestara serviços como marinheiro, contra-mestre, mestre e alferes de mar e guerra. ⁽²⁹⁴⁾

Por uma petição que António Ferreira fez ⁽²⁹⁵⁾ ao Conselho Ultramarino, por alturas de 1686, para contagem dos seus serviços, verifica-se que embarcou «para a Índia em 1673, por pajem do patacho Bom Jesus da Nazaré. Voltou para o Reino em 1675, como grumete. Tornou à Índia em 1677, por marinheiro do patacho São João de Deus. Voltou ao Reino em 1679. Em 1681, embarcou na Bala por sargento-de-mar-e-guerra da nau da Índia Santo António das Flores, etc. Em 1685, foi de novo à Índia por escrivão da nau Nossa Senhora da Conceição. . . » ⁽²⁹⁶⁾.

Foi uma carreira que se pode considerar metéorica dado que, em 12 anos, conseguiu passar do posto mais baixo, o de pajem, ao de escrivão. Mas a maior particularidade desta carreira está no facto de ter sido sargento de mar e guerra, designação que surge pela primeira vez ⁽²⁹⁷⁾ e que só seria oficializada cem anos mais tarde, pelo Decreto de 10 de Junho de 1763.

Surgem, assim, nos finais do Século XVIII duas novas designações na hierarquia naval — a de «alferes de mar e guerra» e a de «sargento de mar e guerra». O facto destes postos estarem intercalados em carreiras nitidamente náuticas faz pressupor que teria sucedido o mesmo que aos capitães de navios quando ao comando da «gente do mar» se lhes juntou o comando efectivo da «gente de guerra», passando-se a designarem-se por «capitães de mar e guerra».

Os artilheiros, designação que se generalizou após a Restauração pois, até então, eram designados por «bombardeiros», constituíam a bordo, uma espécie de empregados que, embora alistados nas armadas como tripulantes, poucas tarefas ⁽²⁹⁸⁾ lhes eram exigidas, além das funções específicas de artilharia.

Segundo as Ordenanças Navais de 1633, (Cap. 135) os artilheiros «eram tantos como as peças embarcadas». Deviam apresentar as suas «cartas de artilheiro» e, se necessário, seriam examinados pelo Condestável.

O Condestável ⁽²⁹⁹⁾ — que substituiu o antigo «meirinho» — era o chefe dos artilheiros, encarregado do «tiro de todas as peças de bordo» e o responsável pela preparação das munições. Quando, porém, o número das peças era muito grande,

⁽²⁹⁴⁾ — Estes documentos, citados por Alberto Iria a pág. 214 e 215 da ob. cit., encontram-se no Arquivo Histórico Ultramarino, Índia, papéis avulsos, ano 1692.

⁽²⁹⁵⁾ — Alberto Iria, ob. cit., p. 207.

⁽²⁹⁶⁾ — Documento do Ar. Hist. Ultramarino — Índia, Papéis avulsos, no ano de 1686.

⁽²⁹⁷⁾ — Pelo menos é o mais antigo documento que encontramos onde este posto é referido. António do Couto, em Memórias Militares, publicado em 1719, refere-se ao sargento do mar e guerra no Tratado 14.º § 1.º. Consulte-se a «Comunicação» feita à Academia de Marinha, citada na nota (283).

⁽²⁹⁸⁾ — Veja-se o que se escreveu sobre «Os Bombardeiros da Nómima».

⁽²⁹⁹⁾ — No Exército, segundo o gen. J. Cordeiro em «Apostamentos para a História de Artilharia Portuguesa» p. 184, «a insignia do condestável era um bota-fogo com duas serpes de prata.»

endossava para um seu imediato, o sota-condestável, a tarefa da preparação das munições.⁽²⁰²⁾

Assim, a partir de meados do Séc. XVII a guarnição de um navio de carreira agrupar-se-ia, possivelmente, da seguinte forma:

TRIPULAÇÃO DE UM NAVIO EM MEADOS DO SÉC. XVII			
Capitão de mar e guerra (portandamo)			
Gente do Mar	Gente de Guerra	Artilheiros	Oficiais de Ofícios
Piloto Sota-Piloto Mestre	Capitão		
	Alfere Alfere de mar e guerra		
Contra-mestre	Sargento de mar e guerra Sargento		
Escrivão Capelão			
	Cabos de esquadra		Carpinteiro de Viagem Calafate de Viagem Carpinteiro Sobressalema Calafate sobressalema Guardião Tanceiro Charamelo Barbero Marrineiro Dispenseiro Estraqueiro Grumetes Pagens
	Soldados	Condéstavel Sota-condést. Artilheiro	

Mas, além destes postos havia, ainda, os cargos honoríficos-administrativos, com funções de chefia sobre os respectivos subordinados, como era o caso do Capitão-mor, do Piloto-mor e do Condéstavel-mor.

Segundo uma testemunha da época,⁽²⁰³⁾ o francês Francisco Pyrard, de Laval, que durante dez anos peregrinou pelo mundo e esteve embarcado em navios portugueses, a hierarquia naval e as suas funções a bordo dos nossos navios dos princípios do Séc. XVII, era a seguinte:

«Enquanto à ordem que os portugueses guardam nestas naus durante suas viagens, direi primeiramente que a gente que vai em cada uma delas passa de mil ou mil e duzentos homens, ou pelo menos anda de oitocentos a novecentos, os quais são assim ordenados: Há aí um capitão, que tem mando supremo sobre todo o navio e gente que nele vai; depois

(202) — Na sua petição ao Conselho Ultramarino António Malhorquim refere que teve «praça de sota-condéstavel» condéstavel, condéstavel-mor e sota piloto». Arq. Hist. Ultramarino, Índia, papéis avulsos, ano de 1662.

(203) — Consulte-se: «Viagem de Francisco Pyrard, de Laval, contendo a noticia de sua navegação ás Índias orientais, ilhas de Maldiva, Maluco e ao Brasil, e os diferentes casos que lhe aconteceram na mesma viagem nos dez anos que andou nestes países (1601 a 1611), com a descrição exacta dos costumes, leis, usos, polícia e govêrno; de trato e comércio que nelas há; dos animais, árvores, frutas e outras singularidades que ali se encontram.»

há o piloto, sota-piloto, mestre, contra-mestre, guardião, dois trinqueiros, sessenta marinheiros pouco mais ou menos, setenta grumetes, um mestre bombardeiro, a que eles chamam condestável, assistido de outros vinte e cinco bombardeiros, mais ou menos, conforme a nau, aos quais todos ele governa abaixo do capitão, e não reconhecem outro superior senão a êle. Este oficial tem cargo de artilharia e das duas escotas grandes. Há também um capelão e sacerdote do navio, que recebe sôldo, e é obrigado a dizer missa todos os domingos e dias santos, sem todavia conservar hóstia consagrada, porque isso não é permitido no mar. Tem também obrigação de confessar, pregar e fazer todas as outras funções e cerimónias eclesiásticas. E ainda que ali vão padres de todas as Ordens, não são obrigados a isso, e só o fazem livremente; não recebem sôldo, e vão só como passageiros para a Índia, com ordem de não voltar mais a Portugal.

Além disso, há ali um escrivão, que tem poder em tudo, e é despachado por el-rei, e não há nada que toque ao interesse, assim de el-rei como dos particulares, que êle não escreva; e regista tudo o que entra e sai da embarcação, e é ele quem passa todas as cédulas e obrigações que ali se fazem; porque cumpre advertir que tôdas as cédulas e obrigações que se passam no mar são boas e valiosas entre os portugueses, mas entre os franceses são de nenhum valor. Êste escrivão também faz e guarda tôdas as informações e escrituras de justiça em uma espécie de cartório; e quando alguém morre, faz o inventário de todos os bens que a tal pessoa tinha no navio e os faz vender em almoeda a quem mais dá, e o dinheiro que há o dá a juro; e quando chega a Goa ou a Lisboa, entrega o traslado do inventário aos parentes e herdeiros do defunto, os quais lhe pagam as custas. Tem grande autoridade no navio, onde nada se passa sem êle dar primeiro seu parecer e consentimento. Todos os mantimentos do navio são distribuidos à sua vista e faz assento de tudo, ainda que seja de um quartilho de água. Tem as chaves das escotilhas do navio; e mesmo quando o capitão quere ir abaixo ao porão, é mister que o escrivão o acompanhe sempre, e de outra sorte não poderia lá ir, não obstante representar no navio a el-rei.

Este capitão tem mando sôbre tôda a gente, assim nos que são obrigados ao navio como nos passageiros, e ainda que ali vá algum fidalgo maior que êle, é mister que lhe obedeça. Todavia, quando quere fazer alguma coisa de importância, toma o voto e conselho de todos os oficiais, fidalgos e mercadores e os faz assinar o auto, para poder a todo o tempo responder. Não pode condenar à morte por crime, mas pode pôr a tormento no navio (a que os franceses chamam *passer par sous le navire*, e caler) e outros castigos corporais e pendurar por debaixo dos braços. No civil pode condenar, até duzentos cruzados sem apelação. Pode também conservar a qualquer homem prêso com terros aos pés durante tôda a viagem, e em chegando a terra deve entregá-lo à justiça.

Abaixo do capitão é o piloto a segunda pessoa do navio porque o mestre lhe obedece e não faz senão o que êle manda. Não se arreda nunca do seu pôsto à pópa, atento sempre a sua agulha e à sua bússola; e há um sota-piloto para o ajudar. O mestre é, depois d'êle, quem manda todos

os marinheiros, grumetes e outra gente do serviço do navio; e há abaixo d'êle, um contra-mestre para o ajudar. Todos êstes são nomeados por el-rei. O mestre tem cargo do governo desde a pôpa até ao mastro grande, que nela é compreendido, assim para amainar as velas, como para todo o mais serviço necessário; e o contra-mestre toma conta desde a proa até ao mastro da mezena, entrando o dito mastro; e faz aqui o mesmo que o mestre na pôpa, o qual para êste efeito não lhe pode dar ordem alguma; e cada um d'êles permanece dia e noite na sua repartição; e acontece que no espaço de seis meses se não visitam talvez quatro vezes. O contra-mestre tem cuidado de tôda a carga do navio, assim para carregar como para descarregar e outras ocorrências necessárias, tanto no mar como depois de chegarem a terra; mas o mestre nunca se arreda do seu lugar na pôpa.

Depois d'êstes há um guardião, que tem mando sobre todos os grumetes e vai alojado com êles de noite e de dia sôbre o convés, que é desde o mastro grande até ao de mezena; e quer chova, quer vente, é mister que estejam sempre ali e apenas têm alguns couros de boi ou de vaca para se cobrirem. Êste guardião governa nos grumetes, e se ao segundo toque do apito êles não respondem e, acodem prontamente, descarrega-lhes grandes golpes de bastão ou de pedaços de cabo; porque êstes grumetes são a gente mais rasteira do navio e inferiores aos marinheiros e só servem para lançar os cabos acima, mas não sobem aos mastros, nem passam do convés. Fazem todo o serviço pesado do navio, ajudam como criados aos marinheiros, que lhes batem e os repreendem muito; não podem tampouco menear o leme e não há trabalho algum, quer fora, quer dentro do navio, que êles não sejam obrigados a fazer, como baldear o navio e dar à bomba, e êste último serviço só a êles pertence, salvo se por algum caso fortuito o navio fizer mais água do que é costume e que seja mister dar à bomba três ou quatro vezes por dia.

Os marinheiros são mais respeitados; e há poucos que não sabem ler e escrever, porque isto lhes é necessário para a arte de navegar. Por esta palavra Marinheiro entende-se o que sabe bem tudo o que toca à navegação, mas poucos são os bons, conquanto todos tenham aquêlle nome. Todo o governo do navio corre por conta d'êles cada um segundo a sua graduação. Nas naus grandes, que são fortes, tomam um ou dois grumetes para sua ajuda, e são êles quem faz todo o serviço alto, como largar as velas, amainá-las, menear os cabos e outras coisas semelhantes. Quando cumprem bem sua obrigação, são mui honrados do mestre e do piloto; nunca baldeam o navio, nem dão à bomba, senão quando a necessidade o requiere. O guardião não lhes pode dar ordens. De noite são repartidos em três esquadras: uma fica com o piloto, outra com o mestre e outra com o contra-mestre; e da mesma sorte são repartidos com êles os grumetes; e cada um está de vigia quatro horas, e ao leme vai cada homem duas horas. Há também, nestas ditas naus grandes, três bússolas: uma para o piloto que está lá em cima na pôpa; no convés fica outra, e com ela um marinheiro para ouvir as vozes do piloto, porque o que vai em baixo, ao leme, não poderia ouvi-lo, mas êste, que fica no meio, lhe repete a voz do piloto. Há dois marinheiros principais, a que chamam trinqueiros,

que têm cuidado da cordoalha e velas, para compor e concertar tudo quando é mister. Há também quatro moços, a que chamam pajens, que não servem para mais do que para chamar a gente ao serviço, e bradarem com tôda a fôrça ao pé do mastro grande, e mesmo assim difficilmente são ouvidos por todos. Chama a gente assim para vir entrar nos seus quartos de vigia, como para ir para o leme, e para outros serviços particulares; e servem também para tratar das luzes, e levar os recados do mestre e outros officiaes; e outrossim quando os bens dos defuntos se arrematam, são êles que servem de pregoeiros.

Há um merinho ou alcaide para executar os mandados do capitão no que toca às coisas da justiça. As prisões são ao pé da bomba, e aí metem os malleitores, ordinariamente de terros aos pés; e só êle e mais ninguém ali pode ir. Há outras prisões menores, sobre o convés, que são certas tábuas com buracos, onde metem os pés do prêso, e depois se fecham com cadeados. Êste alcaide tem também sob sua guarda tôda a pólvora, bala, murrão e armas, que tudo lhe é carregado por conta. Semelhantemente tem cargo do fogo, e ninguém, seja quem fôr, ousaria acender e levar fogo sem êle lho dar por suas próprias mãos.»

Não se pode deixar de passar em claro as palavras com que Francisco Pyrard se referiu⁽²⁰²⁾ aos marinheiros portugueses:

«Os homens do mar nestas naus não se parecem a outros alguns que eu tenha visto, e nem ainda aos outros portugueses, que navegam em outras partes. Porque é certo que todos os homens do mar, andando nêle, são bárbaros, desumanos, incivis, não guardam respeito a pessoa alguma; em suma, são verdadeiros diabos em carne, em terra são anjos, excepto somente os marinheiros das naus da carreira da Índia, que são corteses e benignos, assim em terra como no mar, e parecem todos homens honrados e bem nascidos, tratando-se todos com grande respeito uns aos outros. Nos marinheiros franceses nunca vi coisa semelhante, como abaixo direi quando deles falar.»

Contudo o mesmo já não sucedia com a «gente de guerra» sobre a qual Francisco de Pyrard escreveu⁽²⁰³⁾ que «nestes navios vão às vezes embarcados setecentos a oitocentos soldados; . . . Mas o que faz que as naus de Portugal ofereçam tão pouca resistência nas ocasiões de combate, é que todos aqueles soldados são filhos de camponeses e outra gente de baixa condição, e apanhados à força desde a idade de doze anos, de sorte que, não tendo nunca visto guerra, não podem entrar em combate. Os bombardeiros são igualmente pela maior parte artífices, como sapateiros, alfaiates e outros, de modo que não sabem o que é dar um tiro de peça quando é mister».

Quanto ao azeite e higiene dos navios portugueses Francisco de Pyrard escreveu⁽²⁰⁴⁾ que «são extremamente sujos e infectos, porque a maior parte da gente

(202) — Ob. cit., 2.^a vol., p. 141.

(203) — Idem, p. 146.

(204) — Idem, p. 149.

não toma o trabalho de ir acima satisfazer as suas necessidades, o que em parte é causa de morrer aí tanta gente. Os espanhóis, franceses e italianos fazem o mesmo; mas os ingleses e holandeses são mui limpos e asseados.»

A provisão de mantimentos e refrescos para as naus de viagem — a «matalotagem», como lhe chamavam — estava regulada pelas Ordenanças Navais de 1633, desde a compra dos géneros — e havia o máximo cuidado para que fossem da melhor qualidade (Cap. 265) até à sua distribuição a bordo, a cada homem, em rações (Cap. 286).

A maioria dos géneros, como a carne salgada — de vaca ou de porco — as salmouras, ou toucinho, cereais, arroz, legumes secos (feijão e fava) e até mesmo o queijo, eram acondicionados em barricas, muitas vezes com todas as juntas calafetadas com resina de pinheiro e cera das abelhas; o azeite ia em «boas garrafas», o vinho e a água — e para esta havia cuidados especiais de conservação e distribuição — deviam ir em «pipas arqueadas com seis aros de ferro» (Cap. 265).

Os géneros eram entregues a bordo ao cuidado do mestre, se bem que houvesse um marinheiro-dispenseiro que ficava como directo responsável.

«Os víveres calculavam-se — no dizer⁽²⁶⁹⁾ de Candido Correia — para oito mezes, sendo quatro destinados aos abonos de carne e os outros de bacalhau, arroz, etc., o biscoito calculava-se para dez mezes. «Logo à saída do porto fazia-se uma chamada geral para se saber o número exacto dos homens embarcados e se ter a certeza das rações a gastar na viagem» (Ord. Navais, Cap. 207).

A distribuição das rações era regulada pelos Capítulos n.º 235 e 236 das Ordenanças Navais de maneira que cada «homem praça do Rei», isto é, viajando por conta da Fazenda Nacional, tivesse uma ração ordinária, igual para todos «excepto os doentes que comiam dieta». Diariamente era distribuído «biscoito, vinho e uma canada⁽²⁷⁰⁾ de água. A carne salgada era distribuída à razão de quatro vezes por semana e o peixe salgado duas vezes; aos domingos e dias santos mais significativos a umenta era mais «variada» podendo abranger legumes secos (feijões ou favas) farinhas, queijo, azeite, vinagre e sal, amendoas, ameixas, mostarda, açúcar e mel, tudo retirado de um lote especial entregue ao comandante na hora do embarque.⁽²⁷¹⁾

Segundo Candido Correia⁽²⁶⁸⁾ a «ração diária consistia no seguinte:

Biscoito, 1 arratel (*) e 3 quartas.

Vacca, 1 arratel.

Porco, 1/2 arratel.

Vinho, 1/2 canada.

Arroz, bacalhau ou queijo em dias de magro, 1/2 arratel.

(268) — In «Catalogo Oficial dos Objectos Enviados à Exposição Industrial Portuguesa» p. 69. «Há um dispenseiro para os soldados, a quem em primeiro lugar se distribui a ração; depois há o dos marinheiros, e dos outros oficiais e pessoas de navio», Francisco Pyrand, de Laval, ob. cit., 2.º vol., p. 147.

(269) — Antiga medida de líquidos, que era a 12.ª parte do almude. Variava, ligeiramente, de região para região. A «canada de Lisboa» era equivalente a 1,4 litros.

(271) — «Alem d'estes mantimentos, levava cada nau 1 moio de farinha, sal, 20 alqueires de legumes, 8 de amendoas, outros tantos de ameixas, mostarda, assucar, mel, tudo entregue ao comandante para distribuir como quizesse.» Candido Correia, ob. cit., p. 66.

(270) — Ob. cit., p. 66.

(*) — Antigo peso equivalente a 459,5 gramas.

Água para beber e cozinhar, 1 canada.
Azeite para sessenta praças, 1 canada.
Vinagre para trinta praças, 1 canada.

As dietas eram compostas de carne de carneiro ou de galinha, biscoito branco, cenouras passadas, amendoas, passas (de ameixas, de figos ou de uvas), ovos, doces e «as demais dietas que se acostumavam» (Ord. Navais, Cap. 226).

As «cenouras passadas» não encontramos indicação como eram conservadas; a carne de carneiro ou de galinha era obtida de animais vivos que iam a bordo e que só eram mortos quando o número de doentes assim o justificasse ou, então, quando se verificasse que os animais iam morrer por morte natural. Os ovos cozidos eram guardados em barricas cheias de areão bem seco. Todos os restantes géneros eram guardados numa caixa com duas chaves, uma na posse do mestre outra na do capelão. (Ord. Navais, Cap. 227).

A falta de vegetais frescos e o abuso de carne salgada e toucinho e, também, de peixe salgado pois não nos consta que nas grandes viagens se fizessem pescarias, acrescido da insuficiente cozedura dos géneros, era a causa de várias enfermidades de tipo alimentar sendo a mais terrível o escorbuto, seguida do beribéri e de perturbações visuais e cegueiras nocturnas.

As «boticas» de bordo, ao que parece, não eram muito providas de remédios para estas doenças e eram os mareantes e passageiros que tinham de levar nas suas bagagens as mezinhas para a cura destes males e que eram, essencialmente, sumo de limão, marmelada, alhos, alfarrobas, bolotas, nozes, figos, ameixas passadas, amendoas e castanhas piladas. Aliás estas últimas eram muito consumidas, quer como alimento quer como remédio contra o enjôo.⁽¹⁰⁹⁾

Francisco de Pyrard não pode deixar de expressar a sua opinião: «mas o mal que eu acho em tudo isto é que todos os mantimentos se dão crus e cada um é obrigado a fazer cozinhar a sua comida, de sorte que às vezes se vêem mais de oitenta ou cem panelas ao lume ao mesmo tempo; e depois, quando a comida de uns está cozida, põe-se ao fogo a dos outros; e por isso quando alguns estão doentes, e não podem dar ordem a sua cozinha, são mui mal tratados e alimentados, donde vem morrerem por esse respeito muitos. Os franceses e holandeses não têm esta usança, porque têm um cozinheiro para todos e comem a seis e seis em um prato.»

Ainda recorrendo a Francisco Pyrard e para terminar este tema da alimentação a bordo durante as grandes viagens transcreve-se, do seu relato⁽¹¹⁰⁾ que, a bordo das naus seiscentistas havia «de cada banda do navio junto do mastro grande duas grandes cozinhas, a que chamam fogões, e quando o alcaide ali acende o fogo, que é pela volta das oito ou nove horas, há sempre ali duas guardas ou soldados, um a cada um, para tomar conta que ninguém faça algum desatino com o fogo, e também para impedir que alguém o leve para outra parte do navio.»

(109) — Consulte-se, nos Anais do Club Militar Naval, ano e 1972, p. 289-308 «As Boticas das Naus da Índia de J.V. Menezes e o número especial do ano de 1966 sobre Medicina naval. Vejam-se, também: «Na Rota do Império a medicina embarca nos séc. XVI e XVII» de Luis de Pina in «Arq. Hist. de Portugal», vol. IV, p. 263.

(110) — Ob. cit., 2.º vol., p. 145 e seguintes.

Voltando-se a abordar o Regimento do Conselho de Guerra cabe aqui frisar, aliás como já se tinha indicado páginas atrás⁽²¹¹⁾ ao se alforar a questão da Justiça Militar, que o Conselho de Guerra contemplava, no seu Art.º 23.º, um aspecto de grande importância para o meio militar.

Com efeito, ao estabelecer: «e porquanto é minha tenção fazer aos soldados favor e mercê n'aquellas cousas de que não resultar escandalo: hei por bem e mando que os soldados pagos e alistados para servirem nas fronteiras ou na armada e presidios do reino, nos crimes que commeterem depois de alistados e terem assentado praça nos armazéns, com certidão dos officiaes d'elles, gosarão do privilégio do fóro para serem julgados em primeira instancia por seus auditores, dos quaes haverá apellação para o auditor geral e conselho de guerra...». Assim, o Rei D. João IV criou o fóro militar, para o exército e armada, fóro esse que se manteria por mais de um século⁽²¹²⁾, contemplando todos os militares.

Em carta datada de 22 de Janeiro de 1644, dirigida ao Marquês de Niza, o Rei D. João IV indicava quais «as disposições que mandey preuenir para a Campanha presente» e, entre elas estavam algumas que se relacionavam com a marinha. Estas foram expressas em passagens cifradas⁽²¹³⁾, como referidas a um facto consumado quando, na verdade, não passavam ainda de planos para a actividade marítima desse ano.

Assim, D. João IV indicava:

«Para Angola mando hũa armada de vinte nauios, com ordem gente, munições, e aparelho bastante para fundarem hũa noua cidade na boca do rio Dande, que sirua de metropole áquelle Reyno. E satisfeito a isto mando conseruar esta Armada, com nome de frota do Brazil, para hir daquy em diante dando escolta aos asucares que daly vierem. A China mando em direitura dous Galeões de força, que partirão em termo de trez tê quatro dias. Para a Índia mando tambem preuenir hum esforço mayor que os annos passados, além de dous Pataxes, que em breues dias partirão daquy para Mosambique; Ao Emperador do Japão, mando daquy hum Embaxador, por ter noticia, que aquelle Príncipe dezeja continuar comigo a amizade, e commercio, que fuerão nossoz passados, de que se esperão grandissimas conueniencias para o estado da India.

Tenho mandado preuenir para a Armada da Costa, e para o o mais que se pode offereçer, dos Galeões grandes...»

(211) — Veja-se o que se escreveu em «O Privilégio do Fóro Militar».

(212) — Esse fóro militar manter-se-ia até 1763 data em que na Europa ficou consagrado o direito napoleónico segundo o qual a jurisdicção castrense só se applicava em relação aos delictos crimes especificos da disciplina militar. O C.J.M. de 1875 veio substituir este critério subordinando todos os militares, só pelo facto de o serem e fosse qual fosse a natureza do crime ao fóro militar.

O actual C.J.M. de 1977 só abrange os crimes, cometidos por militares ou civis, de natureza especificamente militar.

(213) — A Cifra utilizada foi a seguinte:

a/O; b/H; c/E; d/F; e/C; f/O; g/D; h/B; i/J; n/P; m/Z; n/I; J; o/A; p/L; q/S; r/T; s/G; t/R; u,v/X; x/u; v; J/J; z/M.

Veja-se as notas (12) e (196).

Foi grande a actividade marítima no ano de 1644. Como era habitual logo nos primeiros dias de Janeiro começaram os preparativos para a aparelhagem da Armada de Viagem à Índia. O Conselho Ultramarino também se debruçou sobre esta expedição preparando um novo regimento de viagem baseado nos moldes dos antigos regimentos das naus da carreira da Índia mas com «algumas emendas para melhor aserto». (214)

No dia 22 de Março de 1644 foi apresentado ao Rei que o sancionou inteiramente passando, por muitas dezenas de anos, a servir de modelo aos futuros regimentos de viagem. (215) No dia seguinte foi entregue a Luis Velho (216) que ia «por Cabo dos Galeões da Armada que, no dizer (217) de D. João IV, era constituída por «quatro náos, tres por comta da minha fazenda e hũa de Armadores».

No entanto a formação da armada foi alterada e, no dia 15 de Abril, largaram do Tejo os seguintes navios:

Navios	Ton	Art. B.F.	Pessoal	Obs.
Galeão N.º S.ª Candelaria	700	26	Captão e Cabo Luis Velho Mestre Pedro Gonçalves Contra-mestre Manuel Freitas Piloto Gaspar F. dos Reis Sota — Piloto João Vicente	Captania
Galeão S. Pedro Grande	600	30	Comdt. A. Rodrigues Chamissa Mestre Manuel Dias Piloto Bernardo Lopes Sota-piloto Cristovão dos Santos	Almirante
Galeão S. João do Porto	700	36	Cap. m.g. António Cabral Mestre Domingos Barradas Contra-mestre M. Correia Piloto Antonio Barbosa Sota-piloto José M. Coelho	
Naveta Santo António	400	26	Captão e Piloto Amador Lousado	
Caravela N.º S.ª da Oliveira e Santo António	100	(?)	Captão Pedro de Lemos	

Com excepção da naveta Santo António, que naufragou nas costas moçambicanas, a Armada deu fundo em Goa a 5 de Outubro. (218)

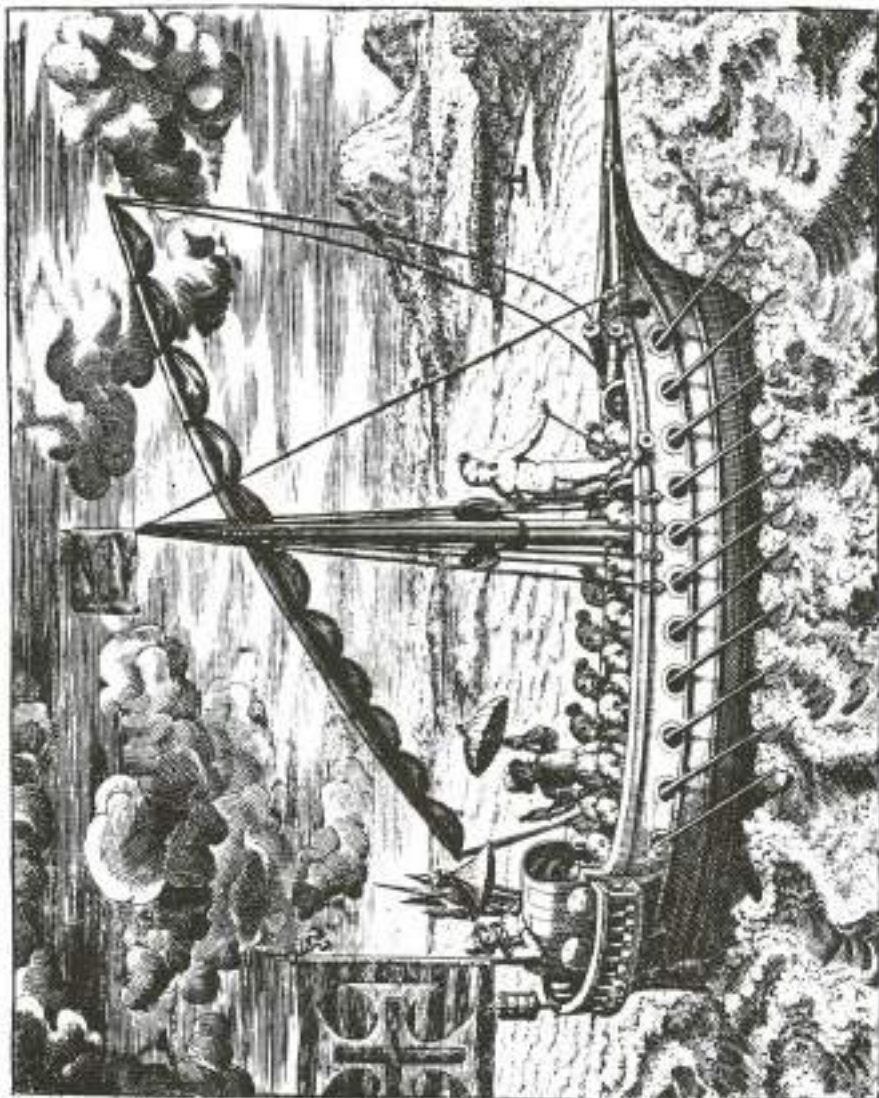
(214) — Veja-se Alberto Iria, ob. cit., p. 101.

(215) — O Regimento dado por D. João IV em 23 de Março de 1644 para esta Armada encontra-se transcrito por Alberto Iria, ob. cit., p. 248. Pelo seu alto interesse transcreve-se desta obra, em Anexo, doc. n.º 1.

(216) — Sobre a figura de Luis Velho leia-se o estudo do Professor Charles Boxer «A Donde Hay Valor, Hay Honor. Esboço biográfico do Almirante Luis Velho (1624 — 69)». Lisboa, 1948.

(217) — Carta de 24 de Junho de 1644.

(218) — Segundo o Conde de Ericera, ob. cit., 2.ª vol., p. 110, O Comdt. Marques Espartero, in «A Marinha de D. João IV», indica a data de 5 de Outubro como a da chegada a Bombaim e a de 10 de Dezembro a Goa.



Navio Indo-português
Gravura do «Itinerário de Linschoten», 1644



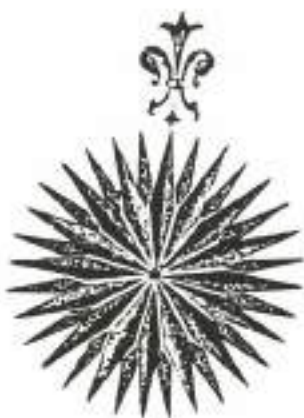
1646



c. 1640



c. 1640



1643



c. 1640

Rosas dos Ventos usadas pelos cartógrafos portugueses
nos meados do Século XVII
Desenhos reproduzidos do estudo do Almirante Avelino Teixeira da Mota
in Portugaliae Monumenta Cartographica

Na véspera da chegada a armada portuguesa cruzou-se com a esquadra do almirante holandês Johan Maetsuijcker que, em virtude da cessação de hostilidades entre Portugal e os países Baixos, deixara de bloquear Goa. As duas esquadras, ao cruzarem-se, trocaram entre si as salvas de ordenança naval e continuaram a viagem.

Refere o Comandante Marques Esparteiro⁽³¹⁹⁾ que «a armada real, de que era almirante Diogo Martins Madureira () bateu-se em 1644 com 16 corsários de Dunquerque no mar dos Açores. Perdeu-se no combate a fragata «Santo António», do comando de Pedro Gonçalves Roteira, que levava André Mateus por piloto. O almirante foi julgado em Conselho de Guerra para justificar o seu procedimento.»

Foram raros os elementos que se encontraram sobre esta acção.

Ao que parece⁽³²⁰⁾, em 14 de Junho de 1644 o Conselho de Guerra debruçou-se sobre os navios da armada que deviam «sair em socorro da naveta que aportou da Índia na Ilha Terceira».

D. João IV reconhecendo⁽³²¹⁾ o pouco fruto, que os anos passados se tirou das Armadas «resolveu que a Armada de Guarda-Costa de 1644 fosse formada por seis galeões escolhidos de que se formará bastante esquadra para segurar e dominar estes mares». Porém, mais tarde, mandou «aprestar dez navios . . . ainda que o número de navios pudera ser mayor, porque ainda, aqui ficão no Rio quasi de outros tantos, são estes taes, e vão tão bem artelhados . . . que isto bastará para uencer (o Rei de Castela)».⁽³²²⁾

Não conseguimos apurar ao certo⁽³²³⁾, qual a constituição da Terceira Armada de Guarda-costa (1644) ou Armada Real do comando de António Teles de Menezes, tendo por almirante Cosme do Couto Barbosa e por geral Salvador Correia de Sá⁽³²⁴⁾ mas, a dar crédito a um documento que acompanha um Decreto do Conselho de Guerra datado de 19 de Junho de 1648⁽³²⁵⁾ intitulado «Relação dos Capitães de Mar e Guerra dos Galeões da Armada do anno de 646, que forão a Correr a Costa com o General Antonio Teles», e ao indicado⁽³²⁶⁾ pelo Comandante Marques Esparteiro, pode-se pressupor que esta armada fosse constituída, pelo menos, com os seguintes navios:

Navio	Ton.	Art. de P.	Pessoal	Obs.
Gal. S. Pedro Hamburgo	600	26/30	Gen. Teles de Menezes Cap. m.g. A. Sá Rocha Souto Maior	
Gal. Bom Jesus de Portugal	1.250	60	Alm. ^{te} Cosme do Couto Barbosa Cap. m.g. J.F. Castelo Branco (?)	
Gal. São Pantaleão	800	36	Cap. m.g. Jorge de Barros (?) Mestre Manuel de Sousa	
Gal. São Jorge	350	(?)	Cap. m.g. Diogo Madeyra	
Gal. S. João Baptista	770	36	Cap. m.g. Custódio Favaço	
Char. Santo António	300	24	Cap. m.g. F. Ribeiro d'Aguiar	
Frag. Santo António	150	14	Cap. m.g. P. Gonçalves Roteira	
Frag. S. ^{ta} Ana Maria	60/100	(?)	Cap. M.g. António Galvão	
Navio S. ^{ta} Catarina	250	20	Cap. m.g. M. Ribeiro Botelho	

(319) — «A Marinha de D. João IV».

() — Um documento citado por Alberto Iria (ob. cit., p. 125) refere-se a «Diogo Martins Madureira — e não Madureira — como muy práctico na guerra, e da navegação, muy bom soldado . . . ».

Mas, conforme escreveu⁽³²⁷⁾ D. João IV, mal saída a armada «cursarão tão grandes ventos os dias passados, que foi forçado derrotarêse quasi todos os nauios da esquadra, que mandey sahir a Correr a Costa, e com esta occasião puderão cinco nauios, de Dunquerque tomar e queimar hũa urca que acharão só, e hũa com mantimentos de sobreceleste para a Armada, e o mesmo puderão fazer, em outra paragem a hum dos nauios della, que tambem acharão só, e desbaratado da tormenta.»

Dada a pouca documentação encontrada sobre o que se chamou «o combate naval dos Açores» é lícito perguntar se o que D. João IV escreveu não teria sido a versão oficial desse acontecimento.

O Alvará de 17 de Novembro de 1621, ao regular a navegação com as partes de além-mar, estabelecida, entre outras determinações, que:

«... As náos e navios que houverem de partir para as partes do Brazil, poderão ir nos mezes atraz declarados (*) como houver numero de quatro, e d'ahi para cima; de que um delles, de maior porte, e melhor armado, será Capitania dos outros, pela ordem dos capitulos atraz — as quaes náos e navios irão à ida d'aqui para o Brazil todos juntos, seguindo a bandeira e farol de seu Capitão-mór, até passarem a linha — e depois de passada, indo para diversos lugares e portos das ditas partes, se poderão apartar, para cada um poder fazer sua viagem ao logar para onde lôr.

E por os portos do Brazil serem distantes uns dos outros, por essa causa não se poderão adjuntar todos os navios que nelles houver, para haverem de vir em companhia para este Reino — querendo nesta parte provêr, e acomodar sua viagem, hei por bém e mando que as náos e navios que carregarem em um porto ou bahia, venham juntos para este dito Reino, sem se apartarem, posto que sejam menos numero de quatro navios, vindo um delles por capitania, conforme a este alvará.»

Desta maneira, anualmente partiam dos grandes interpostos de Lisboa, Porto, Madeira e Açores ou, ainda de pequenos portos espalhados ao longo da costa portuguesa, como os de Viana, Aveiro, Nazaré, Lagos, as frotas de comércio, em regra formadas por caravelas e embarcações de uma tonelegem oscilando pelas 100 a 150 toneladas.

Alé à passagem do equador os navios seguiam, mais ou menos, juntos mas:

(327) — Encontra-se no Códice 737 da Coleção Pombalina, fls. 60 — Reservados, Biblioteca Nacional.

(328) — Em carta de 29 de Abril de 1644. Veja-se, também, a carta de 22 de Janeiro de 1644.

(329) — Carta de 24 de Junho de 1644.

(330) — Sobre esta Armada da Guarda-Costa consultem-se os Decretos do Conselho da Guerra de 4, 15 e 20 de Julho de 1644.

(331) — Idem.

(332) — Vide: «Synopsis», 1.º vol., p. 196.

(333) — In: «Três Séculos no Mar», I Parte e «Catálogo dos Navios Brigantinos» (1640 — 1910).

(334) — Carta de 17 de Setembro de 1644, transcrita em «Cartas de El-Rei D. João IV ao Conde da Vidigueira (Marquês de Niza) Embaixador em França».

(*) — Conforme passagem anterior do citado Alvará: «... poderão partir do 1.º mês de Agosto de cada anno até por todo o mez de Março de anno seguinte.»

passada a linha, imediatamente se separavam rumando cada um para o seu destino.

No regresso, conquanto fosse obrigatório fazer toda a navegação em frota, esta podia ser só constituída por dois navios independentemente de qualquer tonelagem.

O comércio para o Brasil fazia-se deste modo, normalmente, em pequenas embarcações, em regra caravelas, dado às suas excelentes condições náuticas, em especial a velocidade, o que levou o Padre António Vieira a classificá-las de «escolas de fugir»⁽²²⁸⁾. Além disso, a relativa pequena tonelagem e capacidade de carga permitia uma mais fácil acostagem e completo carregamento, fora uma melhoria nas condições de transporte de mercadorias. Mas um outro factor militava a favor dos navios de pequena tonelagem; o menor número de peças de artilharia que devia guarnecer cada embarcação. Com efeito o mesmo Alvará de 17 de Novembro de 1621 prescrevia que cada navio tivesse:

«E os navios de vinte e cinco até sessenta toneladas trariam uma roqueira, e um passamuro e tres berços, um quintal de pólvora, dez lanças ou piques, e quatro arcabuzes aparelhados. (.)

E de sessenta até cem toneladas, uma roqueira, dous passamuros, seis berços, um quintal e meio de pólvora vinte lanças ou piques, seis arcabuzes aparelhados.

E os que fossem de cento até cento e cincoenta toneladas trariam duas roqueiras, dous passamuros, seis berços, dous quintaes de pólvora, dez lanças, e doze piques, e oito arcabuzes aparelhados».

E as nãos e navios, que fossem de cento e cincoenta até dozentas toneladas, trariam tres roqueiras, dous passamuros, seis berços, dous quintaes e meio de pólvora, quinze lanças, quinze piques, e dez arcabuzes aparelhados, e os dardos que quizessem.

E as nãos e navios de dozentas toneladas para cima, trariam tres roqueiras, tres passamuros, oito berços, tres quintaes de pólvora, vinte lanças e vinte piques, e doze arcabuzes aparelhados — como mais largamente é conteúdo na dita Lei, Regimento, e Alvará.»⁽²²⁹⁾

Ora para um navio em viagem de longo curso o número de peças de artilharia embarcadas tinha uma enorme importância não só pelo peso de muitas centenas de quilos que representavam mas, em especial, pelo número de «artilheiros» que necessitavam para o seu manejo, homens que, a bordo, ocupavam espaço e precisavam de matalotagem e aguada, ou seja, víveres e água.

Assim, para o tráfego marítimo eram muito utilizadas as pequenas embarcações, em especial as caravelas, muito velozes mas pouco artilhadas e com pequenas guarnições sendo, por isso, presas cobiçadas pelos corsários e piratas franceses, holandeses ou ingleses.

Inicialmente as caravelas mercantis, graças à sua velocidade, conseguiam escapar aos barcos corsários mas quando estes formaram pequenas frotas, dispondo

⁽²²⁸⁾ — Consulte-se e já citado estudo de Virginia Rau, «O P. António Vieira e a fragata Fortuna».

(.) — Na Europa, praticamente logo após a Batalha Naval de Lepanto, em 1571, desapareceu a antiga nomenclatura da artilharia do Séc. XV. Em Portugal, uma lei de 1621, ainda se referia a «roqueiras e passamuros».

⁽²²⁹⁾ — Este Alvará de 17 de Novembro de 1621 encontra-se transcrito na «Colecção Chronologica da Legislação Portuguesa, coligida e anotada por J.J. Andrade e Silva».

os navios em linha utilizando a tática de «alcateia» as caravelas portuguesas, por muito velozes que fossem, acabavam por serem capturadas.

Para se sustar a perda das embarcações de comércio tomaram-se, em finais de 1643, as primeiras medidas de protecção ao tráfego com o Brasil. Assim, em 30 de Dezembro de 1643 foi promulgado, pelo Conselho de Guerra, o «Regimento das Frotas do Brasil» diploma que, pelo seu alto interesse e por se nos afigurar que, até à data não se encontra publicado, se transcreve em Anexo, doc. n.º 13 por cópia do documento original existente na Torre do Tombo.⁽³²⁷⁾

Faça a esse regimento as frotas mercantis do Brasil passaram a ser escoltadas por navios de guerra mas foi só em finais de 1644, aliás no dia de Natal, que largaram de Lisboa para o Brasil, sob o comando de Salvador Correia de Sá e Benevides, os galeões São Pantaleão, de 800 toneladas e 36 peças de artilharia e São Pedro de Hamburgo com 600⁽³²⁸⁾ toneladas e 30 peças, com a missão de escoltarem o primeiro comboio da frota do Brasil,⁽³²⁹⁾ em retorno para Portugal.

Formado o comboio, que ficou constituído por trinta e tantos navios, Salvador Correia de Sá reuniu-se a uma pequena esquadra sob o comando de Serrão Paiva, porém, desentendimentos entre os dois chefes, levaram Salvador Correia de Sá a largar sózinho para o Reino, em 14 de Agosto. Dois meses mais tarde, em 15 de Outubro, o primeiro comboio das frotas do Brasil, em conserva com o galeão São Lourenço, do Capitão-mor João Pinto Pereira, que vinha da Índia, subiu o rio Tejo.

Este sistema de escoltas aos comboios de navios resultou, embora o Prof. Charles Boxer tivesse escrito⁽³³⁰⁾ que, durante os anos de 1647 e 1648 «perderam-se uns 220 navios mercantes portugueses utilizados no comércio com o Brasil devido à acção inimiga, tendo sido a grande maioria apresada por corsários zeelandeses que operavam no Atlântico Sul.»

No aspecto mercantil a navegação em comboio — alguns compostos por mais de uma centena de navios, com as mais diversas características náuticas e condições de navegabilidade, escoltados por pesados galeões — tinha inconvenientes, entre os quais uma reduzida velocidade e, por conseguinte, uma maior possibilidade de deterioração da carga, muito em especial se fosse de açúcar, além de, na maioria das vezes, impossibilitar os navios de fazerem no mesmo ano duas viagens do Brasil para o Reino ou vice-versa.

Afigura-se-nos, porém, que nos números apresentados pelo prof. Charles Boxer ou o período de 1647 a 1648 ou o número de 220 navios apresados, não devem estar correctos.⁽³³¹⁾

(327) — Decretos de Conselho de Guerra: Compartmento 17, Maço 3, n.º 188.

(328) — Muitas vezes aparece com a indicação que tinha 700 toneladas.

(329) — Veja-se na «Rev. do Instituto de História e Geografia Brasileira», Tomo LXIX, parte I, ano de 1906, p. 133-142 o «Regimento que há-de usar o general da Frota Salvador Correia de Sá (1644)».

Consulte-se, também, o Dec. do Conselho de Guerra de 8 de Junho de 1644, na Bib. Nacional, Reservados códice N.º 737 da Colec. Pombalina e o Dec. de 20 de Dezembro de 1647, (330) — In: «O Império Colonial Português» (1415 — 1825), p. 218.

(331) — Embora sejam confirmados pela Prof.ª Virginia Rau em Revista Studia, n.º 2, 1958, p. 92 nota (5). Veja-se Prof. C. Boxer em «Padre António Vieira, S.J., and the Institution of the Brazil Company in 1649» in «The Hispanic American Historical Review», vol. XXIX, n.º 4, Nov. 1949, p. 477.

Com efeito, embora o padre Frei Rafael de Jesus tivesse indicado ⁽³²⁵⁾ que no ano de 1647 era «... raro o navio, que escapava das mãos dos Olíadeses, ou ao sahir do porto de Lisboa, ou ao prepassar as lhas ou na altura de Pernambuco», o que, praticamente foi corroborado por Manuel Severim de Faria ao escrever ⁽³²⁶⁾ que «andavão os nossos navios de Comércio feitos continuas prezas dos Corsarios» a verdade é que em nenhum dos muitos documentos da época consultados se encontraram quaisquer alusões a tão elevadas perdas.

O próprio Conselho de Guerra no periodo indicado — 1647 a 1648 — mal se debruçou sobre a presença de piratas e corsários em mares percorridos pela nossa navegação o que certamente não teria acontecido se tivessem sido apresados tantos navios. Quando, em 15 de Março de 1648 se publicou um Alvará ⁽³²⁷⁾ estipulando que não podiam «navegar para as Conquistas navios de menos de trezentas e cincoentas toneladas, nem com menos de dezesseis peças de artilheria de calibre de oito libras para cima», determinou-se que o mesmo só entraria em vigor «depois de tres annos que começarão do dia da publicação desta em diante». Ora, num caso de emergência como seria o da perda de 220 navios em dois anos — o que significaria para a nossa marinha e economia nacional uma perda que difficilmente se poderia colmatar — este Alvará, bem como outras medidas adequadas, teriam de ser tomadas de imediato.

Acresce, ainda, que, pouco tempo depois, por Alvará de declaração de 25 de Janeiro de 1649 ⁽³²⁸⁾, foi diminuida para 250 toneladas a arqueação ⁽³²⁹⁾ minima dos navios que trafegavam para o Brasil e, conseqüentemente, diminuiu também o respectivo poder bélico para «dezesseis peças de artilheria de oito até cinco libras de calibre». Só anos mais tarde, por Alvará de 26 de Fevereiro de 1672, foi prohibida a navegação para o Brasil com navios dispondo menos de 25 peças de artilheria «bem fornecidas e com a competente guarnição».

Pode-se acrescentar que a meados do Séc. XVII a nossa marinha mercante atravessava uma grave crise ⁽³³⁰⁾ e, assim, é muito possível que não comportasse tão elevado número de unidades que permitisse uma perda de mais de uma centena de navios trans-oceânicos por ano.

O estudo do movimento mercantil português no Séc. XVII ainda está por se fazer ⁽³³¹⁾ ou está a iniciar-se ⁽³³²⁾, pois o Prof. Frédéric Mauro já se debruçou sobre

⁽³²⁵⁾ — In: «Castrioto Lusitano», p. 612, Lx. 1679.

⁽³²⁶⁾ — In: «Noticias de Portugal», Disc. II & XVI: «De prezente — (c. 1655) acudio ElRey Nosso Senhor ao grande desamparo, com que de muitos annos a esta parte andavão os nossos Navios de Comércio feitos continuas prezas dos Corsarios, ordenando a Companhia da Bolsa do Brazil para que todas as Embarcações mercantes vão juntas, e guardadas com huma boa Esquadra de Galeões de guerra; com o que lca seguro o Comércio em grande beneficio deste Reyno, e em mayor danno de nossos inimigos, os quaes com as ricas, e continuas prezas, que nos tomavão, nos fazem guerra à nossa custa.»

⁽³²⁷⁾ — Este Alvará de 15 de Março de 1648 renovava o Alvará de 17 de Novembro de 1621.

⁽³²⁸⁾ — Transcrito em Anexo, doc. 14.

⁽³²⁹⁾ — Sobre a tonelagem dos navios consulte-se a «Provisam da Sua Alteza sobre as Arqueações das naos, & navios» de 19 de Fevereiro de 1569. Encontra-se transcrito em «Systema, ou Collecção dos Regimentos Reaes», de Antonio Manescal, p. 369 e seguintes.

⁽³³⁰⁾ — O que se pode constatar pelo elevado número de fretamentos de navios no estrangeiro.

⁽³³¹⁾ — «O estudo do movimento marítimo e mercantil dos portos de Portugal durante o século XVII está por fazer», Virginia Rau em «Subsidios para o estudo do movimento dos portos de Faro e Lisboa durante o século XVII».

o assunto no seu trabalho «O comércio com o Brasil»⁽²⁴³⁾. O mesmo sucede, praticamente com o estudo da acção dos piratas e corsários sobre os nossos navios do Séc. XVII⁽²⁴⁴⁾. Só quando estes estudos estiverem feitos é que se poderá confirmar os números apresentados pelo Prof. Charles Boxer.

Nos princípios de 1645 começaram, em Lisboa, os preparativos para se aprontar uma frota que levasse a Ceilão reforços, em homens e material, que permitissem aos portugueses ali residentes defenderem-se dos contínuos ataques dos holandeses.

Na ocasião Ceilão tinha especial significado no comércio marítimo português. Com efeito era desta ilha que vinha grande parte da canela que chegava a Lisboa, quer através do monopólio estatal, quer a de propriedade particular dos marinheiros, que a traziam nas suas «caixas de liberdade»⁽²⁴⁵⁾ quer, ainda, a que vinha, legalmente, de contrabando. Dizia-se até que «sem haver canela não haverá gente do mar que queira passar à Índia».⁽²⁴⁶⁾

Assim não é para admirar que tivesse havido especial cuidado na preparação do socorro a Ceilão, para onde seguiram 500 infantes devidamente armados e municiados.

Nos primeiros dias de Abril de 1645⁽²⁴⁷⁾ partiu de Lisboa para a Índia, sob o comando de João da Costa Valente, uma pequena esquadra constituída pelos seguintes navios:

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs.
Galeão Santo António da Esperança Nau S.ª Catarina	600 (?)	40 (?)	João da Costa Valente Cap. José da Costa	Capitania Navio Particular
Nau N.S. dos Ramécios	(?)	(?)	Cap. Francisco Gomes de Almeida	
Nau N.S. da Estrela	(?)	(?)	Cap. e Piloto João Gonçalves	
Nau N.S. de Guadalupe	(?)	(?)	?	

(243) — Veja-se a obra do Prof. Dr. Vitorino Magalhães Godinho.

(244) — In «Dicionário da História de Portugal, dirigido por Joel Serrão.

(245) — Consulte-se do Comdt. Gomes Pedrosa in «O Dever» n.º 1860 a 1861, de 3 e 10 de Outubro de 1960, «Corsários no Mar da Figueira» e nos Anais do Club Militar Naval, vol. CXIV, o estudo «Piratas e Corsários na Costa Portuguesa».

Consulte-se, também, os trabalhos da Dr.ª Ana Maria Pereira Ferreira, «La Course et la Piraterie entre le Portugal et la France dans la première moitié du XVI siècle», XIV Congresso de Ciências Históricas, S. Francisco, 1975; «Os Açores e o Corso Francês na Primeira Metade do Século XVI»: a importância estratégica do Arquipélago (1521 — 1537)», Angra do Heroísmo, 1984; «O essencial sobre o Corso e a Pirataria», Lisboa, 1985; «O Corso Francês e o Comércio Açoriano na Primeira Metade do Século XVI (1521 — 1537)»; «O Corso Francês e o Comércio entre Portugal e as Canárias no Século XVI (1521 — 1537)»; «A Madeira, o Comércio e o Corso Francês na Primeira metade do Século XVI (1513 — 1538)».

Leia-se ainda, «Piratas e Corsários das Ilhas Adjacentes» de Eduardo C.N. Pereira.

(246) — Veja-se o Regimento de 16 de Fevereiro de 1604.

(247) — Citação do Prof. C. Boxer in «A Índia Portuguesa em meados do Séc. XVII», nota à pág. 67.

(248) — O Comdt. Quirino da Fonseca ao referir-se em «Os Portugueses e o Mar», p. 482, às naus N.ª S.ª da Estrela e N.ª S.ª do Guadalupe, indica que largaram para Ceilão em 1646. O Conde da Erciceira, ob. cit., 2.º vol., p. 159, limita-se a registar a saída destes navios.

Dois meses mais tarde, em 17 de Junho, largou do Tejo uma fragata, também com o nome de Nossa Senhora dos Remédios e, possivelmente, também de armador particular, sob o comando do Capitão Manuel Gomes Apolinário. Este navio rumou directamente para Ceilão, tendo todos os outros da frota de Costa Valente tocado primeiro em Gôa. ⁽²⁴⁸⁾

A viagem do galeão «Santo António da Esperança» e da nau «Nossa Senhora dos Remédios» — que segundo ⁽²⁴⁹⁾ o Comandante Marques Esparteiro, sempre fez boa companhia ao galeão — foi um record de velocidade pois, de Lisboa a Gôa levaram, apenas 3 meses e 27 dias.

Certamente que João da Costa Valente, capitão da esquadra, para poder alcançar tão assinalado record em tempo teve que deixar para trás as naus que comboiava. Estas ficaram sujeitas a qualquer encontro com navios piratas ou inimigos e, se isso acontecesse, seriam fácil presa pois eram navios particulares, possivelmente mal armados, fretados para o transporte de reabastecimento e mercadorias.

Em 1645 de novo ⁽²⁵⁰⁾ se levantou o problema da formação da armada de guarda costa, prevalecendo a opinião que, não sendo possível juntar força bastante para se opôr a qualquer investida da armada castelhana, seria preferível reforçar e fortificar as praças marítimas, em especial as de Lisboa e Setúbal, para responder a qualquer insulto do inimigo. «Era — no dizer ⁽²⁵¹⁾ do Comandante Marques Esparteiro — o desconhecimento completo da função da armada».

Nos princípios de 1646 a rainha regente de França pediu para que uma esquadra portuguesa, juntamente com os seus navios, colaborasse no bloqueio do porto de Longone, na ilha de Eiba.

Imediatamente se aparelhou em Lisboa uma armada com os seguintes navios. ⁽²⁵²⁾

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs.
Galeão São Baltazar	850	42	Ceio Luís Lopes Rabôlo	Capitania
Fragata N.S. da Conceição	(?)	(?)	Martim Barrozo da Almiranta ⁽²⁵³⁾ Cosme do Couto	Almiranta
Fragata S. João Evangelista	(?)	(?)	Domingos de Sousa Broá	
Fragata S. João Baptista	300	24	Manuel Veito	
Návio N.S. da Nazaré	320	22	Francoisco Grizalé da Gama	
Nau? Sacramento	230	(?)	Playo de Araújo de Azevedo	
Nau Santo António	(?)	(?)	António de Abreu de Freitas	

⁽²⁴⁸⁾ — Comdt. Marques Esparteiro em «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 64. No entanto o Rei D. João IV, em carta ao Marquês de Niza, datada de 15 de Abril de 1647 — veja-se Laranjo Coelho, ob. cit., p. 96, refere: «... agora estão sahindo quatro navios para a India, dous em direitura a Gôa, e dous a Ceilão com hum copiozo socorro de infantaria».

⁽²⁴⁹⁾ — In «A Marinha de D. João IV», p. 635.

⁽²⁵⁰⁾ — Veja-se o Doc. N.º 9.

⁽²⁵¹⁾ — In «A Marinha de D. João IV», p. 645.

⁽²⁵²⁾ — Segundo um documento que se encontra junto do Decreto de 18 de Junho de 1648 com título: «Mais Capitães de Mar e Guerra que forão d'anno de 646 na Armada a França...» — Veja-se: Synopse, 1.º vol., p. 199.

Em Agosto, sob o comando de D. João de Menezes e levando embarcado o Terço da Armada na força de 1500 homens, a armada largou de Lisboa.

Segundo o historiador francês Capitão de Fragata Chaboud-Arnauld⁽²³⁴⁾ «no mês de Dezembro de 1646, 26 navios franceses, acompanhados de alguns barcos portugueses, conduziram para as costas de Itália um pequeno exército que, secundado pelos navios, se apoderou de Piombino e de Porto-Longone».

O Conde da Ercera dá⁽²³⁵⁾ sobre esta expedição mais alguns pormenores que, pela sua curiosidade, em especial pelo modo inédito como foi exercido o comando, merecem ser transcritos:

«Passou ele (*) ordem para se prevenirem seis (navios) e uma caravela, e nomeou por general a D. João de Menezes e por almirante a Cosme de Couto. Sairam em Agosto, chegaram a Toulon a 5 de Setembro, com três navios em que fizeram preza (um hambuguês e dois franceses) que se julgou por boa, por levarem fazendas de contrabando, continuaram a viagem, e incorporados com a armada de França, que governava o marechal de Duplessis às semanas com o Marechal de Meilaray, mudando-se sucessivamente no governo da armada e exército, saiu D. João de Menezes em terra a reconhecer a praça. Acompanhou-o o marechal de Meilaray, que governava aquela semana, e foi exemplo célebre, que deram aos soldados de uma e outra nação, marcharem a esta perigosa diligência em cadeiras aos ombros de homens, por se acharem ambos impedidos do achaque da gota. Depois de três meses de sítio, se rendeu a praça e no último assalto assistiram soldados portugueses, em que entrou Simão Correia da Silva, hoje Conde de Castanheira, e executaram todas acções muito valorosas. Na armada se haviam embarcado 1500 homens, e foram tão bem assistidos dos reforços de França, que voltaram a Portugal sem diminuição».

O comandante Marques Esparteiro terminou a descrição do «Auxílio Naval a França, de 1646» com as seguintes palavras: «D. João de Menezes regressou com a sua armada ao Tejo a 27 de Janeiro de 1647, tendo os seus marinheiros e soldados do Terço deixado em França bom nome pelo seu porte, disciplina e valor, e merecendo dos chefes franceses grandes elogios pela sua actuação».⁽²³⁶⁾

Na história da marinha do ano de 1646 ainda há a assinalar a partida da Armada de Viagem para a Índia, sob o comando do capitão-mor Miranda Henriques.

Esta armada, que largou do Tejo no dia 4 de Abril de 1646, era constituída pelos seguintes navios:

(233) — Conforme se encontra escrito no documento anteriormente referido.

(234) — In «Histoire des Flottes Militaires», p. 30. Em vários autores franceses consultados, alguns especializados em história naval, não se encontraram quaisquer referências à acção destes navios portugueses.

(235) — In «Hist. de Portugal Restaurado», 2.º vol., p. 191.

(*) — Referindo-se ao Rei D. João IV.

(236) — In «A Marinha de D. João IV», p. 647.

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Com.
Galeão S. Lourenço	(?)	(?)	Cap. mor Luís de Miranda Henriques	Captania
Nau N.S. da Ataláia do Pinheiro	(?)	(?)	Cap. e Piloto Domingos Gonçalves Loureiro Santos o Velho	
Caravela N.S. da Nozire e Santo António	(?)	12	Cap. e Piloto Domingos de Magalhães Lima	

Foi, ao que parece uma viagem normal tendo todos os navios chegado à Índia, os dois primeiros em Setembro, após cinco meses de navegação.



Em Setembro de 1646 travou-se, nas raias do Alentejo, a indecisa acção de Tefena, que não interessa aqui descrever⁽²⁵⁷⁾. No entanto não se pode deixar de referir que em consequência dessa acção o Rei D. João IV resolveu «não sair exército e fortificar as praças» ou seja, passar as operações de guerra de uma actividade ofensiva — que tinha infligido aos espanhóis e holandeses pesados desaires como a Batalha do Montijo em 1644 e a Batalha de Tabocas (Brasil) em 1645 — para uma acção puramente defensiva.

Esta política de D. João IV marcou o final da primeira fase da Guerra da Restauração, ou seja, o chamado «período Ofensivo», que se arrastou de 1641 a 1646, e que no dizer⁽²⁵⁸⁾ de Carlos Selvagem se caracterizou por uma «numerável série de ataques e defesas, marchas e contra-marchas, recontros e escaramuças, pequenas vitórias e pequenos reveses de parte a parte, e algumas grandes batalhas campais que, por não obedecerem a um plano determinado, sem objectivo definido e sem um pensamento estratégico, não conduziam qualquer dos adversários a decisivos resultados políticos».

(257) — Consulta-se o Conde da Encerra, *ob. cit.*, 2.º vol., p. 174 e seguintes e H. in Schaefer «Hist. de Portugal» p. 417.

(258) — In «Portugal Militar», p. 391.

A 2.ª Fase da Guerra da Restauração (1647-1656)

Após a acção de Telena D. João IV, conforme escreveu⁽³⁵⁵⁾ o Conde da Ericeira, persuadiu-se «que era mais útil para a defesa do reino tratar das fortificações das praças e juntar cabedal para o dispendir quando os castelhanos fizessem guerra, que formar exércitos, de que não tirava interesse considerável, expondo-se voluntariamente ao perigo de perder uma batalha, e arriscar por consequência todo o reino».

Aliás era uma política de guerra que também convinha à Espanha, não menos exausta que Portugal e ainda em luta com a França. Os dois países ibéricos não podendo sustentar as hostilidades nos seus territórios por terem que, desesperadamente, lutar para a defesa das suas parcelas ultramarinas, enveredavam por uma espécie de trégua tácita, só interrompida esporadicamente por um ou outro conflito de fronteiras e pequenas acções sem grande importância.

«Esta política de El-Rei — escreveu⁽³⁵⁶⁾ o Conde da Ericeira — foi mais condenada enquanto ele viveu, que depois da sua morte» mas, se não tivesse sido seguida segundo o mesmo autor, ⁽³⁵⁷⁾ «não houveramos adquirido forças com o largo descanso de dez anos (que tantos correram da campanha de Telena até à morte de El-Rei, tempo que começou a última e maior guerra) para sustentar doze anos que durou tão vigorosa e sanguinolenta campanha».

Mas não se julgue que Portugal viveu um «largo descanso de dez anos». Antes pelo contrário, a luta deslocou-se para os domínios portugueses da América, África e Oriente, em três frentes separadas por muitos e muitos milhares de quilómetros e que absorviam ao país incommportáveis despesas em material bélico e navios e, acima de tudo, em meios humanos.

Ao lermos os documentos de então apercebemo-nos com facilidade do grave problema da falta de «gente de mar e guerra».

Oportunamente, ao abordarmos os preparativos para a formação da Armada Real de Socorro às Baía constataremos a acuidade do problema da falta de soldados e marinheiros, bem como dos respectivos quadros, necessários à expedição.

Mas pode-se apontar um exemplo flagrante da falta de «gente do mar» com o modo com que foi guarnecida a «Armada de Viagem à Índia», em 1647, constituída pelos seguintes navios e pessoal:

⁽³⁵⁵⁾ — In «Hist. de Portugal Restaurado», 2.º vol., p.184.

⁽³⁵⁶⁾ — Ob. cit. ant., 2.º vol., p. 184.

⁽³⁵⁷⁾ — Ibid.

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Ofis.
Galeão N.S. da Candelária	700	26	Cap. e mestre Domingos Antunes	Captania
Galeão Santo Milagre	800	36	Cap. e Mestre Miguel Jorge Greco Piloto Manuel Vicente do Amaral	Almirante
Galeão Bom Jesus de Bouças	200	16	Cap. e Piloto Matias Figueira	
Galeão St.º António da Esperança	600	40	Cap. m.g. Baltazar de Almeida	
Patacho N.S. da Nazaré	320	22	?	

Como se verifica deste quadro, da coluna pessoal, esta armada não tinha capitão-mor, os navios capitania e almirante, os galeões «Nossa Senhora da Candelária» e «Santo Milagre»⁽³⁶²⁾, eram capitaniados pelos respectivos mestres e, no galeão «Bom Jesus de Bouças» o capitão era o piloto Matias Figueira.

Escreveu⁽³⁶³⁾ o Comandante Marques Esparteiro « que a maioria era contrária a esta medida (*) e na Índia causou dolorosa surpresa, pelo que, em 1649, se voltou ao sistema antigo».

No entanto, em 8 de Abril de 1648, voltou a largar do Tejo com destino à Índia uma outra «Armada de Viagem» sem capitão-mor e em que os pilotos dos respectivos navios desempenhavam, também, as funções de capitães.

Esta armada era constituída pelo seguintes navios:

Navio	Ton.	B.F.	Pessoal	Ofis.
Galeão S. Roque			Cap. e Piloto A. Costa Lemos Sota Piloto Luis Gonçalves Mestre António Marques	Captania
Galeão St.º Catarina	230	20	Cap. e Piloto António Pereira Sota Piloto Domingos Botelho Mestre Pedro Gonçalves	

Segundo⁽³⁶⁴⁾ o Comandante Marques Esparteiro o «Galeão Santa Catarina» brigou «com sucesso contra quatro navios inimigos» mas não encontramos nas obras consultadas ou em documentos da época qualquer referência a este episódio. O Conde da Ericeira limitou-se⁽³⁶⁵⁾, unicamente, a mencionar a largada dos galeões S. Roque e Santa Catarina e anotar que este último arribou à Baía.

Em princípios de Abril de 1647 o Rei D. João IV explicou ao Marquês de Niza, seu embaixador em Paris, que «caso a França conseguisse tomar eficazmente (sic) à sua conta acomodar as couzas entre estes Reynos e os Estados de Olanda» permitia ceder em auxílio de França de «dez te doze navios» (de dez até doze navios).⁽³⁶⁶⁾

(362) — Este navio não chegou à Índia, tendo-se perdido no «atrotro de S. Francisco», a 300 léguas a Sul da ilha de Moçambique.

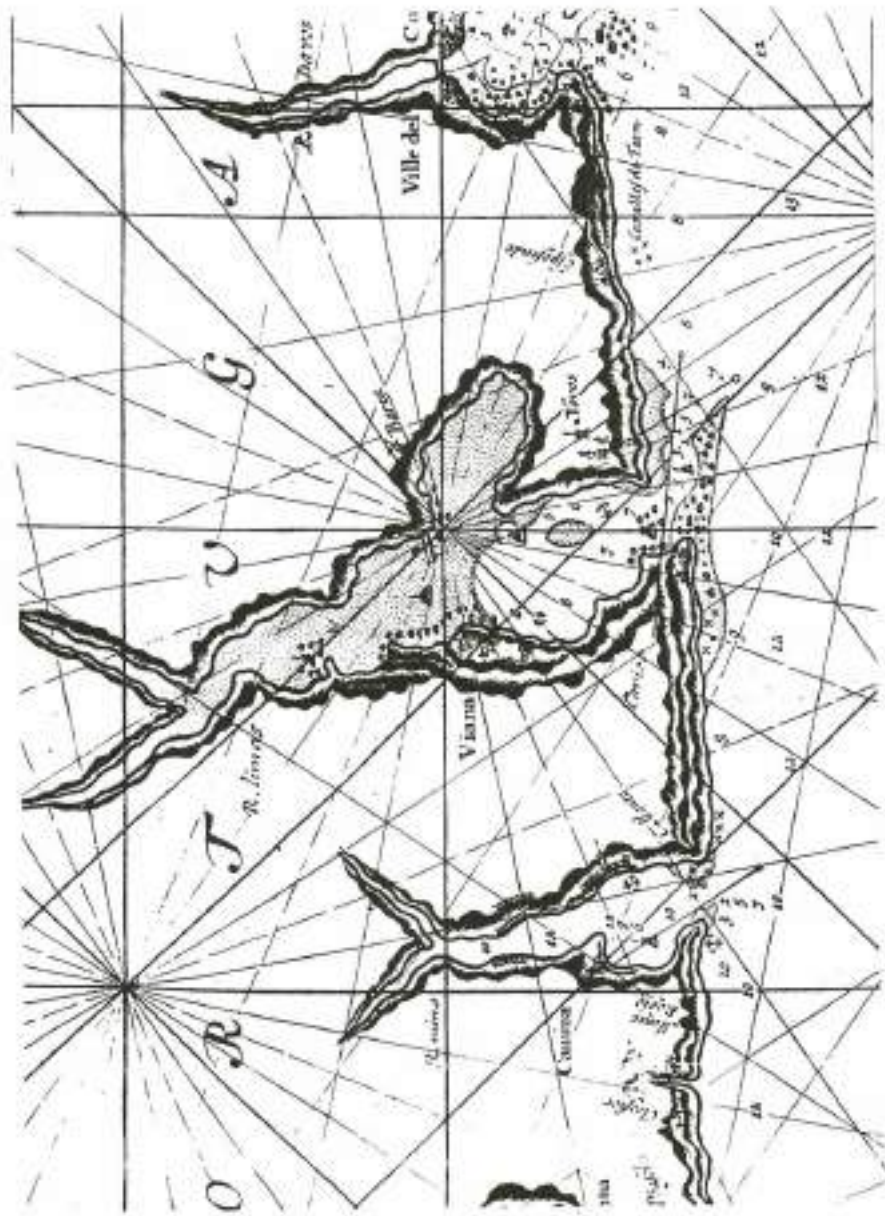
(363) — Ob. cit., p. 647.

(*) — De redução de pessoal.

(364) — Veja-se «A Marinha de D. João IV», p.394 e «Três Séculos no Mar», I Parte, p.5.

(365) — Ob. ant. cit., 2.º vol., p. 298.

(366) — Veja-se Laranjo Coelho, ob. cit., 2.º vol., p. 72.



Os Portos de Caminha, Viana e Vila do Conde
Pormenor de uma carta holandesa de L. van Conte, in Atlas de van Keulen, 1699



BANDEIRA MERCANTE PORTUGUESA



BANDEIRA DOS NAVIOS MERCANTES
DA CIDADE DO PORTO



BANDEIRA DO COMÉRCIO
DAS MISSÕES

Bandeiras Navais

O Marquês de Niza certamente que teria apresentado esta proposta à corte de França porquanto, conforme escreveu ⁽²⁶⁷⁾ o Rei D. João IV, apareceu em Lisboa «Hum cavaleiro de São João a pedirme da parte de Sua Magestade Christianissima a esquadra com que o Anno passado mandei socorrer a sua Armada; . . . (ou) que pelo menos sem condição e sem dilação lhe dessem três ou quatro navios . . . e por lhe não dar occasião de dizer que lhe negavamos tam pouco quando lhe estavamos pedindo tanto, mandey responder . . . que vissem que sem respeito as conveniencias do Reyno desejava dar em tudo sorte a Sua Magestade, lhe mandava logo acabar de aprestar os três navios com que por hora me dizião se contentarão para partirem segundo a derrota de Tolon».

Mau grado os grandes problemas com que o país se debatia para a formação do socorro à Baía, foi mandada preparar a esquadra de «auxilio a França, ano de 1647», constituída pelo seguintes navios ⁽²⁶⁸⁾

Navios	Ton	B.F.	Posseid.	Cito.
Galeão St.ª Margarida ⁽²⁶⁹⁾	750	36		
Fragata S. João do Porto	500			
Navio Sacramento	300			

Estava prevista a saída da esquadra, cujo comando fora confiado ao General João de Sequeira Varejão, para meados de Agosto mas, no dia 5 desse mês deu-se um estranho episódio que o próprio Rei D. João IV, perplexo, descreveu ⁽²⁷⁰⁾ da seguinte maneira:

« . . . pela Manhã chegarão a esta corte hums cavalleiros francezes que na Noite antecedente tomarão porto em Cascaes em quatro Navios de guerra de Sua Magestade Christianissima meu irmão, e pedindo-me Francisco Lanier audiência para a mesma tarde lha dey, e me Veyo falar em companhia dos francezes que recebi com todo o agrado: era o intento da Audiência pedir os trez Navios que se lhe tinham prometido, para passarem a Itália, em companhia de aquelles quatro: disselhe que no dia seguinte lhe mandava responder na mesma Noite, deste dia que foi o de seis do mez, sem esperar resposta algũa derão à vela os quatro navios de Cascaes. . . »

Em Março de 1648 D. João IV escreveu ⁽²⁷¹⁾ ao Marquês de Niza que os navios enviados de socorro, tinham invernado em Itália ou França e, dois anos depois em

⁽²⁶⁷⁾ — Idem, carta de 15 de Abril de 1647, p. 95.

⁽²⁶⁸⁾ — Conforme se depreende da carta de D. João IV de 8 de Agosto de 1647, transcrita por Laranjo Coelho em «Cartas de El-Rei D. João IV para diversas autoridades do Reino», p. 153. Veja também, o Decreto do Conselho de Guerra de Maio de 1647.

⁽²⁶⁹⁾ — Este galeão Santa Margarida devia ser fretado e não pode ser confundido com o galeão do mesmo nome que à data da aclamação de D. João IV se encontrava no Tejo e, em 1647, incorporado na armada de socorro à Baía.

⁽²⁷⁰⁾ — Laranjo Coelho, ob. cit., p. 153.

⁽²⁷¹⁾ — Idem, carta de 14 de Março de 1648.

1 de Setembro de 1650, alertava ⁽³⁷²⁾ o governador do Algarve dado que lhe constava que, depois de «a armada de Nápoles e Sezilia aver rendido Portolongon e esperar tempo para embocar o estreito e vir a Cadiz tomar bastimentos para ir dar calor as revoltas de Bordeas», talvez navegasse para o Algarve.



Nos princípios de 1647 ⁽³⁷³⁾ começou-se a preparar a «4.ª Armada de Guarda Costa» que teria por missão o patrulhamento da costa portuguesa e comboiar em águas metropolitanas, as frotas que viessem do Brasil e as naus de Torna-viagem da Índia. Prevvia-se que esta armada fosse constituída por 20 unidades das quais 7 seriam navios mercantes de mais de 400 toneladas, armados em guerra. Para isso aprontaram-se nos arsenais os seguintes navios:

Navios	Ton.	BF	Pessoal	Obs.
Galeão Bom Jesus de Portugal	1250	60		Capitania
Galeão São Baltazar	850	42		Almirante
Galeão São Pantaleão	800	36		
Galeão Santa Margarida	800	36		
Galeão N.S. da Conceição do Porto	700	36		
Galeão S. Pedro de Hamburgo	600	28		
Galeão S. João de Ribeira	600 ⁷			
Galeão S. Luis	600			
Galeão Santa Catalina	230	20		
Galeão Urca Santo António	300/400			
Nav. Sacramento	230			

Mas na noite de 30 de Abril de 1647 chegou ao Tejo uma caravela do Brasil trazendo um «triste aviso» e um urgente pedido de socorros. ⁽³⁷⁴⁾

É que forças holandesas, com cerca de 2500 homens, comandados pelos Generais Van Schkopp e Henderson, apoiados pela esquadra de 26 navios comandados pelo Almirante Bancket tinham-se apoderado da ilha de Itapirica fortificando-a e artilhado convenientemente. Quando atacados por 1200 infantas portugueses que tentavam desalojá-los, facilmente conseguiram derrotá-los.

A situação no Brasil era tão crítica que imediatamente o governador António Teles da Silva, mandou pedir socorros a D. João IV, e este, logo no dia 1 de Maio se apressou a escrever a diversas entidades do Reino ⁽³⁷⁵⁾ pedindo que «se lhe envie a maior quantidade de socorro de infantaria, armas, munições e mantimentos que se puder juntar, que vão em embarcações ligeiras. . .».

⁽³⁷²⁾ — Idem, carta de 1 de Setembro de 1650, p.408

⁽³⁷³⁾ — A resolução para a formação das armadas de guarda-costa era tomada, normalmente, no mês de Novembro ou de Dezembro do ano anterior em que havia de actuar.

⁽³⁷⁴⁾ — Veja-se a carta de 14 de Fevereiro de 1647 de Governador do Brasil, transcrita por Laranjo Coelho, 2.ª vol., p.115, de «Cartas de El-Rei D. João IV ao Conde da Vidgueira (Marquês de Niza) Embaixador em França»

⁽³⁷⁵⁾ — Vide «Cartas de El-Rei D. João IV para Diversas Autoridades do Reino, 2.ª vol., p. 172

Além disso, por ordem expressa do Rei, a «4.ª Armada de Guarda-Costa», que se estava a aparelhar, bem como um modesto socorro, de 4 ou 5 navios, ao Brasil,⁽³⁷⁶⁾ foram, desde logo, destinados para o transporte do socorro.

Entretanto, a sete de Maio⁽³⁷⁷⁾, D. João IV determinou que não seguissem para o Brasil «navios da força, pelo perigo de serem tomados . . . mas . . . embarcações tão ligeiras que possam livrar-se do perigo . . .». A 10 de Maio foi proibido que saíssem dos portos do reino quaisquer embarcações, nacionais e estrangeiras, a fim de que não anunciassem⁽³⁷⁸⁾ os febris preparativos que então se faziam para aparelhar uma grande esquadra de socorro à Baía.

Um decreto do Conselho de Guerra, datado de 13 de Maio, ainda aludindo à armada que se aprestava para correr a costa, dar comboio à frota do Rio de Janeiro e às naus da Índia «mandava» propôr pessoas para os postos de almirante e mestre de campo da armada de que era General António Telles de Menezes. Um outro decreto, de 21 de Maio, mandava «propôr pessoas para capitães das diversas embarcações destinadas a fazer parte da armada que se mandava aprestar, e para mestre de campo de três mil homens que deviam guarnecer a dita armada».

Ordens posteriores⁽³⁷⁹⁾ mandaram levantar «com suma brevidade, principalmente hũa leva de gente de mar e artilheiros em numero de trezentos homens que hade fazer para a Armada com que mando socorrer o Brasil».

Previo-se que a saída dessa Armada fosse para meados de Junho⁽³⁸⁰⁾ mas antes dessa data, partiriam de Lisboa «algũas embarcações ligeiras que levariam 200 infantes e mantimentos» pelo que se pediu a Peniche pessoal para guarnecer esses navios, devendo ser mandados apresentar em Lisboa «os melhores seis pilotos».

Conforme então o Rei escreveu⁽³⁸¹⁾ ao governador do Algarve, devia ser mantida em segredo a sua ordem bem como a proibição da saída de quaisquer navios nacionais ou estrangeiros, exceptuando-se as embarcações e caravelas do Reino que faziam viagens de cabotagem⁽³⁸²⁾ e uma embarcação ligeira «que parte com hum aviso que se não pode deter»⁽³⁸³⁾.

A 21 de Maio um decreto do Conselho de Guerra mandava adoptar várias disposições sobre o serviço de saúde a bordo dos navios da Armada de Socorro ao Brasil, que, pelo seu interesse e por ser o primeiro diploma que conhecemos,⁽³⁸⁴⁾ contemplando esta matéria, julgamos de transcrever⁽³⁸⁵⁾:

(376) — Ob. ant. cit., cartas de 22 e 27 de Março de 1647, p. 168 e 169.

(377) — Idem, p. 174.

(378) — Idem, p. 174 e 175, cartas de 7 e 10 de Maio de 1647.

(379) — Idem, p. 175, carta de 13 de Maio de 1647.

(380) — Idem, veja-se, também, a carta de 17 Maio de 1647 a p. 177.

(381) — Idem, carta de 17 de Maio de 1647.

(382) — Idem, cartas de 22, 28 e 31 de Maio de 1647, respectivamente a p. 179, 180 e 182.

(383) — Veja-se o Decreto do Conselho de Guerra de 21 de Maio de 1647, transcrito em Synopse, 1.º vol., p. 167.

(384) — Em «Noções de Legislação Naval Portuguesa e um Aditamento», Dantas Pereira refere-se ao Aviso de 26 de Junho de 1797, sobre «a conservação da saúde a bordo». Veja-se, também, «Armadas Portuguezas. Apoio Sanitário na Época dos Descobrimentos» de Dr. J. Vasconcelos Menezes e «Aspectos médicos da carreira da Índia no fim do séc. XVI e principio do Séc. XVII» de A. Pires de Lima.

(385) — Transcrição de Synopse, 1.º vol., p. 168.

«Para que a gente da Armada que hora tenho mandado preuenir chegue e volte sem de q̃ totalmente depende o bom successo della, e se trate de cura dos enfermos com mayor cuidado do que costuma haver, resolui que a armada leue dous médicos de satisfação e cada nauio hum barbeiro e hum surgião, e que estes sejaõ officiaes e não aprendizes como ordinariamente acontece com boticas de todos os gêneros necessarios, assy a medecina como a surgia, e que tudo o que disto tocar a cada nauio se entregue a dous Religiosos de conhecida caridade, E resolução nas occasiões, e que a estes demais de suas rações se lhe dem duas para dous moços que os ajudem. O Conselho de Guerra tendo entendido esta resolução me faça logo papel com memoria das pessoas para médicos, barbeiros, surgiões, e Religiosos, tomando primeiro as informações necessárias dos registos».

A 14 de Junho, numa longa carta dirigida a Fernão Teles de Menezes, o Rei D. João IV explicava que era necessário enviar ao Brasil uma «armada de 20 navios de força, e dez te doze embarcações ligeiras bem equipadas e muito necessárias para pelejar nos esteiros, rios e marés baixas, e isto demais das embarcações dos particulares».

No dizer do Rei esta armada devia ter partido de Lisboa até finais de Agosto, o que não se conseguira porque ainda só havia 12 navios, faltando, pelo menos, comprar mais oito, mas para essa compra não havia dinheiro. Assim, continuava o Rei, «era justo e devido que os homens de negócios dessa provincia, e particularmente os dessa cidade, Viana e Aveiro, contribuão e ajudem».

Mas, ainda nesse mesmo dia 14 de Junho, em nova carta, o Rei é taxativo ao determinar ⁽²⁸⁶⁾ a Fernão Teles de Menezes, governador do Porto, «que lançasse mão» dos navios que estavam surtos no Rio Douro e em Viana «para servirem na Armada se forem para isso ou para a acompanharem como de particulares».

No dia 2 de Julho «a grande falta que há de gente no estado do Brazil e a muita que precisamente he necessário se embarque na Armada» levou o rei a «rezolver que nesta occasião se embarcassem os presos que houver nas cadeas do distrito dessa Relação (Porto), ... (e) conforme o merecimento de suas culpas, se embarcarem na armada ou para ficarem servindo naquelle estado os annos que parecer ... » ⁽²⁸⁷⁾.

Possivelmente nessa ocasião foi levantado o problema da administração da Justiça a bordo dos navios da armada, porquanto a 31 de Agosto foi publicado pelo Conselho de Guerra o seguinte Decreto: ⁽²⁸⁸⁾

«Tendo respeito ao q̃ me representou o Conde de Villapouca de Aguiar do meu Conpelho de Estado, sobre o exercicio da jurisdicção que lhe toca cõ o cargo de general da Armada desta Coroa, fuy seruido rezolver, que elle uze inteiramente da jurisdicção que lhe concede a sua patente, hum mes antes de sahir esta Armada, e os mais em q̃ se embarcar, e hum mes depois de ellas entrarem neste porto, ... ».

⁽²⁸⁶⁾ — Vide Dr. Laranjo, ob. cit., p. 168.

⁽²⁸⁷⁾ — Idem, p. 191.

⁽²⁸⁸⁾ — Veja-se Synopse, 1.ª vol., p. 176.

Além desta medida o Rei mandou recrutar em França mais «gente do mar»⁽³⁸⁹⁾ e exigiu⁽³⁹⁰⁾ que a vila de Peniche fornecesse 40 marinheiros, além de um determinado número de pilotos. Para Viana e Leiria o Rei também pediu⁽³⁹¹⁾ o envio de pilotos e é curioso registar os termos em que os mesmos eram convocados: «por sua livre vontade se assy quiserem, certificando-os de que se lhe farão pagas e se lhe fará tão boa passagem e tratamento que folguem muito de me servir nesta occazião, e quando não o quierão os prendereis e fareis vir por força!»

Por um Decreto de 14 de Julho de 1647 o Conselho de Guerra legislava «acerca do regimento de contadoria geral, e respectivo ao modo de fazer as levas de infantaria e cavalaria», especificando o Artigo 27.º⁽³⁹²⁾ sobre as «levas que se fazem Pellos Armazens nesta cidade Assim p.ª as frontrªs como p.ª Armada».

Nos princípios de Agosto comprou-se em Setúbal um navio Holandês ficando o governador da Fortaleza de Outão com o encargo de, além da «gente do mar» para a sua guarnição, fazer embarcar «cincoenta soldados dos que ouiver em Setúbal». Mas, para os habitantes de Buarcos, Tavarède, Aveiro e lugar da Figueira o Rei foi mais rigoroso. Às respectivas autoridades determinou que «pellos meyoos que vos parecer e tiverdes por mais a propósito para melhor execução deste negócio té chegardes aos de prizão e execução, façais o maior número de gente do mar que vos fôr possível»⁽³⁹³⁾.

Mesmo com medidas tão drásticas não se conseguiram as tripulações necessárias para a armada, cuja partida teve que ser adiada.⁽³⁹⁴⁾

Um mês mais tarde, a 15 de Setembro⁽³⁹⁵⁾ o problema das tripulações ainda não estava resolvido e o Rei continuava a apelar para que se procurasse «fazer naquella villa»⁽³⁹⁶⁾ e sua comarca sincoenta marinheiros ou os mais que puder ser, . . . e achando alguns artilheiros os remeteréis também. . . (e no) Algarve faça naquella villa e sua vizinhança a mayor quantidade de marinheiros que puder.⁽³⁹⁷⁾

A 25 de Setembro o Rei volta a escrever que «he tão grande a falta de artilheiros para promover a armada que hora vai de socorro ao estado do Brazil que he necessário uzar de todos os meyoos para suprir falta tão prejudicial». Por isso D. João IV ordenava para que se procurasse persuadir todos aqueles soldados da armada e mais militares que pudessem servir de artilheiros para «tomarem este officio e os comessam a adestrar nelle os poucos dias que se ouiver de deter a armada neste porto».

⁽³⁸⁹⁾ — Veja-se Laranjo Coelho, *ob. cit.*, p. 196, carta de 27 de Julho de 1647 para o Conde de Óbidos.

⁽³⁹⁰⁾ — *Idem*, p. 196, carta de 27 de Julho de 1647 para o Conde de Athouguia.

⁽³⁹¹⁾ — *Idem*, p. 197, cartas de 31 de Julho e 5 de Agosto respectivamente para Fernão Teles de Meneses e para o Corregedor da Comarca de Leiria.

⁽³⁹²⁾ — Neste diploma, transcrito em *Synopse*, 1.ª vol., p. 172, há dois artigos distintos com o número «27».

⁽³⁹³⁾ — Carta para Fernão Gomes de Quadros, datada de 13 de Agosto de 1647, transcrita por Laranjo Coelho, *ob. cit.*, p. 200.

⁽³⁹⁴⁾ — Conforme se depreende da carta de 9 de Agosto de 1647 para o Conde de Óbidos e da carta para Martim Correia da Silva, de 9 de Setembro de 1647, transcritas por Laranjo Coelho, *ob. cit.*, p. 201 e 208.

⁽³⁹⁵⁾ — Carta do rei, datada de 15 de Setembro para o Conde do Prado, Provedor de Setúbal, Corregedor de Thomar, Alcaide mor de Sines, Corregedor de Santarém.

⁽³⁹⁶⁾ — Setúbal, Thomar, Sines e Santarém.

⁽³⁹⁷⁾ — Citada carta real de 15 de Setembro de 1647.

A meados de Outubro a armada — certamente com a tripulação inexperiente e má — estava aparelhada e prestes a largar. Quando chegaram a bordo dos navios os últimos pilotos que faltavam o Rei ordenou ⁽³⁹⁶⁾ aos portos de Lisboa e Setúbal que, desde «do dia da feitura desta a vinte dias seguintes não deixeis sahir dessa barra navio algum estrangeiro».

Dando crédito ao Decreto de 21 de Maio de 1647 a armada constava de vinte navios dos quais pertenciam à coroa real os seguintes:

Navios	Ton.	B.F.	Passal ⁽³⁹⁷⁾	Ota
Galeão Bom Jesus ⁽³⁹⁸⁾	1250	60		Capitania
Galeão São Baltazar	850	42		Almirante
Galeão São Pantaleão	800	36	Cap. m.g. Manuel Figueredo	
Galeão Santa Margarida	800	36		
Galeão N. S. da Conceição do Porto	700	36	João de Ribeiro	
Galeão São João do Porto	700	36		
Galeão São Pedro de Amburgo	600	26		
Galeão São João da Ribeira	600			
Galeão São Luís	600			
Urca Santo Amónio	400	26		
Nau Sacramento	230			
Nau Santa Catarina	230	20		
Navio Mercatudo	500			

De harmonia com o mesmo Decreto «os sete que faltaõ se andião buscando para se comprarẽ por conta de minha fazenda, e se procura sejião nauios de quatro centas tonelladas, e dahi par sima e que pello menos não bascem de tresentas».

Finalmente, a 18 de Outubro de 1647, a armada, sob o comando do Conde de Vila Pouca de Aguiar, general da armada, tendo por almirante Luís da Silva Teles «com a patente de mestre de campo general, depois de sair a gente em terra e seu irmão mais velho D. Fernando Telles de Faro com o posto de mestre de campo, e D. Luís de Almeida depois Conde de Avintes, com o mesmo posto», ⁽⁴⁰¹⁾ largou do Tejo.

Logo no dia seguinte D. João IV escreveu ⁽⁴⁰²⁾ a todos os cabidos uma pequena mas muito expressiva carta que, por revelar bem todas as suas preoccupações, que se justificavam, e atendendo ao modo como se formaram as respectivas tripulações, merece ser transcrita:

⁽³⁹⁶⁾ — Carta de 16 de Outubro de 1647, *ob. cit.*, ant., p. 219.

⁽³⁹⁷⁾ — Os Decretos de 30 de Junho, 17 de Julho e 9 de Outubro, todos de 1647, nomeavam os seguintes capitães de mar e guerra para a armada: Teodósio de Oliveira, Luís Velho, Pedro Jaques, Antonio Roiz, Chamiço Gonçalo Vaz Cousinho, Francisco Brandão, Alvaro de Carvalho, Luis Ribeiro, D. João de Sousa, Pedro Carneiro, João Ferrão, Alvaro de Novais, Diogo Soares Parajosa e Manuel Pacheco de Mello e o Sargento-mor M. Gonçalves Dona.

⁽³⁹⁸⁾ — Certamente o galeão Bom Jesus de Portugal.

⁽⁴⁰¹⁾ — veja-se o Conde da Ericeira in «Hist. de Portugal Restaurado», 2.ª vol., p. 254.

⁽⁴⁰²⁾ — Transcrita da obra de Dr. Laranjo Coelho *ant. citada*, p. 220.

«Ontem, que se contarão 18 do corrente, sahio à barra desta cidade a armada com que mando socorrer a cidade do Salvador Bahia de Todos os Santos, e porque vay tanto a este rayno no bom sucesso della como sabeis, vos encomendo muito do dia em que receberdes esta carta té o em que vier aviso do sucesso della a encomendeis muito a Deos nosso Senhor e façais encomendar a todas as Igrejas deste Arcebispado. Escrita em Lisboa, a 19 de Outubro de 647».

Conforme escreveu⁽⁴⁰³⁾ um historiador da época, o Conde da Ericeira, «Navegou a armada, apercebida de tudo o que era necessário para conseguir tão difícil empresa. E primeiro que ela partisse, tiveram os holandeses noticia em Holanda e Pernambuco, do fim para que se aparelhava».⁽⁴⁰⁴⁾

Na véspera de Natal de 1647 a «armada Real de Socorro ao Brazil» fundeu na Baía e, ao que parecia, a sua missão de «lurar só a ilha de Taparica, e a cidade da oppressão, que lhe fazem os holandeses»⁽⁴⁰⁵⁾ estava cumprida, pois os holandeses ao terem conhecimento da sua aproximação, por volta do dia 16 de Dezembro, tinham desmantelado as fortificações da ilha da Taparica e levantado o bloqueio da Baía.

Porém, no dizer⁽⁴⁰⁶⁾ do Conde da Ericeira, referindo-se ao inimigo holandês, este:

«não desamparou aqueles mares, e tomando a dar vista da baía com oito navios, mandou o Conde de Villa-Pouca levar as âncoras aos da sua armada que estavam mais lestes. Foi o primeiro que saiu Frei Pedro Carneiro, cavaleiro da Ordem de Malta, capitão de mar e guerra da nau Rosário. Acompanhava-o D. Afonso de Noronha, filho segundo do Conde de Linhares... A seu exemplo se haviam embarcado muitos soldados de valor. Logo que o navio saiu fóra da barra, o atacaram duas fragatas holandesas, e, depois da dilatada contenda, se ateou o fogo na pólvora da nau Rosário, e pereceu sem remédio. Levou a pique uma das fragatas com que estava atracada, na outra se pegou o fogo, e consumiu-se de sorte tudo o que havia nela, que deu à costa o casco, sem poder tirar dele utilidade. Os navios S. Bartolomeu e S. Pedro de Hamburgo, de que eram capitães Francisco Brandão e Luís Ribeiro, seguiram a Fr. Pedro Carneiro. Francisco Brandão, capitão de S. Bartolomeu, logo que saiu a barra rendeu um patacho holandês. Socorreram-nos os outros navios, atacaram Francisco Brandão, e, depois de pelejar muitas horas valorosamente, o mataram. E entrado o navio, depois de mortos muitos soldados, o renderam, Luís Ribeiro não chegou a pelejar, e ficou sujeito à calúnia dos que condenaram a sua omissão, sem lhe valer a desculpa de ser o navio muito zorreiro. Os mais não saíram, não sem culpa do descuido dos officiaes».

⁽⁴⁰³⁾ — in «Hist. de Portugal Restaurado», 2.º vol., p.256.

⁽⁴⁰⁴⁾ — Sobre esta viagem leia-se a carta de António Teles da Silva, datada de 15 de Dezembro de 1647, transcrita por Laranjo Coelho a p. 207 de «Cartas de El-Rei D. João IV ao Conde de Vidgueira».

⁽⁴⁰⁵⁾ — Carta de 24 de Outubro, transcrita por Laranjo Coelho, ob. art. citada, p. 179.

⁽⁴⁰⁶⁾ — Idem, p. 256.



Assim terminou a «Armada Real de Socorro à baía» a sua missão mas, para cinco dos seus navios, a sua acção continuaria. Com efeito, conforme escreveu ⁽⁴⁰⁷⁾ o Conde da Ericeira, «... Salvador Correia de Sá partiu de Lisboa com o título de governador do Rio de Janeiro e capitão-general do reino de Angola, com ordem de solicitar por todos os caminhos o remédio daquele estado».

O problema de Angola arrastava-se há já alguns anos. Em Junho de 1641 Portugal e os Estados Gerais tinham acordado uma trégua por dez anos, a qual foi ratificada em 19 de Novembro desse ano.

Os dois países comprometiam-se a um auxílio mútuo contra Castela, à restituição de todas as parcelas ultramarinas portuguesas ocupadas pelos holandeses em África e no Brasil mas, na Índia, manter-se-ia o statu quo, sem que houvesse, de parte a parte, quaisquer hostilidades.

Aos holandeses estas tréguas só eram vantajosas na Europa mas, nos outros locais do mundo, eram altamente prejudiciais quer aos seus desejos de expansão territorial quer ao seu comércio. Por isso alegando que Portugal tinha unicamente negociado com os Estados Gerais mas não com as Companhias das Índias Orientais, que eram majestáticas e independentes do governo holandês, continuaram a mover contra os territórios ultramarinos Portugueses a mais violenta guerra.

Em 24 de Agosto de 1641, os holandeses conquistaram Luanda ⁽⁴⁰⁸⁾ e, pouco tempo depois ocuparam a ilha de S. Tomé.

O primeiro pedido de socorro do governador de Angola Pedro César só chegou a Lisboa em Dezembro de 1641 mas foram precisos três anos para que o Rei D. João IV, em finais de 1644, desse ordens ao governador do Brasil António Teles da Silva que se empenhasse a dar imediato e eficiente cumprimento a um auxílio de socorro a Angola.

A 8 de Fevereiro de 1645 uma expedição a Angola, sob um falso pretexto, largou da Baía, debaixo do comando do capitão-mor António Teixeira de Mendonça, com os seguintes navios:

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs.
Nau S. ^o António		16	Mestre José Álvares	Capitania, navio fretado
Nau N.S. do Roário		8	Mestre Manuel Ferreira de Lima	Almirante, navio fretado
Nau São Bento		2		

⁽⁴⁰⁷⁾ — Vide: «Hist. de Portugal Restaurado», 2.^o vol., p. 256.

Para um maior desenvolvimento deste assunto consulte-se Laranjo Coelho em «Cartas do El-Rei D. João IV ao Conde da Vidigueira», 2.^o vol., p. 203, 230 e 240. Veja-se, ainda, do mesmo autor, «Um episódio da Guerra dos Holandeses no Brasil» e «Ataque à Cidade da Baía».

⁽⁴⁰⁸⁾ — Para um mais completo conhecimento consulte-se António Cadornaga na «História Geral das Guerras Angolanas» e Ralph Delgado em «História de Angola».

Conforme escreveu ⁽¹⁰⁹⁾ Ralph Delgado a expedição largou rumo a Quicombo tendo sido «entregue aos comandantes, dois regimentos: um de carácter reservado, para cumprir integralmente, adaptado ao objectivo da expedição: outro, de carácter oficial», que encobria o objectivo do socorro, mas tudo redundou num tremendo desaire.

A expedição composta por 215 soldados europeus e uns 30 a 40 africanos foi completamente dizimada pelos Jagas, escapando somente 4 portugueses ⁽¹¹⁰⁾.

Um segundo reforço a Angola foi determinado por D. João IV em finais de 1644, quando, por Decreto de 24 de Dezembro, nomeou Francisco Sotomaior, mestre de campo no exercício das funções de capitão-mor do Rio de Janeiro, como governador de Angola.

Sotomaior deixou o Rio de Janeiro em 8 de Maio de 1645 levando consigo um socorro militar de 260 homens e os seguintes navios:

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs.
Nau N.S. da Cidade			Cap. mor e governador de Angola Francisco Sotomaior	Capitania
Nau N.S. da Nazaré			Cap. m.g. João Sarmento	Almirante
Frag. N.S. da Estrela			Almirante Bartolomeu de Vasconcelos	
Barco ?				

A viagem para Angola foi muito tormentosa ⁽¹¹¹⁾ com fortes ventos, muitas tempestades que causaram diversas avarias em todos os navios que «abriram águas às quais se acudia com diligência», além da perda do «barco» cujo nome não conseguimos apurar.

A 13 de Setembro de 1645 Francisco de Sotomaior escreveu ⁽¹¹²⁾ a D. João IV dando conhecimento dos seus primeiros passos em Angola e a necessidade que este Reino tinha de um grande socorro militar para expulsão dos holandeses e pacificação dos indígenas.

Nas cartas seguintes, datadas de 17 de Setembro e 4 de Dezembro, Sotomaior volta a insistir no pedido de «reforços urgentes», o que levou o Rei a despachar, em 14 de março de 1646: «Tenho resoluto que logo e com toda a brevidade se lhe acuda com socorro, e que este consta de 300 infantes, em três navios, e que da Baía se lhe ⁽¹¹³⁾ mande da artilharia que ali há de sobejo alguma...».

⁽¹⁰⁹⁾ — Veja-se Ralph Delgado em «História de Angola», 2.ª vol., Cap. 7.º, da edição do Banco de Angola.

⁽¹¹⁰⁾ — Consulte-se, pelo seu grande interesse, «Duas Tentativas de Reconquista de Angola» por Artur Viegas in: «Arquivos de Angola», 2.ª Série, Vol. I, p. 135.

⁽¹¹¹⁾ — Consulte-se Artur Viegas, *ob. cit.*, ref.

⁽¹¹²⁾ — Veja-se «Arquivos de Angola», 2.ª Série, 1.º vol., p. 155.

⁽¹¹³⁾ — Transcrição de uma citação de Ralph Delgado, a p. 318 do 2.º vol. da «História de Angola».

O tempo passou e, em 27 de Junho de 1646, D. João IV voltava e escrever «logo que parta este socorro do Brasil se entenderá no de Angola e por não impedir um ao outro se não trata de ambos juntamente»⁽⁴¹⁴⁾.

Quando a «Armada Real de Socorro à Baía», sob o comando do Conde de Vila Pouca de Aguiar largou do Tejo, levava ordem para que, concluída a sua missão imediatamente destacasse para o Rio de Janeiro cinco navios, que iriam reforçar uma esquadra de socorro a Angola, sob o comando de Salvador Correia de Sá.

O Conde de Vila Pouca deu inteiro cumprimento às ordens do Rei enviando para o Rio de Janeiro os seguintes navios⁽⁴¹⁵⁾, que não eram «dos bons da armada por serem necessários ao reino»⁽⁴¹⁶⁾.

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs.
Galeão de N.S. da Conceição do Porto	700		Amirante Baltazar da Costa Abreu Cap. Luís Correia Sanches	Captania
Galeão S. Luís	600		Cap. m.g. Manuel Pacheco de Melo	Amirante
Galeão S. Tomás	450	26	Cap. Luís Barbosa da França	
Galeão St.ª Margarida e St.ª Marta	400	26		
Galeão Santo António				
Navio (?)				

Por carta Régia de 20 de Outubro de 1647 Salvador Correia de Sá foi nomeado governador e Capitão Geral de Angola e, dias depois, talvez a 24 de Outubro⁽⁴¹⁷⁾, deixou o Tejo, comandando uma armada⁽⁴¹⁸⁾ com os seguintes navios, todos fretados:

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs.
Nau N.S. da Cidade			João Soromenho	
Nau N.S. dos Remédios e Almas			Francisco Fernandes	
Chama Santo António			Pedro Lemos (?)	
Navio S. Pedro				inglês
Navio Santo Mágre			Manuel Almeida Falcão	

A viagem para o Rio de Janeiro não foi muito boa tendo-se desgarrado (?) ou perdido (?) dois dos seus navios.

Veio a dar fundo a 23 de Janeiro de 1648, sensivelmente pela mesma altura que os cinco navios enviados da baía pelo Conde de Vila Pouca.

«Salvador Correia de Sá — como escreveu⁽⁴¹⁹⁾ o Conde da Ericeira — saltou em terra, e, por ser dotado de ânimo intrépido e espírito vigoroso, sem interpôr

(414) — *Ibidem*, p. 319.

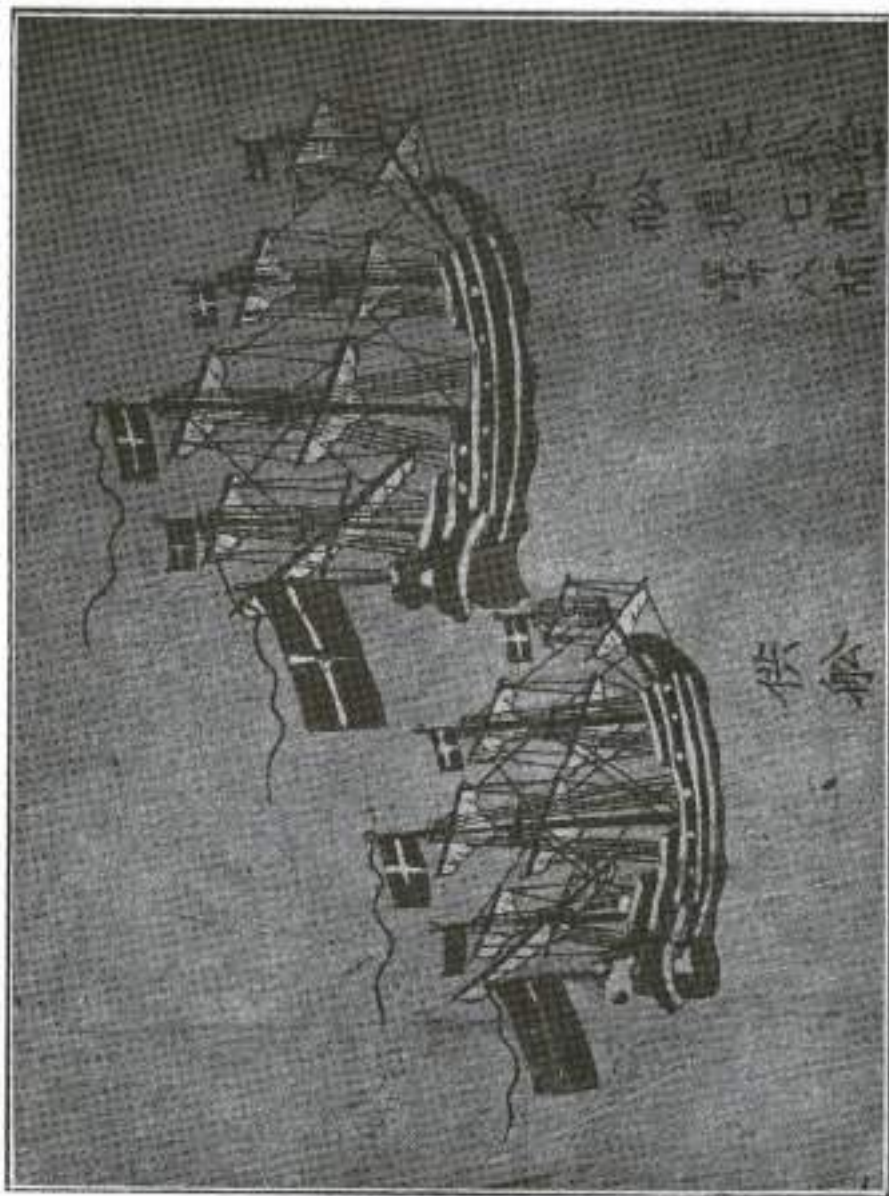
(415) — Algumas obras consultadas o galeão Santo António é referido como nau ou patacho.

(416) — Citação do Comdt. Marques Esparteiro in «A Marinha de D. João IV», p. 390.

(417) — Segundo o residente francês em Lisboa, François Lanier, foi a 7 de Novembro.

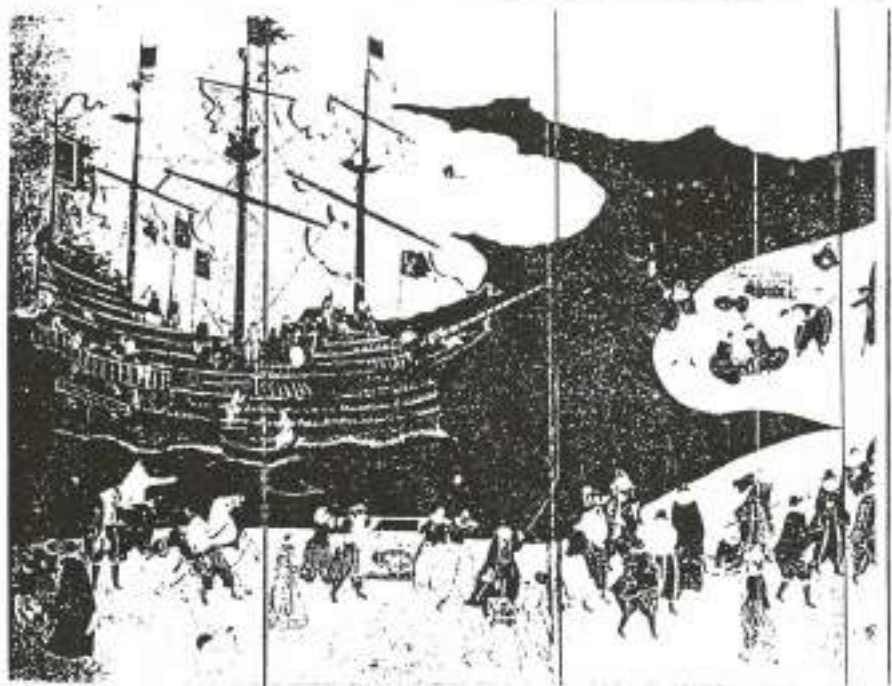
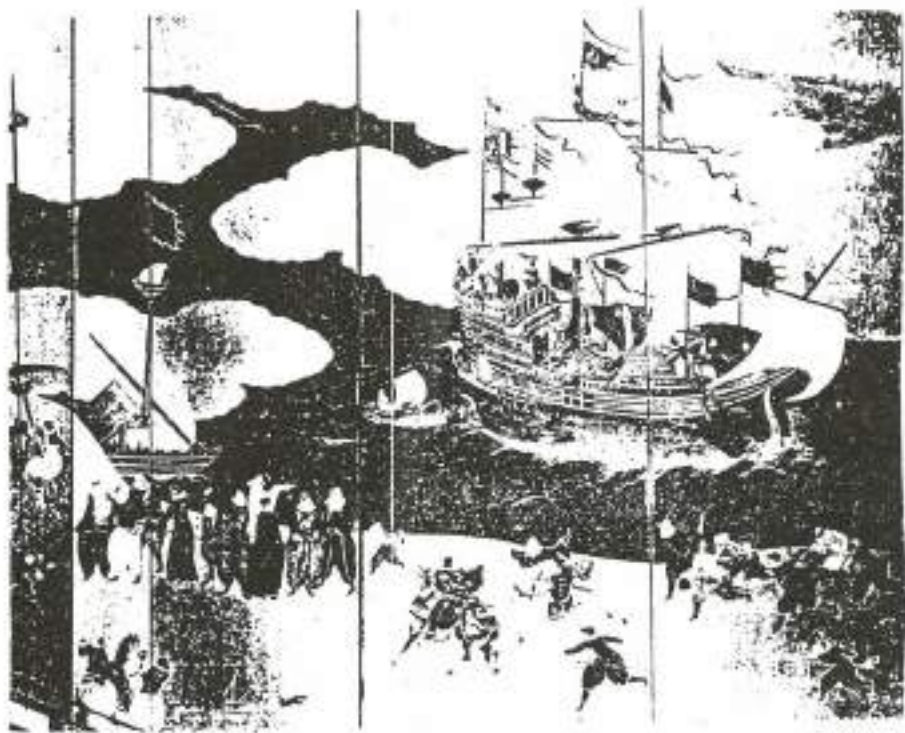
(418) — Há diversas dúvidas quanto ao número de navios desta armada, se eram 5 ou 6, mais dois navios ingleses.

(419) — *Ob. cit.*, 2.º vol., p. 286.



Os Galeões S. João Pérola e Santo André que transportaram ao Japão, em 1644-1647, a embaixada portuguesa

Formador de um bombo Japonês pertencente ao Prof. Charles Boxer



Dois aspectos da «Nau do Trato do Japão», segundo pinturas Japonesas

dilação» começou, activamente, a «apartar 15 embarcações, com 1400 homens, socorridos por três meses, e com mantimentos para seis. . .»⁽⁴²⁰⁾.

Não teria sido tarefa fácil porquanto na sua longa exposição ao Rei, datada de 15 de Maio, Salvador Correia de Sá refere «que muita gente se adoeceu aqui, e alguma fugiu. Mal se pode suprir esta falta porque a não há no presidio, e de que trouxe comigo foi o rebutalho da armada, a do Limoeiro morreu muita. . .». No entanto «repartiu pelos navios 600 homens de mar»,⁽⁴²¹⁾.

Apontada a armada, esta, conforme indicou⁽⁴²²⁾ o Comandante Marques Esparteiro com base em estudos dos professores Silva Rêgo e Charles Boxer, ficou assim constituída:

Navios	Ton.	B.F.	Pescaço	Obs.
Galeão N.S. da Conceição	700		Comandante Clemente Martins Gomes	Capitania
Galeão São Luís	600		Almirante Baltazar da Costa Abreu, o Buro	Almirante
Galeão São Tomaz a)	450	26	Comand. Manuel Pacheco de Melo Luís Barbosa de França	a) ou S. Tomé
Galeão S. Margarida e S. Marta b) Urca St.º António	400	26	Manuel Pinheiro Alvaro de Novais Azevedo	b) ou -ingles- -rio-
Nau N.S. da Cidade Nau N.S. dos Remédios e Almas Chama St.º António Navio S. Pedro ou Pedra			João Sarmento Francisco Fernandes Fuma Pedro de Lemos (?) George Dobem	c) ou -ingles- -Pequeno-
Navio Alexandre Joseph c) Navio Santo Milagre Patacho S. Gabriel Fragata Três Reis Magos Patacho N.S. da Conceição e St.º António Patacho N.S. do Rosário e S. João de Deus			? Manuel de Almeida Falcão Francisco Gomes da Vinha Gaspar Rolim de Lima Manuel Lopes Anjinho António Vaz de Oliveira	

Conforme escreveu⁽⁴²³⁾ Ralph Delgado, «nos termos do regimento, o governador reuniu, em sua casa, a 9 de Maio, capitães-de-mar-e-guerra e pilotos práticos da armada, para acerto de viagem para Angola, tendo ficado unanimemente assente: navegar a leste até à saída da barra até à ilha da Ascensão passando «vinte graus pela banda do Sul dela», devendo a frota do socorro acompanhar a frota dos açucares, destinada ao Reino, até essa altura; rumar para Sueste, depois da largada da frota dos açucares, até à altura de trinta graus», e daí se porá quarenta léguas, Noroeste Sueste com a ilha de Santa Helena, porquanto nesta altura ordinariamente entram os ventos Suestes, para poder ir tomar terra de quinze graus», bordejar a costa angolana até às salinas (na Baía de S. Francisco) e entrar na Baía Farta. . .».

⁽⁴²⁰⁾ — Ralph Delgado, *ob. cit.*, 2.º vol., p. 378.

⁽⁴²¹⁾ — Conde da Ericeira, *ob. cit.*, p. 287.

⁽⁴²²⁾ — in «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 66 e seguintes.

⁽⁴²³⁾ — *Ob. cit.*, 2.º vol., p. 377.

Indicou ⁽⁴²⁴⁾ o Conde da Ericeira que a Armada largou do Rio de Janeiro a 12 de Maio de 1647, com quinze embarcações, mas «seguiu a viagem com tempos tão rigorosos, que não puderam os Patachos acompanhá-la».

O comandante Marques Esparteiro acrescentou ⁽⁴²⁵⁾ que «a esquadra navegava em coluna, com o chefe na testa e a Almirante na cauda».

Os Patachos Gamela e Canoas arribaram ao Brasil decorridos tres ou quatro dias de viagem. O S. Luís desgarrou-se a 15 de Junho, mas tornou a juntar-se ao grosso em 9 de Julho. . . Um dos Patachos desgarrou-se e só apareceu em Luanda depois da reconquista».

Já com o que restava da armada devidamente fundeada na enseada de Quim-combo deu-se um estranho fenómeno, que alguns autores ⁽⁴²⁶⁾ afirmam ter sido um maremoto, outros a «calema intensa» ⁽⁴²⁷⁾ e que o Conde da Ericeira descreveu ⁽⁴²⁸⁾ da seguinte maneira:

«O dia seguinte ao que chegou a Almiranta, se começou a revolver o mar dentro da enseada com tanta fúria, que pareceu a todos sobrenatural. Entrou a noite, e não havendo vento algum, e estando a lua clara, se ouviu pedir da Almiranta socorro, e no mesmo instante se foi a pique, sem se ver algum sinal dela até o amanhecer, que na praia se achou um pedaço do castelo de prôa e 27 homens, mas deles se salvaram só dois e perderam-se 360, não se achando origem alguma para succeder tão lastimoso espectáculo, porque, ao mesmo tempo deste successo, estavam algumas chalupas fora da enseada pescando, e nem sentiram vento, nem inquietação alguma. Mas vieram todos a reconhecer que era este um dos juizos que a Divina providência não deixa penetrar á fragilidade humana».

Após tão «infeliz acidente» Salvador Correia de Sá reuniu o Conselho de oficiais e todos foram unânimes que se atacasse os holandeses tendo sido soito o brado de «ou ganhar Angola ou ao Céu» ⁽⁴²⁹⁾.

Então «mandou Salvador Correia embarcar a gente, léz-se a armada à vela, chegou à barra de Luanda e não consentiu que outro navio levantasse bandeira de almiranta, para dar a entender que aguardava mais navios» ⁽⁴³⁰⁾.

A missão de Salvador Correia de Sá foi um êxito e encontra-se admiravelmente descrita por António Cadornega, Conde da Ericeira e tantos outros historiadores contemporâneos pelo que não interessa aqui debruçarmo-nos sobre tão grande e brilhante successo. Basta referir que às 15 horas do dia 18 de Agosto de 1648, renderam-se os holandeses que se encontravam, na fortaleza de S. Miguel, em Luanda. A 21 de Agosto foram assinadas as capitulações das restantes praças ocupadas por eles. Em menos de dois meses toda a costa angolana, bem como o arquipélago de S. Tomé, estavam livres da sua indesejada presença.

⁽⁴²⁴⁾ — Ob. cit., 2.º vol., p. 287.

⁽⁴²⁵⁾ — Em «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 67.

⁽⁴²⁶⁾ — Comdt. Marques Esparteiro, ob. cit., I Parte, p. 67.

⁽⁴²⁷⁾ — Ralph Delgado, ob. cit., 2.º vol., p. 381.

⁽⁴²⁸⁾ — Ob. cit., 2.º vol., p. 287.

⁽⁴²⁹⁾ — Idem, 2.º vol., p. 288.

⁽⁴³⁰⁾ — Idem. A razão desta ordem é porque o navio almirante era sempre o último da coluna e só entrava em qualquer porto depois de terem entrado todas as unidades da sua armada.

O repatriamento dos holandeses, num total de mil homens, foi feito na charrua Santo António e «na nau inglesa da armada», via Portugal, acrescentando o Comandante Marques Esparteiro que o Galeão «Santa Margarida e Santa Marta» também transportou uns 200, com destino ao Recife, via S. Tomé, e que o navio S. Pedro conduziu para Portugal os oficiais holandeses.

Terminou, assim, uma das mais brilhantes páginas da História de Angola, em que a marinha teve um papel relevante.



Com os sucessivos envios de socorros ao Brasil e a Angola, fora ainda outras missões de rotina, a nossa marinha sediada na metrópole, em finais de 1647, estava reduzida ao mínimo, em pessoal e material, a ponto de não ser possível aparelhar a armada de guarda-costa para o ano seguinte.

No entanto, em princípios de Setembro de 1647, o rei D. João IV escrevia ⁽⁴²¹⁾ ao Marquês de Niza, com um certo optimismo quanto ao refazer da sua esquadra pois, segundo dizia, tinham-se acabado «dous navios, e brevemente se acabará outro no Porto, dous em Alcácer, hum nesta cidade, mandei vir de Holanda os que sabeis, e do Brazil hão-de vir a seu tempo os mayores navios da armada . . . »

A confirmar o optimismo do Rei verifica-se que, na marinha portuguesa, nos anos de 1647 e 1648, existiam os seguintes navios novos:

Navios	Ano	Ton.	B.F.	Obs.
Naus				
S. Pedro e S. Cristóvão	1647			
N.S. do Rosário	1647			
St.ª Catarina	1647/48	230	20	
Sacramento	1647/52	230	20	
Galeões				
N.S. da Conceição do Porto	1647/51	700		Provavelmente construído no Porto
S. João da Ribeira	1647/50	600		
S. Luís	1647/48	600		
St.ª Margarida e St.ª Marta	1648			Também chamado Inglêsho
N.S. da Luz	1648/61		28	Ex-Fragata Fortuna, de Amsterdão
Bom Sucesso do Povo	1648/49			Construído em Lisboa
S. Roque	1648/50			
S. Tomás	1548/55	450	26	Também conhecido por S. Tomé
Santissimo Sacramento	1647			Construído na Índia

Exceptuando a ex-Fragata Fortuna, adquirida em Amsterdão pelo padre António Vieira ⁽⁴²²⁾ e abatida ao efectivo depois de 13 anos de serviço, por ser um

⁽⁴²¹⁾ — Veja-se Laranjo Coelho, ob. cit., 2.º vol., p. 277.

⁽⁴²²⁾ — Veja-se «O Padre António Vieira e a Fragata Fortuna» de Virginia Rau. Consulte-se, na Bib. Nacional, Reservados, o Códice 10563 ¹²⁷³ fols. 289 um interessante relatório do cap. m.g. Simão Correia da Silva sobre a «Nau Fortuna».

navio «muito velho» os outros duraram, um ano ou dois e, no caso do Santíssimo Sacramento, nem isso, pois naufragou na sua viagem inaugural⁽⁴²⁷⁾.

Quanto à obtenção de pessoal para guarnecer os navios o problema ia-se agravando de dia para dia, não obstante a promulgação do Decreto de 14 de Julho pondo em vigor um novo «Regimento de levas de infantaria e cavalaria», praticamente com o mesmo teor do anterior mas mais completo, contendo uma terceira parte intitulada «Levas que se fazem pelos Almazens nesta cidade assim p.^o as fronteiras como para Armada», e uma quarta parte dedicada às Mostras

A meados de Janeiro de 1649 largou para Índia, como aviso, a velha caravela «Nossa Senhora da Nazaré e Santa Ana», navio que já era anterior a 1640 e que ao longo da sua carreira registara bastantes sucessos, como a viagem que empreendera a Gôa sob o comando e pilotagem de João da Costa Valente, e torna-viagem trazendo embarcado o ex-governador da Índia António Teles de Meneses que, no dia seguinte ao da sua chegada a Lisboa, foi nomeado Capitão-general da Armada Real do Mar Oceano.

Nesta viagem dos princípios de 1649, a caravela «N.S. da Nazaré» foi, sob o comando do capitão António Dias, tendo por mestre Salvador de Lemos, enfrentar uma perigosa viagem fora da monção mas, não obstante, conseguiu chegar a Gôa e regressar ao Reino a salvo.

O mesmo já não sucedeu com a «Armada de Viagem à Índia», apenas constituída por dois Galeões, o «São Lourenço» navio capitania, transportando o Capitão-mor Diogo Pereira, tendo por comandante o Capitão-de-mar-e-guerra Diogo Leite Pereira, e o «Nossa Senhora do Bom Sucesso do Povo», navio almirante de Vasco de Azevedo Coutinho.

Esta armada, na qual se retomava o antigo costume «de tanta utilidade para a fazenda Real e bem dos vassallos desta corôa»⁽⁴²⁸⁾, de ter um Capitão-mor, largou do Tejo a 15 de Abril de 1649, dotada de um excelente Regimento de Viagem em que pela primeira vez se incluíam medidas para salvação de náufragos, pois ambos os navios deviam levar pronto a lançar à água um barril com uma retenida de 200 ou mais braças, para salvamento daqueles que caíssem ao mar.

A viagem destes navios foi descrita pelo Padre António Francisco Cardim na sua «Relação de Viagem do Galeão S. Lourenço, e sua perdição nos baixos de Mexicale»⁽⁴²⁹⁾.

Pela leitura deste relato verifica-se que, quer a perdição do «S. Lourenço» quer a do «Bom Sucesso do Povo», num baixio perto das ilhas de Angoche, em Moçambique foi devida, em grande parte, ao não cumprimento do Regimento de Viagem⁽⁴³⁰⁾.

(427) — Consulte-se a «Relaçam do naufragio das Neos Sacramento & Nossa Senhora da Atalaya» de Bento Teixeira Feyo. Sobre a construção do galeão ou nau Sacramento, iniciada em Baçaim em 1635 e dado como pronto em Goa em 1645, vejam-se as pág. 78 a 81 de «Manuel Bocarro, o Grande Fundidor».

(428) — Resolução Régia de 6 de Março de 1649.

(429) — Publicado em Lisboa em 1651.

(430) — O Comdt. Marquês Esparteiro em «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 23 e seguintes faz, em estilo de relatório náutico, uma interessante descrição desta viagem.

Não obstante todas as medidas tomadas para defesa da navegação comercial ⁽⁴³⁷⁾ os comerciantes brasileiros preferiam navegar isolados, fugindo à morosa viagem em comboios e ao pagamento de impostos que este sistema implicava. Esta atitude provocou um aumento de ações de pirataria o que teria levado D. João IV em 6 de Setembro de 1648, a proibir a navegação «enquanto os holandeses tivessem tanto poder nos mares do Brasil» ⁽⁴³⁸⁾.

Além disso o Rei aceitou as sugestões dos «homens do comércio» que pretendiam «fundar uma companhia poderosa, que, sem onerar a fazenda pública, trouxesse por sua conta no mar 36 naus de guerra, em duas esquadras, para guardarem e comboiarem as frotas que vinham do Brasil carregadas» ⁽⁴³⁹⁾.

Aliás, segundo Charles Verlinden ⁽⁴⁴⁰⁾ estas sugestões partiam «do Padre António Vieira que pretendia formar duas companhias de comércio, uma para as Índias Orientais, a outra para as Índias Ocidentais, tal como faziam as outras nações da Europa. As duas companhias serão financiadas por empréstimos contraídos junto dos cristãos-novos. A paz europeia e os sucessos militares portugueses decidem o rei, em 1648, a criar a companhia pelo menos para o Brasil. Os estatutos são datados de 8 de Março de 1649. A companhia deve manter uma frota de 26 navios (*), de guerra, dividida em duas esquadras para comboiar os navios entre o Brasil e Portugal. . . Recebe ainda outras vantagens: seis navios de guerra que pertencem ao rei e são pagáveis a prazo; . . . o direito de contratar marinheiros estrangeiros e de modificar o armamento da frota (**). . . ».

Criada por Alvará de 8 de Março de 1649 a «Companhia Geral do Comércio do Brasil» começou «com incrível diligência» ⁽⁴⁴¹⁾ a preparar a armada que sob o comando do novo governador e Capitão General do Estado do Brasil, João Rodrigues de Vasconcelos e Sousa, Conde de Castelo Melhor e tendo como Almirante Pedro Jacques de Magalhães, devia largar para a Baía a comboiar uma frota de sessenta navios mercantes, a tempo de chegar ao seu destino nos primeiros dias de Janeiro de 1650.

A 1.ª Armada da Companhia Geral do Comércio do Brasil era constituída pelos seguintes navios:

⁽⁴³⁷⁾ — Veja-se o Doc. n.º 13 «Regimento das Frotas do Brasil».

⁽⁴³⁸⁾ — Citação de Charles Verlinden in «Dicionário da História de Portugal» dirigido por Joel Serrão, 1.º vol., p. 625.

⁽⁴³⁹⁾ — Transcrição de «Portugal, Dicionário Histórico», 3.º vol., p. 1075.

⁽⁴⁴⁰⁾ — In «Dic. Hist. de Portugal», 1.º vol., p. 625. Para um maior desenvolvimento do assunto consulte-se, nos Reservados da Biblioteca Nacional, Colec. Pombalina, os seguintes Códices, n.º 496 fls. 45 «Projecto da Companhia de Comercio para o Brasil»; n.º 526 fls. 23 «Companhia Comercio do Brasil — 1649».

(*) — Afigura-se nos ser grahia tipográfica porquanto o número de navios com que se formou a Companhia do Comércio do Brasil foi de «36».

(**) — Consulte-se o estudo do T. Cor. John F. Guilmartin sobre a recuperação dos salvados do galeão Santissimo Sacramento, da Comp. Geral de Com. do Brasil, naufragado em 1668, in Revista Navigator, n.º 17, ano de 1981.

⁽⁴⁴¹⁾ — D. Francisco Manuel de Melo in «Relaçam dos Sucessos da Armada que a Companhia Geral do Comércio expedito ao Estado do Brasil o anno passado de 1649, de que foi Capitão General o Conde de Castelmeior».

Nave	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs.
Galeão S. Paulo	840		Cap. -mór Conde de Castelo Mour Cap. m.g. Rafael Coelho	Capitania
Galeão S. Pedro	840		Alm. P. Jacques de Magalhães Cap. m.g. João Faleiro Cabeça	Almirante
Galeão S. Pedro de Lisboa	480	34		
Galeão S. Teodósio	480	30	Cap. m.g. Nicolau de Sequera	
Galeão S. João	440	30	Cap. m.g. Antão Tenudo	
Galeão Santa Luzia	360	30	Cap. m.g. Bernardo Ramires Esquivel	
Galeão S. Francisco	350	30	Cap. m.g. António Abreu de Freitas	
Galeão N.S. da Conceição	300	24	Cap. m.g. Francisco Barroso	
Galeão Jesus Maria José	250	22	Cap. m.g. Domingos da Silva	
Galeão Santo António do Porto	250	20	Cap. m.g. João da Rocha Leão	
Galeão Santo António de Pádua	400	26	Cap. m.g. António Fernandes da Costa	
Galeão São Ciprião	400	28	Cap. m.g. Marcelo Nunes da Costa	
Galeão Benção	300	24	Cap. m.g. Francisco Mascarenhas Pereira	
Galeão Três Simões	300	26	Cap. m.g. António Varregozo	
Galeão Tomas e Luzia	300	26	Cap. m.g. António de Mendonça	
Galeão Tabor	300	26	Cap. m.g. Simão Pereira de Sá	
Galeão S. Pedro Grande	450	32	Cap. m.g. Pedro Teles	
Galeão N.S. da Graça	300	26	Cap. m.g. Jacques Buel	

A 14 de Novembro de 1649 largou do Tejo a «1.ª Armada da Companhia» e, após uma longa viagem, pois devido a calmarias e alteração da rota levou mais dois meses que o previsto, chegou à Baía a 7 de Março de 1650.

Esta viagem foi admiravelmente descrita por D. Francisco Manuel de Melo que, segundo as suas palavras, gastou «mea noite em escrever hũa breve Relaçam do que temos entendido, e que a esse fim se ficão os papeis, e outras cartas que tenho dos officiaes da Armada». Trata-se, pois, de um relato fidedigno, que merece ser cuidadosamente estudado.⁽⁴⁴²⁾

No dizer⁽⁴⁴³⁾ do seu autor «a Prouidencia guiava por outros mais altos rumos aquella Armada» e, efectivamente, assim parecia: o tempo durante a viagem manteve-se bonançoso, embora com duas prolongadas calmarias «com tanto excesso, que durarão trinta & seis dias»,⁽⁴⁴⁴⁾ além, de hum rijo aguaceiro, fez como desaruorasse do mastro do traquete a fragata Santa Luzia»⁽⁴⁴⁵⁾. Não obstante, a viagem foi considerada boa dado que a armada «não recebeu algum considerável inconveniente».

Hoje, ao lermos o relato da viagem feito por D. Francisco Manuel de Melo; temos que concordar que, de facto, a «Prouidencia guiava» aquela Armada.

(442) — Foi publicado, pela primeira vez, em 1650 e republicado em 1899. Recentemente, em 1977, voltou a ser publicado por Joel Serrão incluso nas «Epanóforas de Vária História Portuguesa».

(443) — A pág. 543 da obra ant. citada.

(444) — Idem, p. 542.

(445) — Idem.

Com efeito, os «melhores pilotos» de Peniche e de outras terras marítimas, calculavam o ponto dos navios com erros da ordem dos 2 e 3 graus⁽⁴⁴⁷⁾ e «quando cuidarão passar muito a Leste do Cabo de Santo Agostinho, os desenganou de seu erro a terra que se descobriu. . . ; que logo foi reconhecida a Praia & Cabo Branco. . . »⁽⁴⁴⁸⁾.

Para D. Francisco Manuel de Melo a Fortuna deu ensejo ao inimigo holandês de «conhecer por experiência as mostras do valor português»⁽⁴⁴⁹⁾ que ficaram vitoriosos em todos os pequenos combates que os navios da Armada tiveram que travar com as esquadras holandesas,» pois, no dizer daquele autor, «o valor dos portugueses supria bem a falta do número».

A viagem da «1.ª Armada da Companhia Geral do Comércio do Brasil» foi, na verdade, um sucesso, como os habitantes da ilha da Madeira tinham validado⁽⁴⁵⁰⁾.

Segundo o que escreveu⁽⁴⁵¹⁾ o Comandante Marques Esparteiro «pelo seu regimento de 14 de Outubro de 1649, Castelo Melhor na Baía, devia entregar o comando da Armada da Companhia a Pedro Jacques de Magalhães e assumir a governança do Brasil. Depois devia preparar a frota de retorno, concentrá-la na Baía a 20 de Junho de 1650, e enviá-la para Portugal sob escolta da Armada Real, do comando do Conde de Vila Pouca, e da Companhia, comandada por Pedro Jacques de Magalhães, de modo a chegar ao Tejo à volta de 20 de Agosto; devia demandar a ilha do Corvo, navegar pela latitude de 42 graus, e depois passar por Viana, Porto e Lisboa».

Quiz o destino que a viagem de regresso a Lisboa, fosse bem diferente do que se planeara.

Mal saída a Armada, num total de 70 velas, foi apanhada por ventos fracos e fortes correntes que a obrigaram a arribar à Baía, onde entrou a 5 de Agosto.

Aqui chegou uma caravela de Portugal com um «aviso» de D. João IV, comunicando que uma esquadra inglesa, sob o comando do Almirante Blake bloqueava a barra do Tejo e tinha, entre outros descalços à nossa soberania, aprisionado 9 navios ingleses fretados por Portugal para a frota do Brasil. Assim a Armada Real e a da Companhia, só deviam regressar ao Reino de maneira que chegassem à costa portuguesa em Janeiro de 1651, data em que se supunha que a esquadra inglesa já tivesse retirado.

Só em 24 de Setembro de 1650 é que a armada suspendeu e rumou para Portugal, onde chegaria a 23 de Janeiro de 1651 após uma tormentosa viagem.

Vejamos como o Conde da Ericeira, contemporâneo dos acontecimentos e certamente com base em testemunhos presenciais, descreveu⁽⁴⁵²⁾ a viagem de regresso a Lisboa da «1.ª Armada da Companhia Geral do Comércio do Brasil»:

(446) — Idem

(447) — Idem, p. 543.

(448) — Ibid.

(449) — Idem, p. 547.

(450) — Idem, p. 542.

(451) — In «A Marinha de D. João IV», p. 397.

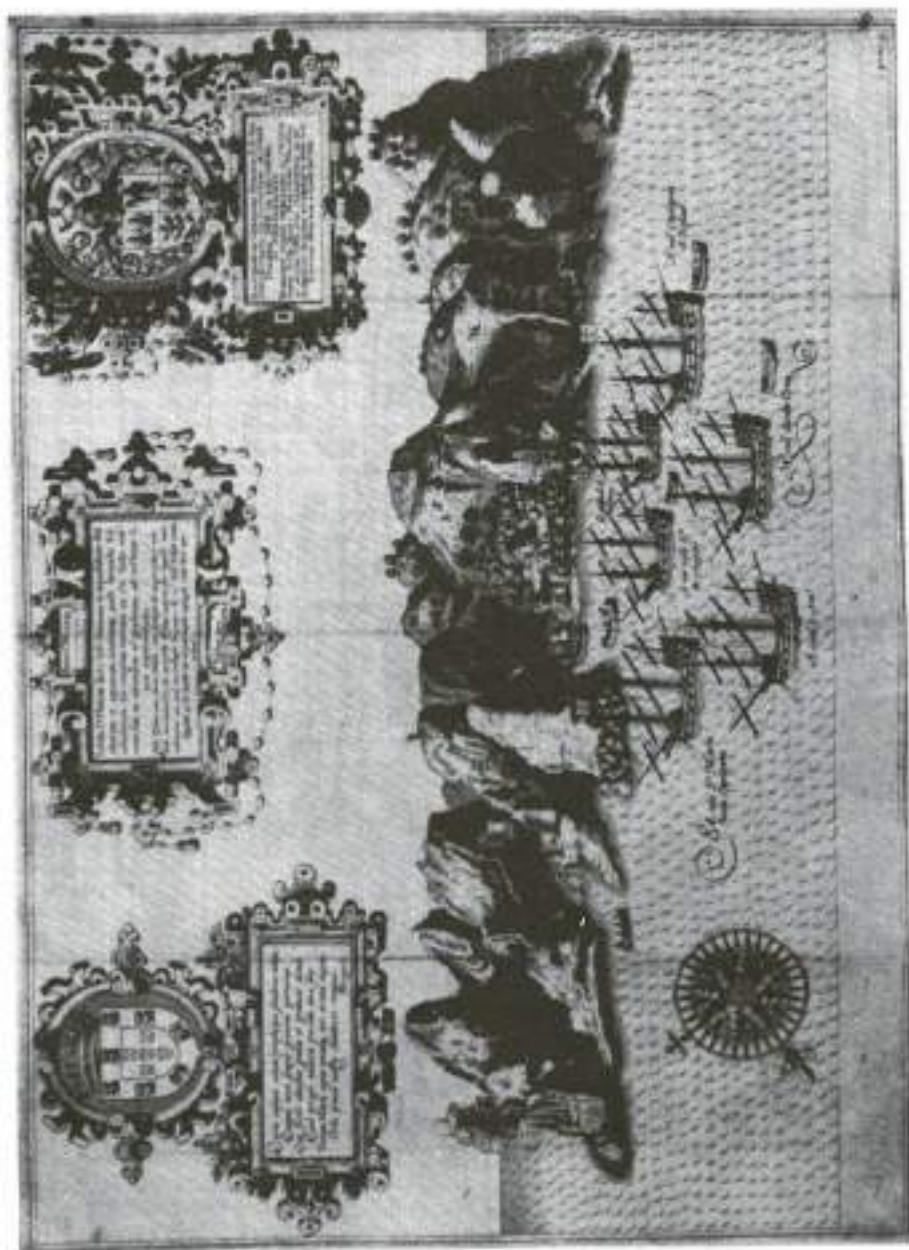
(452) — In «História de Portugal Restaurado», 2.ª vol, p. 339 e seguintes.

«Com infeliz princípio entrou a navegação deste ano, porque, voltando do Brasil para este reino António Teles Meneses, Conde de Vila Pouca, com os navios da armada, que haviam, pela ocasião referida, passado àquele Estado, deixando entregue o governo dele ao Conde de Castelo-Melhor, navegando para este reino na mesma monção Pedro Jacques de Magalhães, general da Frota da Companhia, com dezoito navios de guerra e oitenta mercantes, se levantou uma tormenta na altura das ilhas, e com tanta fúria combateu o vento os navios da armada, que, unindo-se contra eles todos os elementos, desapareceu o galeão Santa Margarida, que governava o capitão Charnissa, sem se saber a altura em que se perdera, com descrédito dos matemáticos, porque parece que uma só constelação não pode conduzir tantas criaturas a um mesmo naufrágio, e vêem a ser só infalíveis os juízos divinos. S. Pantaleão, governado por D. Fernando Teles, mestre de campo da armada, se perdeu na ilha de S. Miguel. Alogou-se a maior parte da gente, perdendo-se muitos oficiais e soldados, que pelo merecimento fôra grande fortuna salvarem-se, e salvou-se D. Fernando Teles, que pelo desconcerto das acções que executou, fôra grande felicidade perder-se. Porém, os discursos humanos não foram capazes de acertar na verdade destas disposições divinas. Deu também à costa na mesma ilha o galeão S. Pedro de Hamburgo, de que era capitão Francisco de Sá Coutinho.

Salvou-se a maior parte da gente, achando comiserção na terra, tantas vezes ingrata à implacável ânsia com que a solicitam os navegantes. O navio Nossa Senhora da Conceição, de que era capitão Álvaro de Carvalho, e em que vinha embarcado António Teles da Silva, desarvorou das ilhas para a terra; correndo com a tormenta se veio perder na costa de Buarcos, sendo a prevenção de António Teles e a segurança com que havia disposto passar a este reino neste navio, que julgava pelo melhor da armada, aguardando largo tempo por esta monção, a que o conduziu à morte, que poderá escusar, se se não detivera no Brasil. O Conde de Vila-Pouca, com os mais navios, e Pedro Jacques, com todos os que trazia à sua ordem, chegaram a Lisboa a salvamento, e começou a interessar a Junta da Companhia do Comércio e resulta dos grandes cabedais que havia despendido, e a animar-se o Estado do Brasil com a esperança de conseguir por este caminho a sua liberdade.»

O balanço da trágica viagem de regresso da «1.ª Armada da Companhia Geral do Comércio do Brasil» pode-se resumir no seguinte quadro:

- Galeão S. Pantaleão — Perdido por encalhe na ilha de S. Miguel, Açores, com grande perda de vidas.
- Galeão S. Pedro de Hamburgo — Perdido na ilha Terceira, quando estava a descarregar. Salvou-se a maioria da tripulação e passageiros.
- Galeão Santa Margarida — Desaparecido, com perda total de todas as vidas que iam a bordo.
- Galeão N.S. da Conceição — Perdido na Costa de Buarcos quando, desarvorado, corria com o tempo, com a perda de quase todos os tripulantes e passageiros.
- Galeão N.S. dos Remédios — Capturado pela esquadra inglesa de William Penn depois de ter desarvorado no mar dos Açores.



A ilha de Santa Helena nos princípios do Séc. XVII
Gravura do Itinerário de Linsetien



Goa nos finais do Séc. XVI
Gravura do «Itinerário de Linschoten», Maia, 1599



Com vista a combociarem uma frota de vinte navios mercantes carregados com açúcar, que saíria do Rio de Janeiro directamente para Lisboa, o Vice-Rei do Brasil, Conde de Castelo-Melhor mandou aparelhar os seguintes galeões da Armada Real:

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs
Galeão S. João	400	30	Cap. mor António Temudo	Capitania
Galeão S. Francisco	350	30	Am. António de Abreu de Freitas	Almirante
S. Pedro de Lisboa	400	34	Victoria Zagallo Preto	

Esta esquadra largou do Rio de Janeiro a 12 de Julho de 1650 e quando já perto da costa portuguesa foi atacada por piratas holandeses da Zelândia que conseguiram capturar três navios carregados de açúcar. A 23 de Setembro, próximo da embocadura do Tejo, voltou a ser atacada, desta vez pelas esquadras inglesas do comando dos almirantes Blake e Popham que bloqueavam a barra do Tejo.

Mau grado a superioridade dos ingleses os galeões portugueses fizeram-lhes frente⁽⁴⁵³⁾, enquanto os navios combociados procuravam refugiar-se no Tejo, o que só dez conseguiram fazer, tendo sido aprisionados sete.

Na luta ardeu o Galeão S. Francisco e, depois de muitas horas de combate, o Galeão S. Pedro de Lisboa foi rendido pela capitania inglesa tendo sido levado para Cádiz. Com mais sorte o Galeão S. João conseguiu refugiar-se em Setúbal.

Cabe aqui explicar, embora sumariamente, o motivo da presença de uma armada inglesa bloqueando a barra do Tejo, mas não é possível explicar a razão do ataque dos navios de uma nação com quem Portugal mantinha uma secular aliança pois, essa agressão, não tem palavras que a justifiquem.

Após a execução do Rei Carlos I da Inglaterra os seus sobrinhos Roberto e Maurício, filhos do eleitor Palatino e, por isso, conhecidos pelo título de Príncipes Palatinos, sustentaram no mar a causa de Carlos II contra as forças de Cromwell.

Em Março de 1650 a armada dos príncipes Palatinos, foi perseguida por uma esquadra de navios do Parlamento comandada pelo Almirante Blake. Depois de ter capturado três navios mercantes do partido dos Parlamentários, refugiou-se, então, em águas portuguesas e os Príncipes pediram a Portugal autorização para se recolharem a Lisboa, o que foi autorizado por D. João IV, porém com a condição de não negociarem as mercadorias e navios apresados.

Poucos dias depois 15 navios da esquadra do Almirante Blake, surgiram defronte de Cascais, ameaçando forçar a barra para irem destruir os navios dos Príncipes Palatinos.

(453) — Consulte-se «Blake and the Brasil fleets in 1650» de Charles Boxer.

imediatamente se reuniu o Conselho de Guerra e o problema foi largamente discutido à luz do direito internacional, como se pode constatar através de dois pareceres que chegaram até aos nossos dias. Um, de autoria do Príncipe D. Teodósio, filho de D. João IV, outro, do Conselheiro Joanne Mendes de Vasconcellos⁽⁴⁵⁴⁾.

Portugal, embora simpatizante com a causa realista tomou uma atitude neutra⁽⁴⁵⁵⁾ fraqueando D. João IV a cidade de Lisboa aos dois partidos em luta desde que se comprometessem a não alterar a tranquilidade do porto. Caso as duas armadas estivessem fundeadas nalgum porto português e uma delas saísse para o mar, só era permitido que os navios da segunda suspendessem depois de passadas três marés após a saída da primeira armada.

No dizer⁽⁴⁵⁶⁾ do Conde da Ericeira «... depois de diferentes propostas com o General Blake, persistindo ele na determinação de não valer aos Príncipes o sagrado do porto de Lisboa, mandou El-Rei aparelhar uma armada de treze navios de que fêz general a António Siqueira Varejão, antigo e valoroso soldado e elegeu por seu almirante a D. Pedro de Almeida...»

Em 31 de Maio de 1650 largou do Tejo para o Brasil a «2.ª Armada da Companhia do Comércio do Brasil» com uma formação que não nos foi possível apurar sabendo-se, unicamente que incluía 9 navios ingleses fretados, carregados com mercadorias de negociantes portugueses.

O Almirante Blake que estava fundeado junto à Fortaleza de Cascais com uma armada de vinte e quatro navios para, segundo as suas palavras⁽⁴⁵⁷⁾, por «parte do Parlamento franquear o comércio nos portos deste Reyno (Portugal) que se pede aos seus navios por outros que seguem o partido del rey», aprisionou, em 21 de Maio, os nove navios ingleses da frota do Brasil.

Imediatamente D. João IV mandou sustar a partida da frota do Brasil, tentou negociar diplomaticamente com Blake para que a nação inglesa mantivesse «a amizade que por tantos annos e com tão justas causas conservou com a portuguese»⁽⁴⁵⁸⁾. Como a Armada Real se encontrava no Brasil mandou preparar uma força naval que fizesse respeitar a soberania e repelir qualquer nova afronta dos navios ingleses.

A armada que então se formou era constituída pelos seguintes navios:

⁽⁴⁵⁴⁾ — O primeiro destes Pareceres está transcrito pelo Conde da Ericeira obra, cit., 2.ª vol., p. 341 e seguintes; o segundo Parecer consta da documentação que o General Christovam Ayres transcreve no 4.ª vol., p. 102 a 109 de Hist. do Exército Português — Provas.

⁽⁴⁵⁵⁾ — Leia-se a correspondência de D. João IV transcrita por Dr. Laranjo Coelho, 2.ª vol., p. 372 a 422, da ob. já muito citada.

⁽⁴⁵⁶⁾ — Ob. cit., 2.ª vol., p. 347.

⁽⁴⁵⁷⁾ — Carta de D. João IV de 20 de Março de 1650 transcrita por Laranjo Coelho, ob. cit., p. 355.

⁽⁴⁵⁸⁾ — Idem, carta de 19 de Junho de 1650, p. 378.

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs
Galeão St.º António de Mazagão		36		Capitania Almirante
Galeão N.S. da Luz		28	D. Pedro de Almeida	
Galeão Santa Cruz			João Scromento	
Galeão S. Pedro e S. João			João de Figueiredo Nápoles	
Galeão N.S. da Natividade		32	D. Francisco de Sousa	
Galeão N.S. da Conceição			Inácio Gago da Câmara	
Galeão S. Lourenço			Manuel Pacheco de Melo	
Galeão S. Francisco			Simão Correia da Silva	
Galeão S. Jorge	350		Manuel Lourenço	
Galeão N.S. da Esperança	600	40	Sancho Dias de Saldanha	
Frag. S. João Baptista	320		Manuel Alves Galvão	
Galeão N.S. da Candelária	700	26	Francisco de Brito Freire	

No dizer ⁽⁴⁵⁹⁾ do Comandante Marques Esparteiro «eram treze navios pobremente armados, dos quais o mais poderoso montava apenas 36 peças».

Em finais de Maio a armada de Blake foi reforçada com mais nove navios sob as ordens do almirante Popham e, os dois almirantes impõem a D. João IV a entrega dos Príncipes Palatinos, o que o Rei, naturalmente recusou. Acto contínuo os ingleses capturaram 16 pequenas embarcações pesqueiras de Cascais, abrindo, assim, as hostilidades contra Portugal.

Para terminar tão vexatória situação para o país D. João IV, por comum acordo com os Príncipes Palatinos, reuniu os seus navios aos dos Príncipes e todos, sob o comando de João Sequeira Varejão «sahirão . . . a buscar a Armada do Parlamento a vinte de Julho, com ordem que não passassem além dos cabos, (*) porque pelejando entre elles poderão conseguir maiores vantagens». ⁽⁴⁶⁰⁾

Os ingleses logo que se aperceberam dos movimentos das esquadras aliadas fizeram-se ao mar com todos os seus navios.

No mar largo, numa estreita faixa limitada pelos Cabos Espichel e Cabo da Roca ficaram a pairar, em pé de guerra, as seguintes armadas:

Navios	Ton.	B.F.	Navios	Ton.	B.F.
Armada Portuguesa			Armada do Almirante Blake		
Galeão S. António de Mazagão		36	George		50
Galeão N.S. da Luz		28	Leopard		48
Galeão Santa Cruz			Happy Entrance		40
Galeão S. Pedro e S. João			Bonaventure		36
Galeão N.S. da Natividade		32	Adventure		36
Galeão N.S. da Estrela			Assurance		33
Galeão N.S. da Conceição			Expedition		26
Galeão S. Lourenço			Providence		27
Galeão S. Francisco			Tiger		32
Galeão S. Jorge	350		John		32
Galeão N.S. da Esperança	600	40	Costant Warwick		31
Galeão N.S. da Candelária	700	26	Escuna William		
Frag. S. João Baptista	320		Escuna Patrick		
Galeão N.S. da Conceição			Expedition		26

⁽⁴⁵⁹⁾ — In «A Marinha de D. João IV», p. 401.

(*) — O Cabo da Roca, a Norte, e o Cabo Espichel, a Sul.

⁽⁴⁶⁰⁾ — Conde da Enceira, ob. cit., 2.ª vol., p. 347.

Armada dos Princip. Palatinos			
Constant Reformator	52	Brulote Dignel	
Convertine	46	Brulote Yenth Whelo	
Swallow	40	Armada do Almirante Popham	
Scot	30	Revoluzin	68
Mary	24	Andrew	42
Blackmoor Lady	18	Phoenix	36
Black Knight	14	Solifactor	26
Second Charles	40	Great Lewis	?
Henry	30	Merchant	?
Hope & Adventura	—	Hércules	?
? (Navio francês)	?	América	?
		? (Transporte de Provisões)	

Mau grado a sua superioridade numérica e enorme potencial de fogo o Almirante Blake escusou-se sempre ao combate. Ao fim de dez dias «sem outro progresso», além de pequenas escaramuças sem importância, António de Sequeira recolheu ao Tejo e as armadas de Blake e de Popham voltaram, calmamente, a bloquear a barra do Tejo.

Atribuindo-se a Sequeira Varejão um comando fraco e a vontade de não combater, foi substituído nas suas funções pelo General das Galés Jorge Sousa de Melo. A 7 de Setembro, tendo por almirante D. Francisco de Sousa, mandou Jorge de Melo sair a sua armada, mas não teve melhor sucesso pois a armada de Blake imediatamente deixou os seus ancoradouros de Cascais e voltou a fazer-se ao mar.

Conforme escreveu ⁽⁴⁰⁾ o Conde da Ericeira levantou-se então «hum temporal tão rijo, que espalhou toda a nossa Armada, de que alguns navios forão dar ao Algarve, e padecerão os mais delles grandes incommodidades pela falta de prevençoens, e mantimentos com que sahirão do no. Correndo tormentas encontrou D. Francisco de Sousa parte da Armada do Parlamento; porém, não reparando na grande desigualdade de poder, pelejou tão valorosamente, que o navio (*) não se perdeu enquanto elle teve vida, que acabou com a mayor parte dos que a acompanhavão.

Teve melhor successo Manuel Pacheco de Melo; porque achando-se na boca da barra entre a Armada do Parlamento, teve tanto acoido, que ligado o navio à ponta de uma espia, mandou a outra para terra, e desta sorte pelejou largo espaço com a artilharia, sem os Parlamentários se atravessarem a atacá-lo . . .».

Socegada a tormenta a situação voltou ao anterior: a esquadra portuguesa e a dos Principes Palatinos recolheu ao Tejo, a dos Almirantes ingleses tornou a fundear na Baía de Cascais, bloqueando a barra e continuando a sua acção hostil a Portugal.

(40) — Ob. cit., 2.ª vol., p. 348.

(*) — Era o navio N.º S.º da Natividade. Segundo o Comdt. Marques Esparteiro in «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 91, «... foi entrado dos ingleses em Outubro e aumentado ao efectivo das suas forças navais.»

(**) — Veja-se Comdt. Marques Esparteiro, ob. cit., p. 91.

Entretanto a Armada Real e a da Companhia Geral do Comércio do Brasil aproximaram-se de Portugal. Então, no dizer do Conde da Ericeira⁽⁴⁶³⁾ «... derão os Parlamentários vista da frota do Brasil, de que levarão quinze navios».

Foi o último acto de pirataria dos ingleses pois «começando o inverno a entrar com grande rigor»⁽⁴⁶⁴⁾ os navios da Armada do Parlamento abandonaram o bloqueio, retirando o Almirante Blake para Cádiz e o Almirante Popham para Inglaterra.

Dias depois, a 12 de Outubro, os Príncipes Palatinos seguiam para o Mediterrâneo «partindo com o devido reconhecimento dos grandes benefícios que receberão neste reyno»,⁽⁴⁶⁵⁾ que tantos prejuízos sofreu da sua velha aliada Inglaterra, só por ter cumprido os seus deveres de direito internacional e de manutenção da soberania nacional.



A «Armada da Viagem para a Índia», do ano de 1650, largou do Tejo para o seu destino em 21 de Abril e era composta pelos seguintes navios:

Navios	Duração de serviço	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs
Galeão S. Jorge Gal. S. João Evangelista	1643-1650 1650-1652	350		Cap. mor Luis Velho Vice-Rei Conde de Aveiras Cap. João da Costa Valente	Cap.
Galeão N.S. da Nazaré Galeão S. Francisco Carav. S. Francisco Xavier	1650-1654 1650 1650-1651	350	14	Cap. António Barreto Pereira Cap. Luis Corte Real Cap. e Piloto P. ^o Manuel F. Costa Mestre Manuel Francisco	

Exceptuando o Galeão S. Jorge, lançado à água em 1643, todos os outros navios tinham acabado de sair do estaleiro o que, conjugado com a experiência do «cabo» Luis Velho, que ia como Capitão-mor da armada, tudo fazia prever uma viagem sem grandes problemas. Mas tal não se verificou e, pelo relato resumido que chegou até nós, só podemos imaginar o que foram alguns desses problemas.

O Galeão S. Jorge, o navio capitania, não pôde sair ao mesmo tempo que a sua esquadra, e só dias depois é que largou; o Galeão N.S. da Nazaré, por ser muito ronceiro, foi deixado para trás; o Galeão S. Francisco, por ter sido construído de madeira velha e por fazer muita água teve que arribar a Lisboa, indo encalhar na costa da Ericeira, em virtude de ter sido acossado por três fragatas inglesas; o Galeão S. Evangelista e a Caravela S. Francisco Xavier conseguiram atravessar o Equador juntos mas depois sofreram tantas tormentas que acabaram por se separar. O Galeão S. Evangelista com falta de água e mantimentos arribou a Moçambique mas durante a viagem teve tantas calmarias e correntes tão fortes que foi arrastado até à altura dos baixos de João da Nova, Ilhas de Angoche e foi por

(463) — Ob. cit., 2.º vol., p. 348.

(464) — Conde da Ericeira, ob. cit., 2.º vol., p. 348.

(465) — Ibid.

fim, dar fundo no parcel de Sofala. Aqui desembarcou o Vice-Rei Conde de Aveiro que, por ter sido «mal aconselhado» preferiu seguir por terra para Moçambique. Retomando a viagem veio a encontrar o Galeão S. Jorge com o mastro grande partido, sem âncoras e mal tratado por ter batido num Recife das Ilhas de Angoche.

Depois de reagrupados, na ilha de Moçambique todos os navios, menos o de N.ª S.ª da Nazaré, largaram para Gôa no ano seguinte.

Porém, o que mais notabilizou esta viagem e ficou na memória dos mareantes, sendo ainda hoje recordado, não foi a odisseia passada por todos os navios da «Armada da Viagem do ano de 1650», mas sim o facto do piloto do Galeão Nossa Senhora da Nazaré, por imperícia ter ido dar a Luanda, cuidando estar na Índia!

Em vésperas do Natal de 1650 o «caso da Armada do Parlamento» foi dado como encerrado. Um Decreto do Conselho de Guerra, datado de 23 de Dezembro, mandava que se afixassem editaes nos lugares públicos, declarando estar outra vez aberto o livre comércio entre Portugal e a Inglaterra «como havia antes das hostilidades que a armada do parlamento inglês tinha executado no porto de Lisboa».

Escreveu, ⁽⁴⁶⁵⁾ em nossos dias, um autor inglês, Dr. Edgar Prestage, que «dos três contendores, foi D. João IV quem se saiu melhor sob o ponto de vista moral».

Não se contesta esta afirmação, mas acrescenta-se que do incidente que envolveu as armadas dos Príncipes Palatinos e a do Parlamento, e que arrastou Portugal para o conflito, talvez tivesse sido este país o mais prejudicado, com a perda de inúmeras vidas, vários navios e muitos outros bens.

O ano de 1650 não foi feliz para a nossa marinha e, como disse Simão Ferreira, o autor do livro *Recompilação das Famosas Armadas Portuguezas* «foi infausto às nossas navegações». ⁽⁴⁶⁶⁾



Os finais do mês de Fevereiro de 1651 foram, politicamente, muito agitados para Portugal.

Com efeito o nosso Embaixador na Suécia escrevera ao Rei D. João IV dizendo ⁽⁴⁶⁷⁾ que recebera a visita de uma alta personalidade, o Barão de Estericon ⁽⁴⁶⁸⁾ informando-o «debaixo do mayor segredo o q̄ em Holanda se machinava contra a Coroa de V. Mag. de., e era q̄ nos portos de Suuarts, Luuis, Asterdam, Lisenges, se preparauão com vinte naos de guerra com seis mil homens. . . e de improuzio tomarem hum porto dos desse Reyno, e logo tirou hum mapa da mão, e me mostrou as ilhas Berlengas; dizendo que o porto está em frente destas ilhas, q̄ tem hum Castelo. Este hé o que querem tomar. . .»

⁽⁴⁶⁵⁾ — Citação do Comct. Marques Esparteiro in «A Manhã de D. João IV», p. 402.

⁽⁴⁶⁶⁾ — Consulte-se o Prof. C. Boxer em, «Salvador de Sá», p. 265 e «A Índia Portuguesa em Meados do Séc. XVII», p. 43.

⁽⁴⁶⁷⁾ — Veja-se Synopee, 2.ª vol., p. 43.

⁽⁴⁶⁸⁾ — General Christiane de Estrich, Barão de Estericon, natural de Brandaburg.

Certamente que desde logo foram tomados todos os dispositivos defensivos, mas foi só em meados de Maio que foram decretadas importantes medidas de defesa para Peniche e Berlengas, reconstruindo-se e ampliando-se as fortificações ali existentes. Passados poucos dias, a 27 de Maio e a 1 de Junho, foi decretado que o Conselho de Guerra «faça ordens muito apertadas para se tomar conta em todo o Reyno do que se recebeo, e dispendeo nas fortificações delle...» e se «... fizesse relação do estado das fortalezas».

A ameaça holandesa talvez não tivesse passado de uma fantasia do Barão de Esternicon e, certamente, trouxe para Portugal muitas preocupações e gastos superfluos, mas também trouxe o reanimar do plano de reconstrução e construção do sistema de fortificações que se pretendia implantar ao longo das fronteiras, marítimas e terrestres, do país: ⁽⁶⁶⁾

Outro acontecimento ⁽⁶⁷⁾ que agitou os meios políticos e diplomáticos de Portugal foi o caso «da tomada de um corsário que valia mais de dous milhões», que se encontrava fundeado na baía da Ilha da Madeira.

O Governador da Madeira acordara com os comandantes de dois navios franceses — possivelmente também corsários — o Sr. de Pontireres e o Cavaleiro de Salende que atacassem o barco corsário, dividindo, depois a presa pelos três. Porém «como o dito nauio se viu combatido, e constringido de dar em terra», quebrou a sua palavra, alegando que todas as mercadorias dos navios naufragados eram pertença do Rei.

Sentido-se prejudicados os franceses estavam resolutos a pedir ⁽⁶⁷⁾ ao Rei de França «que lhes desse licença para fazer represália nos navios» portugueses.

Esta attude levou à intervenção do Duque de Lamihore e a uma reunião do Conselho de Guerra, que habilitou o Rei D. João IV a resolver o assunto «como he o direito das gentes» e, ao que parece, a pleno contentamento dos dois navios franceses.



Sob o comando do Capitão-mor Mendonça Furtado largou do Tejo, em 13 de Abril a «Armada de viagem — ano de 1651», constituída pelos seguintes navios:

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs
Galeão S. Tomé			Cap-mor Cap. mar e guerra Luis Mendonça Furtado	Capt.
Galeão S. António de Mazagão			Cap. João de Selazar de Vasconcelos	
Patacho N.S. do Socorro			Cap. e Mestre João Vicente Caiado	

Foi uma viagem feliz e, cinco meses mais tarde, a 24 de Setembro, todos os navios deram fundo nas águas do Mandovy. Nesse mesmo mês de Setembro chegara a Gôa o Galeão «Nossa Senhora da Nazaré», da Armada de Viagem do ano anterior.

⁽⁶⁶⁾ — Veja-se o que se escreveu em A Defesa Marítima e Terrestre de Portugal.

⁽⁶⁷⁾ — Veja-se o Decreto do Conselho de Guerra de 27 de Fevereiro de 1651 e «o papel que o acompanha» em Synopse, 1.º vol., p. 243.

⁽⁶⁷⁾ — Veja-se a nota anterior.

Dois meses depois o «S. Tomé» estava pronto a regressar ao Reino, em conserva com o Galeão «S. Filipe e S. Tiago». Porém só em Janeiro de 1652 largou para Lisboa.

Em 17 de Julho os dois navios subiram o Tejo, fundeando em Belém.

O Galeão «S. António de Mazagão» jamais voltaria ao Tejo. Ficou na Índia tomando parte em diversas missões como a da reconquista de Mascate, perda de Barcelor, e socorro a Colombo. Nesta última missão, em meados de 1654, fazia parte da Armada do Cap. mor António Abreu de Freitas, constituída pelos Galeões «S. Filipe e S. Tiago», «N.S. da Nazaré» e «S. João Pérola». Porém tendo desgarrado, bem como o Galeão «S. João Pérola», imediatamente foram atacados por navios holandeses que, temerosos de os abordar durante um dia os alvejaram com artilharia. Completamente desgovernados os dois galeões foram arrastados para a costa, onde encalharam, salvando-se o que restava das respectivas tripulações.

O Comandante do «Santo António de Mazagão», D. António de Souto Maior, não quiz que os holandeses se aproveitassem dos destroços do seu galeão pelo que, após a retirada do ultimo homem da tripulação incendiou o navio. Porém, ou o incêndio se ateou rapidamente, ou o heroico Comandante do Galeão «S. António de Mazagão» não o quiz abandonar a tempo e D. António de Souto Maior morreu aquando da explosão do navio. ⁽⁴⁷²⁾

O Decreto de 28 de Abril de 1651 mandava «que se propozessem sujeitos para capitão do navio S. José», e bem assim para capitães de outros navios da armada real que eram:

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs
Nau N.S. da Candelária	700	26	?	Considerado Galeão
Nau N.S. da Luz	650	28	?	Idem
Galeão S. Baltazar	850	42	?	
Frag. N.S. da Conceição	700	?	?	
Frag. N.S. da Oliveira	700	?	?	
Frag. S. Cruz	600	?	?	
Frag. S. João Baptista	300	24	?	
Navio S. António da Esperança	600	40	?	Idem
Navio S. Tomás	450	26	?	Idem
Navio S. Catarina	230	20	?	Idem

Em 28 de Junho D. João IV ordenou ⁽⁴⁷³⁾ «que se consultasse com toda a brevidade, a forma do regimento que devia levar a esquadra, que então se mandava correr a costa para defendê-la e franqueá-la dos inimigos que a podiam infestar».

⁽⁴⁷²⁾ — A história da marinha portuguesa nos mares do Oriente está admiravelmente descrita pelo Almirante Teixeira Botelho na sua obra «Subsídios para a História Militar e Marítima da Índia (1585-1669)». Por essa razão, como já anteriormente se indicou, os fatos da nossa marinha no Oriente não são desenvolvidos nestes apontamentos.

⁽⁴⁷³⁾ — Em carta de D. João IV para Sousa Pacheco, Governador da Armada, datada de 26 de Agosto — transcrita por Laranjo Coelho, ob. cit., p. 471 — é referido que o navio Santa Cruz, que fazia parte da armada, foi mandado para a Baía de Santa Catarina,

Pelo que se depreende do Decreto do Conselho de Guerra de 4 de Julho era constituída por sete navios a «6.ª Armada de Guarda-Costa (1651)» que ficaria sob o comando do «Governador Manuel de Sousa Pacheco». Não conseguimos apurar nem o nome dos comandantes dos navios nem quais os que foram excluídos⁽⁴⁷⁵⁾ da relação anteriormente apresentada. No entanto através de uma carta⁽⁴⁷⁶⁾ para o governador do Algarve verifica-se que «a Almiranta» era governada por Luís de Avelar Fontoura e comandada pelo Cap. mar e guerra António de Abreu de Freitas e que um outro navio da armada era capitaneado por António Soares de Brito.



O ano de 1652 foi de fraca actividade naval. O Conde da Ericeira limita-se a referir⁽⁴⁷⁸⁾ a «cinco caravelas, que El-Rei mandava de socorro a Tanger» e que cumpriram a sua missão, não dando grandes pormenores sobre esta acção, nem mesmo indicou o nome destes navios e o dos seus comandantes.

A «Armada de Viagem à Índia — ano de 1652», que largou de Lisboa a 26 de Março de 1652, tinha como Capitão-mor o Conde de Óbidos D. Vasco de Mascarenhas⁽⁴⁷⁷⁾ e era composta pelos seguintes navios:

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs
Nau N.S. da Graça dos Mártres			Cap. mor e Vice-Rei D. Vasco de Mascarenhas	Capitania
Galeão S. João Perola	700	36	Cap. Álvaro Novais de Azevedo Piloto Rafael Coelho	Amirante
Galeão S. Filipe e S. Tiago		18	Cap. António de Abreu de Freitas Piloto Manuel Luis	
Caravela N.S. da Nazaré e S. Ana			Cap. Pedro (?) Botelho	

Esta viagem foi atribulada pois, ainda nos mares da Madeira, um temporal fez perder o contacto com o navio almirante, que seguiu sózinho para a Índia. Um outro temporal, já passado o Cabo da Boa Esperança, fêz desgarrar e depois perder-se a caravela «Nossa Senhora da Nazaré». Os dois restantes navios estiveram numa situação de muito perigo junto ao parcel de S. Lourenço mas conseguiram-se safar, navegando depois directamente para Gôa, onde chegaram a 3 de Setembro, e não para Chaul conforme o regimento de viagem, por terem a bordo muita gente doente

(475) — Vide «Cartas de El-Rei D. João IV para diversas autoridades do Reino», p. 465, carta de 4 de Agosto de 1651.

(476) — Consultem-se na ob. art. referida, as diversas cartas de D. João IV para Sousa Pacheco, que dão algumas informações sobre as missões desta armada.

(478) — Ob. cit., 2.º vol., p. 395.

(477) — Na ocasião, em 19 de Março de 1652, foi entregue ao Conde de Óbidos um «Regimento para as naus de Toma-Viagem». O Gen. C. Chaby indicou, in Synopse, 2.º vol., p. 6, que uma cópia deste Registo encontrava-se junto com o Decreto n.º 19 de 1657 do Conselho de Guerra. No entanto o Cor. Madureira dos Santos já não o encontrou. Veja-se Catalogo, 3.º vol., p. 236.

com escorbuto. Por último o Galeão S. João Pérola, navegando isolado, foi atacado por uma nau holandesa, com a qual se bateu valentemente, à custa da perda de grande parte da tripulação. Muito destroçado atingiu Chaul e depois navegou para Gôa, onde talvez tivesse chegado em finais de Novembro.

A história não regista que se tivesse formado uma armada de Guarda-Costa para o ano de 1652 mas o Decreto do Conselho de Guerra de 14 de Junho ordenava que se «dissesse a que Cabo se deveria entregar o governo de três ou quatro navios, que tinham sido mandados aprestar para defesa da barra de Lisboa».

Dias depois, um outro Decreto do Conselho de Guerra determinava que «se fizessem os despachos necessários... para a nomeação de cabos dos navios que tinham sido mandados correr a costa».

Segundo um parecer ⁽⁴⁷⁸⁾ do Conde de Cantanhede os navios que estavam prontos a sair «pela barra fora» eram «quatro navios e o Pastaxo», sendo conveniente «q a capitania fosse N.S. da Conceição; Alm^{te} Candelária E por estes E os mais se Repartissê os Capp^{es} q os mais Antigos, são João de Barros de Vasconcellos, Manuel da Silva Freire, João de Fig. ⁽⁴⁷⁹⁾, M. ^{te} da Silva Horta E António Soares de Brito q não tẽ patente de Capp. de mar e guerra».

À margem do parecer do Conde de Cantanhede o secretário do Conselho de Guerra António Pereira escreveu o seguinte: ⁽⁴⁷⁹⁾

«Lendo no cons. o escrito do Conde de Cantanhede q ueo, e torna cõ este entende o Cons. ^o q no p. ^{to} ponto naõ ha q alterar por Smg. ^{to} hauer mandado aduertir ao cons. ^o q os Cap. ^{es} de mar e guerra q haõ de hier nestes navios haõ de ser os mesmos q forão o anno passado, E q a tripulação se pode fazer na forma q aduerte o Conde no segundo ponto acerca do Cabo a cuja ordem haõ de hir estes navios diz o cons. ^o q vai Cons. ^{to} a Smg. ^{to} o q lhe pareceo, E Smg. ^{to} tem declarado q ha de leuar o mesmo Regim^{to}. do anno passado 3. ^o q a repartição dos navios se deve fazer pta antiguidade das patentes dos Cap. ^{es} E q ao Cap. ^{to} Franco Soares de Britto se deve passar patente de Cap. ^{to} de mar e guerra E q no q toca a quem ha de seruir de almirante diz o Cap. ^{to} mais antigo q se seguir ao q hade gouernar esta esquadra (quando dos cap^{es} ouuer de ser o Cabo) deve leuar a bandeira de Almirante...»

Pelo que se depreende destes Decretos ter-se-ia formado a habitual ⁽⁴⁸⁰⁾ «Armada de Guarda-Costa — ano de 1652», reduzida a cinco navios, além de terem sido tomadas várias medidas preventivas de uma eventual acometida da barra de Lisboa pelo inimigo ⁽⁴⁸¹⁾

⁽⁴⁷⁸⁾ — Vide Synopse, 1. ^o vol., p. 256.

⁽⁴⁷⁹⁾ — Idem.

⁽⁴⁸⁰⁾ — Assim designámos esta armada por «7. ^a Armada de Guarda-costa, ano de 1652» o que não corresponde à classificação do Comandante Marques Esparteiro que considera como a 7. ^a Armada a do ano de 1653.

⁽⁴⁸¹⁾ — O Decreto do Conselho de Guerra de 18 de Novembro de 1652 ordenava que se dissesse a fórma como se haviam de guardar e retirar os barcos que navegavam no Tejo» e traziam mantimentos a Lisboa, «se acaso o inimigo cometer ou se puser nesta barra». Synopse, 1. ^o v., p. 251



Portada de um livro publicado em Lisboa em 1663

Gravura de Albert Clowet

Reprodução da «História da Gravura Artística em Portugal», de Ernesto Soares



O ano de 1653 também foi de fraca actividade naval. Através de um Decreto do Conselho de Guerra de 11 de Março fica-se a saber que, na ocasião se estavam aprestando 4 navios «da Armada do Consulado», os quais teriam como comandantes os capitães de mar e guerra Luis Velho, Diogo de Freitas, Jorge de Barros e António Faria. Um outro Decreto, de 20 de Março passava patentes de Cabo e de Almirante dos navios «que se aprestavam para correr a costa» a Luis Velho e Freitas de Mascarenhas. Ainda um outro Decreto, datado de 19 de Maio mandava juntar à armada de costa o navio de Marçal Nunes da Costa.

Pelo que se conclui ⁽⁴⁹⁾ destes três decretos do Conselho de Guerra a «8.^a Armada de Guarda-Costa — ano de 1653» teria sido constituída por 5 navios — cujo nome não se conseguiu apurar, tendo como Cabo Luis Velho e Almirante Freitas de Mascarenhas.

A 26 de Março largou do Tejo a habitual «Armada de Viagem à Índia, ano de 1653», comandada pelo capitão-mor Luis de Mendonça Furtado, constituída, unicamente, por dois navios:

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs
Galeão Sant. ^{ss} Sacramento da Trindado		54	Cap.-mor Luis de Mendonça Furtado e Albuquerque	navio chefe
Galeão S. José		30	Almirante Francisco Machado da Eça	

Os dois navios foram comboiados até à Madeira pela Armada de Guarda-Costa, seguindo depois ao seu destino onde chegaram nos primeiros dias de Outubro, numa viagem que parece ter decorrido sem quaisquer acidentes.

Em Julho, no dia 15, subiu o Tejo o Galeão «Nossa Senhora da Graça dos Mártires» que em princípios de Janeiro largara, isolado, de Gôa. Teve uma boa viagem, sem quaisquer contratempos.

O mesmo não sucedeu com a naveta «Nossa Senhora da Penha de França», que, em 15 de Novembro largou para a Índia, sob o comando de Pedro Botelho e tendo como Piloto Domingos Botelho. Depois de uma paragem no Brasil, quando rumava para Gôa, na altura de Pernambuco, foi tomada pelos holandeses e nunca mais voltou a hastear a bandeira portuguesa.

Certamente depois de ter recolhido a «8.^a Armada de Guarda-Costa», surgiram nos mares da costa portuguesa «alguns navios turcos que ali andavam» a fazer várias presas nas embarcações de cabotagem e de pesca.

(49) — O Comdt. Marquês Esparteiro em «Três Séc. no Mar», I Parte p.112 refere: «Os quatro navios comandados por Luis Velho, Diogo de Freitas, Jorge de Barros e António de Faria, terminada a escolta cruzaram de modo a franquearem a barra do Tejo e a proteger o comércio marítimo.»

De imediato foi publicado o Decreto de 9 de Novembro para que se passassem «as ordens necessárias a Diogo de Freitas Mascarenhas, nomeando-o, . . . cabo de três navios e de trezentos e tantos soldados nos mesmos navios embarcados que, acompanhando o Conde de Athouguia, deviam ir correr a costa, limpando-a de alguns navios turcos».

Falta referir, para terminar a relação da actividade naval no ano de 1653 que, a 4 de Outubro saíu de Lisboa, sob o comando do General Pedro Jacques de Magalhães, tendo por Almirante Francisco de Brito Freire, o comboio da frota da Companhia Geral do Comércio do Brasil.

Em Cabo Verde esperavam esta frota alguns navios mercantes do Porto, Viana e de outros portos do Norte do país. Encorporados na frota da Companhia Geral, chegaram a Pernambuco a 20 de Dezembro, tendo tido um pequeno encontro com uma esquadra holandesa, que se pôs em fuga.



A «Armada de Viagem à Índia» do ano de 1654, do comando do Cap-mor D. Fernando Manuel, largou do Tejo em 24 de Março e era constituída pelos seguintes navios:

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs
Nau N. S. da Graça dos Mártires Galeão S. Tomé			Cap-mor D. Fernando Manuel Alm. Carlos de Araujo de Vasconcelos	Captania Almirante
Galeão Santa Helena			Cap. Manuel de Fina da Cunha	

Logo que nomeado para aquele comando D. Fernando Manuel solicitou ao Rei — o que foi indeferido — para manter em qualquer porto, mesmo no de Gôa, «a mesma jurisdição que tiver na viagem, sobre os capitães, Pilotos, officiaes, e pessoas de mar e guerra, para hauer de castigar os que delinqüirem». ⁽¹⁶³⁾

D. Fernando Manuel devia ter sido um individuo muito rígido e disciplinador e, durante a viagem, devia ter usado e abusado da sua competência disciplinar, o que gerou um motim a bordo.

O Governador da Índia escreveu ao rei, em carta de 12 de Fevereiro de 1655 informando-o ⁽¹⁶⁴⁾ «. . . que hindo dom fernando manovel deste Reyno por capitão mor das naos do ano 654, o prenderão os homens do mar antes de dobrar o cabo, metendo o em hũ camarote com ferros, de que fizeram auizo ao Almirante Carlos de Araujo de Vasconcellos, que hindo a nao do dito capitão mor a achou toda amotinada, e para aquietar o temulto (sic) nomeou por capitão della, a Nuno da Cunha, . . . ».

Fora este grave caso de indisciplina, foi uma viagem calma. Já perto da costa indiana o Galeão «Santa Helena», excelente navio construído na Índia quatro anos antes, em 1650, apartou-se da nau capitania e navegou para Gôa, onde chegou

⁽¹⁶³⁾ — Veja-se Alberto Iria, *ob. cit.*, p. 144.

⁽¹⁶⁴⁾ — *Idem*, p. 159.

no dia 19 de Setembro. Começou de imediato, a faina de descarga porém, tendo-se levantado no dia 24 de Setembro um violento temporal do Sul, o navio quebrou as amarras e foi encalhar, perdendo-se toda a carga, salvando-se só a artilharia, talvez devido ao costume da época de, finda a viagem, se desembarcar primeiramente todos os canhões e pólvora e, muitas vezes o próprio leme.

Quando a 2 de Outubro o Capitão-mor D. Fernando Manuel chegou a Gôa, com a sua nau e galeão, já o Galeão «Santa Helena» estava irremediavelmente perdido.

Na «torna viagem de 1654» só vinha o Galeão «Santíssimo Sacramento da Trindade», navio de grande porte e guarnecido com 54 peças de artilharia. Tinha como comandante Luis de Mendonça Furtado e Albuquerque e trazia a bordo o infeliz ex-Vice-Rei da Índia Conde de Óbidos.

A viagem decorreu bem até aos Açores, tendo o galeão refrescado na ilha do Faial. Daqui, acompanhado por uma caravela com infantaria, rumou para Lisboa. Porém, por alturas da ilha da Madeira foram atacados por uma fragata de Ostende e três navios holandeses da mesma frota.

Mau grado a inferioridade numérica Mendonça Furtado sustentou um renhido combate do qual saiu vencedor, embora com o seu navio muito danificado e com muitos feridos a bordo, inclusive o próprio ex-Vice-Rei. Face a esta situação Mendonça Furtado aproveitou a caravela para mandar transportar a Lisboa alguns dos feridos, entre os quais o Conde de Óbidos, e pedir socorros.

Imediatamente largou do Tejo uma armada de sete navios — cujos nomes e características não chegaram aos nossos dias — comandada por António Teles de Meneses, em socorro do Galeão «Santíssimo Sacramento da Trindade», que continuava a ser perseguido por cinco fragatas de Dunquerque.

Teles de Meneses logo que avistou as fragatas inimigas atacou-as com tal ímpeto que afundou uma e pôs as restantes em fuga. Seguidamente navegou para a Ilha Deserta onde se encontrava um corsário holandês em reparações e, com facilidade o capturou.

Assim terminou, com sucesso, uma missão de que a história só registou o nome de António Teles de Meneses ignorando-se se os navios que comandava eram, de facto «galeões reais» como refere a tradição, ou simples caravelas.

Em Abril de 1654 largaram do Tejo dois navios, o Galeão «S. António da Esperança» e o Galeão «S. Tomás», respectivamente de 600 e 450 toneladas, armados, o primeiro com 40 peças e o segundo com 26 peças. O Galeão «S. António da Esperança», sob o comando do Capitão de mar e guerra António da Costa Brito transportava para Angola o novo governador Sousa Chichorro e tropa de infantaria.

Já em águas angolanas o Galeão «S. Tomás» apresou uma fragata espanhola. Estes dois navios, bem como o Galeão «S. António da Esperança», deram fundo em Luanda no dia 1 de Outubro mas, ao que parece pouco se demoraram, tendo largado, pouco depois, para o Brasil. Em meados de 1655 foram julgados incapazes e, antes do final do ano, em 12 de Novembro, foi ordenada a sua venda na Baía. ⁽⁴⁸⁵⁾

Segundo alguns autores ⁽⁴⁸⁶⁾ a «Armada de Guarda-Costa, ano de 1654» foi a maior que se tinha aparelhado nos últimos anos. No entanto não se conseguiu apu-

⁽⁴⁸⁵⁾ — Citação do Comdt. Marques Esparteiro in «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 75.

⁽⁴⁸⁶⁾ — Marques Esparteiro em «A Marinha de D. João IV», p. 411.

rar a sua constituição em pessoal e material. Sabe-se só⁽⁴⁸⁷⁾ que três desses navios, «Santo António», «São Francisco» e «Santa Cruz» receberam grandes reparações e que da armada fazia parte um patacho, até então comandado por Clemente Martins, que depois passou para Capitão de mar e guerra do navio Capitania.⁽⁴⁸⁸⁾



O Vice-Rei da Índia D. Rodrigo Lobo da Silveira, Conde de Sarzedas seguiu para Goa, em 24 de Março de 1655 na armada do Capitão mor António de Sousa Meneses o «Braço de Prata».

Esta armada constava dos seguintes navios:

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs
Galeão Santíssimo Sacramento da Trindade		54	Cap. mor Sousa de Meneses	Capitania
Nau Bom Jesus de Vidigueira		30	Vice-Rei da Índia Conde de Sarzedas	
Galeão S. Francisco		30	Cap. Jerónimo de Carvalho	
Nau N.S. do Pópulo			Cap. Baltazar de Paiva Brandão	
Naveta St.ª Tereza de Jesus		12	Cap. M. Velho de Brito Cap. M. Castro Paveia	

Pouco se sabe do modo como decorreu a viagem. Ao que parece alguns dos navios invernaram em Moçambique mas, ao certo, só se sabe que a «Nau Bom Jesus de Vidigueira» chegou à Índia em 21 de Agosto. Quanto aos outros navios presume-se que só chegaram a Gôa em Maio de 1656, ou seja, na monção seguinte.

Destes navios só a Nau «Bom Jesus de Vidigueira» voltaria a subir o Tejo. Com efeito, em Fevereiro de 1656, em conserva com a Nau «Nossa Senhora da Graça dos Mártires» regressou ao Reino, onde chegaria sózinha, a 30 de Outubro, dada a atribulada viagem da nau sua companheira⁽⁴⁸⁹⁾ que desbarvorou num temporal que apanhou no Cabo. Em guindolas, e com a maior parte da tripulação com escorbuto e sem mantimentos, arribou a Moçambique, onde talvez nunca chegasse se não fosse o providencial encontro com a armada do Capitão mor Vasconcelos da Cunha, que ia com rumo à Índia. Amparada pela esquadra conseguiu chegar a Moçambique onde entrou em beneficiações que permitiram a viagem até Gôa, para sofrer grandes fabricos. Em Março de 1657, estava aprontada para regressar ao Reino mas não sabemos se voltou às águas do Tejo.

Já depois da partida da armada do Capitão-mor Sousa de Meneses, em Maio de 1655, largou para a Índia a Caravela «Nossa Senhora da Boa Viagem» que, no dizer⁽⁴⁹⁰⁾ do Conde da Ericeira, tinha por «mestre-capitão o padre Manuel da Fonseca.

(487) — Idem. Veja-se também, «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 100, que indica que a armada de guarda-costa estava «ao mando do general António de Melo e Castro.

(488) — Decreto do Conselho de Guerra de 22 de Junho de 1654.

(489) — Veja-se Alberto Iria: ob. cit., p. 413.

(490) — O Conde da Ericeira, ob. cit., 2.º vol., p. 502, refere que em 5 de Maio de 1655 «partiu a caravela Nossa Senhora da Boa Viagem, mestre-capitão o padre Manuel da Fonseca».

A caravela levava, devidamente acondicionada,⁽⁴⁹¹⁾ as «vias de sucessão» do governo da Índia. A qualidade do navio, a experiência do seu comandante o Padre Manuel da Fonseca e a missão que desempenhava, fazia pressupôr que a viagem seria muito rápida, mas tal não sucedeu. Certamente que a caravela teria invernado em Moçambique pois só em 21 de Março de 1656 deu fundo nas águas do Mandovy. No ultimo dia do ano seguinte, 1657, a caravela «Nossa Senhora da Boa Viagem» largou para Lisboa, mas não sabemos se teria chegado ao seu destino.

Em princípios de 1655 formou-se, em Lisboa, uma importante escolta para a frota da Companhia do Comércio do Brasil, sob o comando do General Francisco de Brito Freire, composta pelos seguintes navios:

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs
Galeão S. Pedro Galeão N.S. da Assunção	840		General Francisco de Brito Freire Cap. mar e guerra João Faleiro Cabeça	Almirante
Galeão S. Lourenço Galeão S. João			Cap. m.g. Rodrigo Moniz da Silva Cap. m.g. João da Costa de Brito	

Esta esquadra destinava-se a dar comboio aos navios que formavam a frota da Companhia do Brasil, assim constituída:

Navios	Pessoal	Navios	Pessoal
Santo António S. João de Génova Santo Estêvão S. João de Baptista N.S. da Oliveira N.S. do Rosário Pequeno N.S. da Conceição Grande	Á. Ferreira Couto Pelegro Treça Vicêncio Mangmarque J. António Parede Bartolomeu Martins Pedro Vaz Garção João Cucurella	N.S. da Nazaré S. Margarida N.S. da Conceição S. Francisco Xavier S. Francisco N.S. dos Távora N.S. da Perra de França St.ª Catarina N.S. Conceição do Rio	Manuel de Lima P. Martins Pereira B.F. Teixeira S. Álvares Roxo João de Espina A.G. Meslhados Pedro Crasbeck Miguel Carado
S. Francisco N.S. da Esperança	Francisco Lopes Torrão Miguel Dantas	Fortuna N.S. Boa Viagem N.S. Graça N.S. Conceição de Pernambuco N.S. do Carmo S. António da Bala	Manuel André Vareiro Pedro Moreira A.B. Cerveira J.R. Corte Real M. Costa Jardim G.M. Barbosa D. Casção
S. Miguel da Angola S. Lourenço da Baía S. Miguel N.S. Rosário	João Luis Brábo André de Barros Manuel Lopes Anjinho João Lopes Anjinho		
N.S. dos Remédios S. Brás Esperança Inglesa	Manuel da Fonseca António Pinto F. Pres Vareiro		

Segundo indicação⁽⁴⁹²⁾ do Comandante Marques Esparteiro «a esquadra dispunha de 765 peças e era guarnecida por 4268 homens do mar. Fez escala pela Madeira e Cabo Verde».

(491) — Veja-se ob. ant. cit., 2.º vol., p. 502.

(492) — In: «A Marinha de D. João IV», p. 413.

A armada largou do Tejo a 17 de Abril de 1655 e só perto da costa brasileira se dividiu em três fracções que demandaram, respectivamente Pernambuco, Baía e Rio de Janeiro.

Nos primeiros dias de 1656 a frota do Rio de Janeiro, contando 24 navios, rumou para a Baía, onde foi encontrar uma outra de 50 navios. A 4 de Março estas duas frotas largaram para Pernambuco, onde as esperavam 33 navios. Depois, de outros portos brasileiros vieram juntar-se mais 32 embarcações. Quando estas 139 unidades aparelharam, tendo no comando o Almirante Manuel Velho, coadjuvado pelo mestre de campo Freire de Andrade e pelo sargento-mor Francisco Freire, largaram, a 11 de Abril para Lisboa, sendo comboiados pelos 4 navios da esquadra de Brito Freire.

Era o maior frota comercial que saíra do Brasil e ao que parece a que transportava a mais valiosa carga, avaliada em mais de nove milhões de cruzados.

Depois de alguns pequenos contratempos provocados por calmarias que retardaram a viagem e originaram que tocasse na ilha Terceira para reabastecimento, a armada chegou às costas Norte de Portugal nos princípios de Julho. Então a frota começou a desmembrar-se largando os seus navios, sucessivamente, nos portos de Viana, Porto, Aveiro, à medida que passava ao largo destas cidades.

Ao chegar ao Cabo da Roca esperava a frota a Armada Real do General António Teles de Meneses. Depois da junção as duas esquadras fizeram-se à boca do Tejo, onde chegaram a 28 de Julho de 1656.

Cabe aqui indicar que a Armada Real, que foi a última Armada de Guarda Costa do tempo de D. João IV, tinha sido preparada desde os princípios de Fevereiro de 1656, e era composta pelos seguintes navios:

Navios	Ton.	B.F.	Pessoal	Obs
Galeão Bom Jesus de Portugal	1250	60		Capitania Almirante
Galeão S. Baltazar	850	40		
Galeão S. Gonçalo				
Galeão N.S. da Luz				
Galeão St.º António	600	40		
Fragata S. Vicente				
Fragata S. João da Ribeira				
Fragata S. Vicente				

A razão da Armada Real aguardar, ao largo, a vinda da frota da Companhia do Comércio do Brasil, já por si escoltada pela armada do Almirante Manuel Velho, estava no facto de se temer, em Portugal, novo ataque de esquadra inglesa.⁽⁴⁹³⁾ É que, para Inglaterra, o «caso da Armada do Parlamento» ainda não estava encerrado.⁽⁴⁹⁴⁾

Conforme escreveu⁽⁴⁹⁵⁾ o Prof. Soares Martinez: «Mesmo depois de levantado o bloqueio de Lisboa e desaparecida a esquadra realista, eram de recear as retaliações da República Inglesa de Cromwell. A fim de evitá-los, tentou-se negociar . . .

(493) — Consulta-se a «História Diplomática Portuguesa». Constantes e Linhas de Força» do Prof. Dr. Borges de Macedo, p. 185.

(494) — Idem.

(495) — Em «História Diplomática de Portugal», p. 152.

E das negociações foi encarregado primeramente o Dr. João de Guimarães e depois o Conde de Penaguão. Acabou por assinar com Cronwell o Tratado de Westminster, de 10 de Julho de 1654...»

Quem consultar⁽⁴⁹⁶⁾ este Tratado verifica, com facilidade, que se assemelha àqueles que os países vencedores impõem aos países vencidos.

Nos termos desse Tratado os subditos ingleses em qualquer ponto do nosso país ficariam com mais direitos e regalias que os portugueses e, além disso, Portugal e todos os seus domínios, ficariam, praticamente, sujeitos à vontade da Inglaterra. A culminar, nos termos do Art.º XXV, Portugal era obrigado a pagar pesadas indemnizações por «todas as Naus, e bens ingleses que pelos Príncipes Roberto e Maurício, ou por qualquer nau debaixo da sua capitania forão levadas a Portugal e ahí despendidas...»⁽⁴⁹⁷⁾

Foi, — como escreveu⁽⁴⁹⁸⁾ o Prof. Soares Martinez — o primeiro Tratado que marcou uma acentuada supremacia política da Inglaterra em relação a Portugal».

Ainda segundo o Prof. Martinez «... tão excessivas terão parecido aos próprios ingleses as concessões do Tratado que Cronwell, receando a recusa da sua satisfação por parte do Rei de Portugal, enviou uma esquadra a Lisboa, em tom intimidatório, a sublinhar o ultimato transmitido pelo embaixador Meadows. D. João IV, já receoso do abandono francês, desconhecido pela Santa Sé, desentendido com a Holanda, praticamente só na Europa, receando que a frota do Brasil fosse apresada pelos ingleses, acabam por ceder e ratificar o Tratado...»

Deve, porém, acrescentar-se que D. João IV teve relutância em assinar este Tratado, por o considerar «injusto e humilhante»⁽⁴⁹⁹⁾. Contudo em 9 de Maio de 1656, leve que aceitar a realidade quando Cronwell enviou a Lisboa uma esquadra com os almirantes Blake e Montagne, exigindo a ratificação do Tratado no prazo de cinco dias e o pagamento de 50.000 libras, ou a guerra. Portugal, face às ameaças de declaração de guerra e perante o perigo de apresamento da frota do Brasil, antes a chegar ao Tejo, teve que ceder às exigências da «velha amiga e aliada Inglaterra», para que, entre os dois países, se restabelecesse a «paz e uma mútua amizade».

Escreveu⁽⁵⁰⁰⁾ o Prof. Edgar Prestage, referindo-se ao Tratado de 1654, que «... acordo tão unilateral acarretou o descrédito da Inglaterra, e foi para Portugal uma profunda humilhação; de resto era uma prova evidente da supremacia da Inglaterra, cujos subditos que negociavam em Portugal ou lá viviam, ficavam de futuro em melhor situação que os próprios portugueses».

Ainda em Maio de 1655, um Decreto do Conselho de Guerra⁽⁵⁰¹⁾, mandava «que se propusessem pessoas para cabos de seis navios e de um patacho que deviam ir correr a costa».

(496) — Este tratado encontra-se transcrito na íntegra por Borges de Castro em «Coleção dos Tratados, Convenções e contratos», p. 169 a 210, incluindo um artigo secreto e a transcrição de um documento sobre privilégios concedidos em Portugal aos ingleses.

(497) — Ob. ant. cit., p. 195.

(498) — Ob. cit., p. 153.

(499) — Vide «A Marinha de D. João IV», p. 416.

(500) — In: «The Diplomatic Relation of Portugal with France, England, and Holland from 1640 to 1668», p. 132.

(501) — Dec. de 7 de Maio, Synopse, 1.º vol., p. 309.

Com a excepção da indicação dada pelo Comandante Marques Esparteiro ⁽⁵⁰²⁾ que o Conde de Vila Pouca de Aguiar fora nomeado General desta armada, que tinha como Almirante António de Melo e Castro e do que constava no decreto de nomeação de Anião Temudo para capitão de mar e guerra de um dos navios e da exoneração do Sargento Manuel Roiz, não se encontrou qualquer referência sobre esta armada que, talvez, viesse a ser integrada na «Armada de Guarda-Costa de 1656».

Para terminar o que se conseguiu apurar sobre a actividade naval referente ao ano de 1655, há ainda a referir que em Fevereiro desse ano largou de Goa para o Reino um patacho. Deste navio só sabe que foi comprado a um particular propositadamente, para levar a Lisboa um «aviso», não se conhecendo quaisquer pormenores sobre a sua viagem e a data em que entrou na barra do Tejo.

Em 1655 o ilustre Chantre e Cônego da Sé de Évora Manuel Severim de Faria, que foi um dos mais ilustres bibliógrafos da sua época ⁽⁵⁰³⁾, publicou uma obra de um interesse enorme para o conhecimento da vida portuguesa dos meados do Século XVII, que intitulou «Notícias de Portugal». ⁽⁵⁰⁴⁾

Toda a obra é de muito interesse mas, para o autor, o «Discurso sobre se evitar a grandeza das Naos da India; pode ser que se tenha pelo mais importante; pois por esta causa padece Portugal, quase todos os anos tão grandes perdas de gente, fazenda, embarcações, e do principal cabedal deste Reyno, tendo a demasiada grandeza das Naos. . .» ⁽⁵⁰⁵⁾.

Faça a recomendação de Severim de Faria transcreve-se no Anexo XV, não obstante a sua extensão, este «Discurso» e, ainda, por se considerar também de grande interesse, o capítulo «Das Armadas Ordinárias do Reyno», algumas das passagens que se julgam mais importantes para o conhecimento da nossa política naval dos meados do Séc. XVII.



No princípio do ano de 1656 foi nomeado para capitão General de Tânger o Conde da ERICEIRA D. Fernando de Meneses. Seguiu ao seu destino nos primeiros dias de Março a bordo de uma das doze caravelas que constituíam a esquadra de socorro enviada àquela cidade. Porém, como já era hábito, a história não registou o nome destas caravelas nem qualquer particularidade sobre a viagem.

⁽⁵⁰²⁾ — Ob. cit., p. 412.

⁽⁵⁰³⁾ — «... reuniu uma livraria copiosa e importantíssima pelas obras raras que continha e preciosidades dos seus manuscritos... passaram depois do seu falecimento a enriquecer outra livraria não menos importante e copiosa, que era a do Conde do Vimieiro que por desgraça ficou reduzida a cinzas pelo fatal incêndio que se seguiu ao terramoto de 1 de Novembro de 1775.» Port., Dicionário Histórico, 3.º vol., p. 288.

⁽⁵⁰⁴⁾ — Aliás uma reedição actualizada dos «Discursos» que publicara no ano de 1625.

⁽⁵⁰⁵⁾ — Veja-se o «Prologo».

A 31 de Março de 1656 a nau Bom Jesus do Carmo sob o comando do Capitão-mor Bartolomeu Vasconcelos da Cunha e o galeão Nossa Senhora da Natividade e Santo António comandado e pilotado por António Pereira deixaram as águas do Tejo para iniciarem uma viagem «que foi trabalhosíssima de sete meses». ⁽⁵⁰⁶⁾

Em carta escrita ao Rei, em 23 de Novembro de 1657, o capitão-mor desta pequena armada fez a «relação . . . da minha viagem como do estado que achei a Índia».

É uma carta de extraordinário interesse ⁽⁵⁰⁷⁾ mas pela sua extensão só é possível debruçarmo-nos sobre alguns dos aspectos da viagem. «. . . Segundo esse relato a nau almiranta . . . vindo aberta desde que saiu de Lisboa fazendo muito água», tanta que foi necessário fazer «a viagem toda com três bombas na mão».

Mas, o mais dramático, talvez tivesse sido o encontro, em Agosto de 1656, junto ao Cabo das Correntes entre a ilha de S. Lourenço e Angoche, com o galeão Nossa Senhora da Graça dos Mártires, do comando do Capitão-mor D. Fernando Manuel ⁽⁵⁰⁸⁾, que se encontrava «destroçado», e desarvorado de todos os mastros, e com a gente toda morta, e doente». ⁽⁵⁰⁹⁾

Não obstante estar «no mais miserável estado que não nenhũa se uio no mar», quando o Capitão-mor D. Fernando Manuel avistou os dois navios de Vasconcelos da Cunha, rumou para eles, segundo as suas palavras, ⁽⁵¹⁰⁾ para o «Remediarem no aperto em que estava, e com a resolução de que se fossem olandeses em pelejar até me queimar com elles».

Conforme o parecer do piloto-mor Francisco Martins que, «avia mais de cinquenta annos que andava no mar», a viagem da nau Senhora da Graça dos Mártires fora, «na verdade fêz muito de portugueses». ⁽⁵¹¹⁾

O interesse pelo estudo dos grandes problemas da navegação, em especial o da determinação da longitude, continuava a preocupar os pilotos portugueses de meados do Séc. XVII.

Em 1514 o grande piloto João de Lisboa, tinha apresentado no seu «Tratado da Agulha de Marear» um processo para a determinação da longitude, com base na variação da agulha magnética. Embora D. João de Castro, três dezenas de anos mais tarde, tivesse provado que aquele processo não tinha qualquer fundamento ou rigor, pelo que nunca deveria ser aplicado, o facto é que, mais de cem anos depois havia ainda muitos pilotos que o applicavam. ⁽⁵¹²⁾

Um deles era o piloto Jerónimo Osório da Fonseca que, em 1639, largou de Macau e, «por fora dos estreitos de Sunda e Bale, navegação nova e não usada,

⁽⁵⁰⁶⁾ — Veja-se «Três Séc. no Mar», I Parte, p. 120 e II Parte, p. 31 1.º vol.

⁽⁵⁰⁷⁾ — Transcrita, na íntegra de Alberto Iria, ob. cit., doc. B, p. 270.

⁽⁵⁰⁸⁾ — Este galeão, também chamado nau largara de Goa em 14 de Março de 1657, em conserva com o galeão Santíssimo Sacramento da Trindade e galeão N.º S.º da Natividade e Santo António. Veja-se: «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 120.

⁽⁵⁰⁹⁾ — Veja-se Alberto Iria, ob. cit., p. 153.

⁽⁵¹⁰⁾ — Idem, p. 158.

⁽⁵¹¹⁾ — Veja-se o Acento lido nesta nau em 4 de Julho de 1656, na presença do Capitão Mor das Naus da Índia, transcrito por Alberto Iria, ob. cit., p. 153.

⁽⁵¹²⁾ — Veja-se: «Portugal, Dicionário Histórico», 2.º vol., p. 929.

conseguiu atingir Goa. Durante a viagem experimentou um instrumento de sua invenção «para q̄ navegandosse de leste a oeste se conheça ao certo o q̄ hũa nao caminha». ⁽⁵¹³⁾

Embora «velho e enfermo» Osório da Fonseca foi mandado ⁽⁵¹⁴⁾ a Lisboa para apresentar à Junta dos Matemáticos os seus processos de navegação e aparelho. Não nos foi possível saber se teria chegado a Lisboa mas afigura-se-nos que teria morrido durante a viagem pois, numa consulta de 18 de Março de 1655, que se encontra no Arquivo Histórico Ultramarino, ⁽⁵¹⁵⁾ acerca da petição de Jerónimo Osório da Fonseca, refere-se que tinha sido «... ouvido em Conçelho o Piloto Manuel André, que trouxe estes Estromentos quebrados, na ocasião em que a nao peleeu... referio que não tinhão utilidade algũa...».

Não sabemos quais eram os «Estromentos» (instrumentos) de invenção de Jerónimo Osório da Fonseca mas através de uma sua petição, ⁽⁵¹⁶⁾ parece-nos que seriam baseados numa agulha de marear montada num sistema Cardim, pois, segundo as suas palavras: «e ellas sem buírem com ellas indo quietas amostrarão quantos fixamentos tem o globo e muitas couzas marauilhosas».

Sensivelmente na mesma ocasião um outro piloto, chamado Tomé da Fonseca — talvez parente de Jerónimo da Fonseca — também estudava «couzas novas» nos métodos de navegação. O Conselho Ultramarino recomendou ⁽⁵¹⁷⁾ ao Rei D. João IV que se apoiassem os estudos de Tomé da Fonseca pois «as couzas que propõem, são de grande utilidade para a nauegação, e crédito do Reino, e se sahir com a altura de leste, oeste, que he hũa dellas, ver se ha na Crónica de V. Mag. ^o ter conseguido o que Todos os Principes do Mundo, tanto desejarão».

O interesse do Rei foi enorme, a ponto de mandar examinar as «descobertas» de Tomé da Fonseca pelos mais doutos mestres de cosmografia e pelos mais hábeis pilotos de então. Segundo o interessante parecer que a Junta dos Matemáticos elaborou, ⁽⁵¹⁸⁾ em 18 de Março de 1656 o «invento baseava-se mais na teoria do que na experiência. Para o cosmógrafo Luis Serrão Pimentel «a Doutrina lhe parece muito soel e emgenhoza mas que a tem por falsa». O matemático Jorge da Orta de Paiva considerou indispensável que a experiência provasse a «doutrina» pois, segundo os «... autores que tratão desta matéria não ha até gora causa fisica ou natural que obrigue a crer que a navegação de agulha possa dar serto direcção no descobrimento das longitudes...».

Não sabemos, por não nos ter sido possível pesquisar em documentos da época, se Tomé da Fonseca embarcou para a Índia e quais foram os resultados dos seus novos inventos, mas certamente a experiência não os comprovou mas, nem por isso alguns pilotos deixaram de acreditar na possibilidade de se poder determinar a longitude através da variação da agulha magnética.

⁽⁵¹³⁾ — Consulta-se o livro «Agulha fixa de invenção de Jerónimo da Fonseca, no Século XVII», de José António de Imael Gracias, Nova Goa, 1882.

⁽⁵¹⁴⁾ — Vejam-se os «Livros das Monções» n.º 48 fls. 59, 74, 75 e 76; n.º 49 fls. 19, 51, 67 e 73; n.º 23 — A fls. 179.

⁽⁵¹⁵⁾ — Veja-se Alberto Iria, ob. cit., p. 148, 149 e 150 que transcreve, parcialmente, a Consulta de 18 de Março de 1650 do Conselho Ultramarino.

⁽⁵¹⁶⁾ — Transcrita por A. Iria, ob. cit., p. 266, doc. n.º 6.

⁽⁵¹⁷⁾ — Alberto Iria, ob. cit., p. 149 a 152.

⁽⁵¹⁸⁾ — Também transcrito por Alberto Iria, ob. cit., p. 268.



Vista da Cidade de S. Salvador
(Arquivo Histórico Ultramarino)



O galeão Padre Eterno
«A maior maravilha que o mar viu»

Lançamento à água do Galeão «Padre Eterno» (1659-1669)
Reprodução de «V Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros»

Durante o curto reinado de D. João IV a marinha portuguesa, que praticamente partira do nada em 1640, cresceu o suficiente para permitir a organização de várias armadas de Guarda-costeira, de Viagem à Índia, de Cruzeiro, de Auxílio a França, de Socorro ao Brasil, a Angola e a Ceilão, não obstante o difícil período de guerra com Castela, e de luta com holandeses e ingleses, fora, ainda, uma nítida animosidade de Roma e de outras nações europeias.

A nossa marinha não teve, contudo, o desenvolvimento que seria de desejar, talvez devido à falta de um chefe de prestígio que a organizasse e a comandasse. Os dois homens que poderiam ter arcado com essa responsabilidade — o General António Teles de Meneses e o Marquês de Montalvão — nem sempre tiveram o apoio de D. João IV e, algumas vezes sofreram uma injustificado desagrado real, com imerecidas destituições⁽¹¹⁹⁾ e até prisões⁽¹²⁰⁾.

Outras causas, como uma política diplomática nem sempre benéfica a Portugal, ou a ação da Inquisição — que quase sempre era contrária e prejudicial aos interesses portugueses — e ainda uma grande falta de pessoal e de quadros devidamente habilitados, não permitiram que a marinha se tivesse desenvolvido de forma a poder corresponder sempre às necessidades nacionais.

E quando se verificava uma melhoria no nosso poderio naval, logo inimigos poderosos, agindo quase sempre de forma implacável, desfaziem em poucos meses o trabalho de longos anos.

Por outro lado, terríveis tempestades fustigaram as nossas armadas fazendo sobrar muitos navios e ceifando muitas vidas, agravando ainda mais a precariedade da nossa situação naval.

Não obstante estas contrariedades pode-se afirmar que a marinha nos primeiros dezasseis anos de Guerra da Restauração, cumpriu, em especial, na Metrópole, no Brasil e em Angola, com o seu dever e com as missões que lhe foram impostas.

(119) — O General António Teles de Meneses foi culpado, injustificadamente, pelo insucesso da «Empresa de Cádiz», sendo exonerado das suas funções de Capitão General da Armada Real do Mar Oceano.

(120) — O Marquês de Montalvão devido a grandes problemas familiares — os seus parentes mais chegados, incluindo a mulher e um filho, continuaram a apoiar o Rei de Castela — foi preso mais de uma vez, vindo a falecer no Castelo de S. Jorge.

**O FINAL
DA
GUERRA DA RESTAURAÇÃO
(1656-1668)**

No dia 6 de Novembro de 1656 morreu⁽⁵²¹⁾, em Lisboa, o Rei D. João IV. Deixou como sucessor no trono o seu filho D. Afonso, uma criança de treze anos de idade, doente incurável, física e mentalmente.

Escreveu⁽⁵²²⁾ o Conde da Ericeira que «antes do juramento de el-rei D. Afonso houve alguns Ministros que propuseram, com grande zelo e cautela, à rainha que o dilatasse, até se averiguar se era remediável a sua incapacidade. . . A rainha, ainda que reconhecia a verdade destes discursos, considerava que dar principio ao seu governo com uma deliberação tão arrojada, em tempo tão perigoso, seria expôr-se a maior guerra civil da que receava externa».

Assim, em cerimónia solene, realizada em Lisboa no dia 15 de Novembro de 1656, D. Afonso VI foi jurado Rei de Portugal ficando, durante a sua menoridade, como Regente do Reino, a sua mãe, a Rainha D. Luisa de Gusmão.⁽⁵²³⁾

Só passados alguns dias a Rainha Regente «fez avisos às conquistas e aos ministros que assistiam nas Cortes da Europa» sobre a declaração do falecimento de D. João IV e da aclamação de D. Afonso VI.⁽⁵²⁴⁾

Ainda em Novembro foi enviada⁽⁵²⁵⁾ à Índia uma caravela mas esta, a dar crédito ao Conde da Ericeira, não teria chegado ao seu destino dado que «a nova da morte de el-rei D. João receberam os governadores pelo Capitão-mor D. Pedro de Lencastre, que chegou a Goa com quatro naus expedidas pela rainha regente»⁽⁵²⁶⁾ o que se verificou a 7 de Setembro de 1657.⁽⁵²⁷⁾ A Tânger, embora relativamente perto, só «nos primeiros de Janeiro chegou uma caravela de Lisboa com a nova da morte de el-rei D. João. . .»⁽⁵²⁸⁾.

⁽⁵²¹⁾ — A sua morte encontra-se descrita, em pormenor, pelo Conde da Ericeira em «Hist. de Portugal Restaurado», 2.º vol.

⁽⁵²²⁾ — Ob. ant. citada, 3.º vol., p. 15.

⁽⁵²³⁾ — Consulte-se na «Coleção Chronologica da Legislação Portuguesa», de Andrade e Silva o «Auto de Juramento de el-rei D. Afonso VI».

⁽⁵²⁴⁾ — Veja-se «Hist. de Portugal Restaurado», 3.º vol., p. 17.

⁽⁵²⁵⁾ — Veja-se «Hist. de Portugal Restaurado», 3.º vol., p. 57.

⁽⁵²⁶⁾ — O Prof. Dr. Alberto Iria no seu livro «Da Navegação Portuguesa no Índico no Sec. XVII», a pág. 159, indica: em 20 de Novembro desse ano de 1656, o Conselho Ultramarino refere-se à caravela que foi à Índia com o aviso da triste nova do falecimento de El-Rei D. João IV, ocorrido, como é sabido, em 6 desse mês e ano.» O Conde da Ericeira, a pág. 92 do 3.º vol. da ob. citada refere que essa noticia só foi conhecida através da armada de D. Pedro de Lencastre, que chegou a Goa em Setembro de 1657.

⁽⁵²⁷⁾ — Veja-se «Três Séculos no Mar» de Comdt. M. Esparteiro, I Parte, p. 123.

⁽⁵²⁸⁾ — «Hist. de Portugal Restaurado», 3.º vol., p. 87.

Porém, a Castela, a notícia do falecimento do rei português não levou muito tempo a chegar e o Rei Filipe IV «tratou logo . . . de dar o maior calor que foi possível às prevenções do exército . . . e fez espalhar que partia na primavera seguinte a recuperar Portugal, pelos mesmos passos de seu avô D. Filipe II». ⁽⁵²⁹⁾

A concretizar-se a ameaça do rei castelhano — que segundo a informação ⁽⁵³⁰⁾ de um agente secreto «se ofereci en persona par ir a la conquista de Portugal» — repetir-se-ia a invasão de 1580. Assim, o exército espanhol entraria pela fronteira de Elvas, marcharia por Estremoz, Arraiolos e Montemor-o-Novo até atingir a região de Almada, para depois lançar um ataque sobre Lisboa. Simultaneamente a esquadra espanhola sairia de Cádiz, assolaria a costa portuguesa e apoiaria por mar o avanço das forças terrestres. Ao chegar à embocadura do Tejo ou forçaria a barra ou desembarcaria na costa de Cascais e Estoril uma força que atacaria a capital. ⁽⁵³¹⁾

A corroborar esta ameaça chegavam a Lisboa estranhas informações: muitas delas vindas através de pescadores algarvios. Assim, dizia-se que o rei castelhano, com os seus conselheiros, estudava um mapa da costa portuguesa e que mandara preparar apressadamente uma armada de quarenta navios. ⁽⁵³²⁾

A situação em Portugal nos finais do ano de 1656, era muito grave. Parecia que a terceira fase da Guerra da Restauração ia ter uma forte componente marítima. Ora o país tinha pouco mais de vinte navios de linha, alguns dos quais já muito velhos — como era o caso do galeão «São Baltazar», que ainda datava do período filipino — não tinha uma armada suficiente para assegurar o domínio marítimo como também as suas fortificações costeiras não poderiam sustar por muito tempo qualquer ataque inimigo.

Embora Portugal não estivesse preparado para uma eventual guerra no mar não surgiu nenhuma figura, de marinheiro ou de político, que procurasse aumentar o poder defensivo das nossas costas, e a nossa capacidade naval, praticamente reduzida aos seguintes navios:

⁽⁵²⁹⁾ — Idem, p. 21.

⁽⁵³⁰⁾ — *Synopse*, 2.º vol., p. 16.

⁽⁵³¹⁾ — Em 29 de Julho de 1580 e Duque do Alba, à frente de um exército com 30.000 homens, partiu de Badajoz, atravessou a fronteira em Elvas, passou por Estremoz, Évora e Montemor-o-Novo e atingiu Setúbal para embarcar nos navios da esquadra do Almirante D. Álvaro de Bazán, Marquês de Santa Cruz. Seguidamente a armada fez-se de vela e foi desembarcar as forças, no dia 20 de Agosto, nas costas do Guincho, a oeste da ermida da Guia. Depois as tropas invasoras marcharam sobre a fortaleza de Cascais que foi atacada e conquistada. O mesmo sucedeu com a Torre de S. Julião da Barra, então considerada como a principal fortaleza da margem norte do Tejo. Depois, tranquilamente, os castelhanos marcharam para Lisboa enquanto a sua armada, num total de 61 navios, subia o Tejo, recebendo a rendição da Torre de Belém e da Torre da Caparica. A única oposição que tiveram foi na Ribeira de Alcantara onde os esperavam as forças de D. António Prior do Crato, apenas com 10.000 homens, dos quais 2.000 eram escravos, mas todos mal armados e organizados.

⁽⁵³²⁾ — *Synopse*, 2.º vol., p. 18.

TIPO	NOME	DATA	OBS.
Nau	Bom Jesus do Carmo	1656-1660	
Caravela	N.S. da Boa Viagem	1655-1657	
Galeão	N.S. da Conceição Grande	1655-1656	
Galeão	N.S. da Conceição e S. António	1644-1668	
Nau	N.S. da Conceição de Pernambuco	1656-1666	
Nau	N.S. da Conceição do Rio	1655-1666	
Nau	N.S. da Graça dos Mártires	1652-1657	
Nau	N.S. da Guia e S. João Baptista	1644-1674	
Nau	N.S. da Luz (ou Fortuna)	1648-1661	
Náveia	N.S. da Madre dos Milagres	1644-1667	
Galeão	N.S. da Natividade e S. António (ou S. António da Natividade)	1656-1663	
Fragata	N.S. da Oliveira	1651-1667	
Galeão	Sacramento	1650-1659	
Nau	Santa Cruz	1650-1656	
Palácio	Santa Aguilinha	1656	
Fragata	Santo António	1656	
Galeão	Santo António da Esperança	1644-1656	
Galeão	S. Baltazar	1640-1656	
Galeão	S. Francisco	1650-1672	
Galeão	São Gonçalo	1656-1675	
Galeão	São Lourenço	1650-1659	
Galeão	São Pedro	1649-1675	
Galeão	São Teodósio	1649-1662	
Galeão	São Tomé	1661-1668	
Nau	São Vicente	1656-1661	

Como disse ⁽⁵³³⁾ uma conceituada figura da época, o Mestre de Campo António Galvão, a ameaça marítima «se á de desfazer em fumo» e, certamente todos os portugueses pensaram de maneira semelhante.

Por isso, no aspecto de defesa marítima pouco se fez no ano de 1657. Prepararam-se ⁽⁵³⁴⁾ três navios «que nos rios da Galiza deviam ir hostilizar o inimigo», para os quais foi nomeado «Governador» Francisco de Brito Freire, ⁽⁵³⁵⁾ e três capitães para os comandarem, podendo o mais antigo exercer as funções de «almirante».

Para a Armada Real, e na ausência do Conde de Vila Pouca de Aguiar, nomeou-se ⁽⁵³⁶⁾ como «governador» o almirante Luís da Silva Telles, «com soldo e prerrogativas de General». Ainda, relacionado com a preparação da Armada Real foi «encarregado da superintendência dos navios de fogo» o Capitão D. João Colart, do comando da Fragata Fortuna o francês Carlos de Bils e do navio São Francisco o Capitão Justo de Bils. Quanto ao Terço da Armada foi nomeado seu comandante, o Mestre de Campo Diogo Gomes de Figueiredo «devido à experiência que tinha das coisas militares de terra e mar».

No tocante à defesa costeira houve, apenas, ⁽⁵³⁷⁾ a preocupação «de dar forma à defesa de Lisboa» e «defender-se» Setúbal e Peniche. Praticamente todo o esforço bélico de Portugal orientou-se para a defesa das fronteiras alentejanas ⁽⁵³⁸⁾ onde,

⁽⁵³³⁾ — Synopse, 2.º vol., p. 19.

⁽⁵³⁴⁾ — Veja-se o Decreto do Conselho de Guerra de 1 de Agosto de 1657.

⁽⁵³⁵⁾ — Idem, de 7 de Agosto.

⁽⁵³⁶⁾ — Idem, de 8 de Outubro.

⁽⁵³⁷⁾ — Vejam-se os Decretos do Conselho de 1 de Maio de 1657.

⁽⁵³⁸⁾ — Consulte-se, a obra editada pela Academia Portuguesa de História intitulada: «Cartas dos Governadores da Província do Alentejo a El-Rei D. João IV e a El-Rei D. Afonso VI, publicadas e prefaciadas por Laranjo Coelho».

desde Abril e Maio de 1656, os espanhóis atacavam em força, porém sem grande êxito. (239)

Salienta-se que até o próprio Rei D. Afonso VI — embora fosse uma criança de 13 anos — se sentiu (240) na necessidade de se declarar «Capitão General do exército do Alentejo, para nos trabalhos e perigos de guerra... ser companheiro dos seus vassallos».

O rei não chegou a exercer as suas funções e os portugueses souberam enfrentar as forças espanholas e, se nem sempre tiveram chefes à altura das circunstâncias — e por isso sofreram alguns revezes — conseguiram, contudo, quebrar o ímpeto castelhano e sustar a ofensiva inimiga.

Assim, Portugal, retomou Marvão e alcançou a vitória de Linhas de Elvas que, no dizer (241) de Carlos Selvagem, demonstrou «a impossibilidade da Espanha recuperar Portugal pela força das armas; mas não menos se demonstrava que, semelhantemente ao que sucedera a D. João I, apesar das vitórias de Nuno Álvares, Portugal não podia impôr à Espanha uma paz vitoriosa».

Porém, no ultramar, a situação portuguesa era bem diferente. (242) No Brasil e em Angola os holandeses tinham sido expulsos e, na costa oriental africana, Moçambique continuava a não merecer interesse às potências europeias.

Mas, na Índia, a situação era bastante grave, em parte devido à incompetência e incúria dos dirigentes, como então escreveu um capitão-mor de uma das Armadas de Viagem, Bartolomeu de Vasconcelos da Cunha, (243) «ganhou-se a Índia com o maior valor; e perdê-se com a maior falta d'elle» — palavras que se aplicaram, através dos séculos, para todo o imenso Império Ultramarino de Portugal.

Com efeito, nesta ocasião, Ceilão estava irremediavelmente perdida e as pequenas fortalezas e feitorias disseminadas ao longo do sub-continente indiano, pelas paragens do Oriente — com excepção de Goa, Damão, Diu, algumas Praças do Norte e o longínquo Macau e Timor — estavam condenados a cair nas mãos dos ingleses e holandeses, já senhores dos mares e comércio orientais.

A vertente marítima, no curto período dos três anos que durou a 3.ª fase da Guerra da Restauração, foi, pois, muito reduzida.

(239) — No entanto a Espanha podia ter um maior empenhamento militar por estar menos sobrecarregada. Com efeito tinha vencido a Guerra da Catalunha e subjogado Nápoles. Além disso a guerra civil que levava em França permitia-lhe não empenhar neste país grandes contingentes de tropas.

(240) — Veja-se o Doc. do Cons. de Guerra de 30 de Agosto.

Do livro «D. Luisa de Gusmão» de Hipólito Raposo, p. 243 transcreve-se: «Na primeira reunião do Conselho de Estado da sua regência, D. Luisa fazia propôr q sendo assy conveniente queria passar a Alem Tejo pª assistir a suas armas, em defença de seus vassallos. Por unanimidade, o Conselho votou contra tal propósito, firmando-se em evidentes razões de interesse público.»

(241) — In «Portugal Militar», p. 432.

(242) — Consulte-se, pelo seu grande interesse, a exposição que se encontra junta com o Decr. do Cons. de Guerra de 26 de Outubro de 1657, transcrito, na íntegra, por Chaby in Synopse, 2.º vol., p. 27.

(243) — Veja-se a carta de Bartolomeu de Vasconcelos da Cunha ao Rei de Portugal, de 23 de Novembro de 1657, existente no Arq. Hist. Ultramarino; Índia — Papeis Avulsos, ano de 1567, transcrita na íntegra por Alberto Iria, ob. cit., p. 270 a 276.



Certamente que nos princípios do ano de 1657⁽⁵⁴⁴⁾ começou-se a formar, em Lisboa, a «Armada de Viagem à Índia», que era composta pelos seguintes navios:

NAVIOS	TON	BF	PESSOAL	OBS.
Nau Bom Jesus da Vidigueira Galeão St.ª M.ª de Anjea Galeão São Lourenço Caravela N.S. da Boa Memória		36	Cap. Jerónimo de Carvalho Cap. António de Moura Cap. António de Almeida Soares Cap. Veríssimo Pereira Correia	Cap. Navio Part.

Tinha, esta armada, como Capitão-mor D. Pedro de Lencastre e o seu Almirante, conforme tendência que se estava então a esboçar,⁽⁵⁴⁵⁾ era «exercido pelo Capitão mais antigo». Largou do Tejo a 4 de Abril transportando o novo Vice-Rei da Índia António Teles de Meneses, Conde Vila Pouca de Aguiar e ex-«Governador»⁽⁵⁴⁶⁾ da Armada Real e o Capitão-Geral dos Galeões da Armada de Alto Bordo do Mar da Índia, Luis de Mendonça Furtado e Albuquerque. Esta armada só a cinco de Setembro chegou a Mormugão e, dois dias mais tarde subiu o Rio Mandovi, fundeando em Goa.

Foi uma viagem calma, havendo só a registar a morte, por doença, do Vice-Rei António Teles de Meneses, «... de complexão robusta (mas) a idade era muita e a viagem larga» como frizou⁽⁵⁴⁷⁾ o Conde da Ericeira.

Quando chegaram a Goa o Governo Provisório da Índia⁽⁵⁴⁸⁾ preparava uma armada — que pretendia que fosse a mais forte possível — para combater a esquadra holandesa que continuava a bloquear a costa goesa.

Com efeito a «Armada de Torna-Viagem» do ano de 1657, composta pela nau «Nossa Senhora da Graça dos Mártires», galeões «Santíssimo Sacramento» e «Nossa Senhora da Natividade e Santo António» teve que aguardar desde meados de Março até ao meio de Maio para largar pois duas esquadras holandesas, uma sob o comando do Almirante Pieter de Bieter, composta por cinco grandes patachos, e outra comandada pelo Almirante Roathaas, com três galeões, pairavam ao largo da costa. Por isso a partida das naus para Lisboa teve que ser sustada até 17 de Maio, altura em que os holandeses se retiraram. Só então a «Armada de Torna-Viagem» largou de Goa, em dia que não podemos apurar tendo, porém, o galeão «Santíssimo Sacramento» sido substituído pelo patacho do «Trato de Moçambique».

Mas, a 9 de Setembro, seis navios holandeses, sob o comando do Almirante Adriaan Roathaas voltaram a bloquear a barra de Goa mantendo-se, contudo, fora das vistas de terra. Dias depois, a 15 de Setembro, foram reforçados com mais

⁽⁵⁴⁴⁾ — Segundo Alberto Iria, *ob. citada*, p. 160, «Ainda em 1657, mas em 6 de Fevereiro, ocupara-se o Conselho Ultramarino da nomeação de pessoas para capitão de um navio dos três que nessa monção, haviam de passar à Índia».

⁽⁵⁴⁵⁾ — Ao que se depreende pela análise do Decreto do Conselho de Guerra de 7 de Agosto de 1657 e da relação que o acompanhava.

⁽⁵⁴⁶⁾ — Designação que começa a surgir nos decretos do Conselho de Guerra, como por exemplo os Decretos de 7 de Agosto e 8 de Outubro de 1657.

⁽⁵⁴⁷⁾ — In: «Hist. de Portugal Restaurado», 3.ª vol., p. 92

⁽⁵⁴⁸⁾ — Foi eleito em 22 de Maio de 1657 e era constituído por Manuel Mascarenhas Homem, António Sousa Coutinho e Francisco de Melo e Castro, que faleceu nos finais desse ano.

três navios do comando do Almirante Pieter Bieter e, a 17 de Novembro pela armada do Almirante Rickloff von Goens, que assumiu o comando supremo de todos os navios.

A 19 de Setembro, numa demonstração de força, a armada holandesa bordejou a costa goesa mantendo-se à distância de tiro dos nossos fortes que, contudo, não abriram fogo. Não obstante a superioridade naval das suas forças, os holandeses não intentaram qualquer desembarque ou mesmo o apresamento ou destruição de embarcações de pesca.

Perante esta ameaça dos holandeses e prevendo-se um ataque destes, começaram os preparativos para a formação de uma armada, enquanto que, apressadamente, se reforçavam todas as fortificações marítimas.

Ainda as naus vindas de Lisboa estavam a receber as beneficiações próprias depois de uma longa viagem quando voltaram a surgir junto à barra do Mandovy alguns navios holandeses. Imediatamente e sem que para tal estivesse autorizado e ainda com a agravante de ter a sua nau «desenxarceada para se consertar, e com poucos marinheiros que aua nela, e nenhu aperçibimento»⁽⁵⁴⁹⁾ Bartolomeu Vasconcelos da Cunha, comandante da nau «Bom Jesus do Carmo» dirigiu-se ao inimigo para, segundo as suas palavras,⁽⁵⁵⁰⁾ ter «o gosto de perder a vida em sua defença; esteue nella todo o tempo, que o inimigo esteue na barra».

Por este procedimento, pouco sensato e muito indisciplinado, Bartolomeu Vasconcelos foi repreendido pelo governo da Índia o que o levou a escrever ao rei uma extensa carta⁽⁵⁵¹⁾ pretendendo justificar a sua acção.

Pouco tempo depois, enquanto «se preparava a armada de alto bordo» pretendeu formar uma pequena esquadra com dois dos navios vindos do Reino e com os galeões «Santissimo Sacramento», «São Tomé» e «São Francisco», para ir expulsar os navios holandeses da embocadura do Mandovy, o que também não foi aceite pelos governadores da Índia.

O Regimento da armada que ia enfrentar os holandeses foi dado a Luís Mendonça Furtado como Capitão Geral da Armada de Alto Bordo do Estado da Índia no dia 11 de Janeiro,⁽⁵⁵²⁾

Nesse mesmo, dia, o Capitão Geral elaborou o «primeiro Regimento. . . que deo aos Capitães dos Galeões de sua companhia».⁽⁵⁵³⁾

Conforme palavras do Conde da Ericeira,⁽⁵⁵⁴⁾ na «noite antecedente mandou — Furtado de Mendonça — repartir os regimentos pelos capitães de mar e guerra e não levando, o que tocava a Bartolomeu de Vasconcelos, a especialidade que se lhe havia prometido, escreveu a Luís de Mendonça um escrito, em que dizia, além de outros desconcertos, que enquanto se lhe dilatava tomar mais satisfação do agravo que recebia, fizera com os pés em pedaços o regimento que lhe mandara; e fez dezação do posto».

⁽⁵⁴⁹⁾ — Veja-se a extensa carta de Bartolomeu Vasconcelos da Cunha transcrita por Alberto Iria no seu já muito citado livro «Da Navegação Portuguesa no Índico no Século XVI» a pág. 270 a 276.

⁽⁵⁵⁰⁾ — Idem.

⁽⁵⁵¹⁾ — Idem.

⁽⁵⁵²⁾ — Idem.

⁽⁵⁵³⁾ — Transcrito por Alberto Iria, *ob. cit.*, p. 277 a 280.

⁽⁵⁵⁴⁾ — Idem, p. 283.

A atitude de Vasconcelos da Cunha, além de altamente indisciplinada, era injusta dado as condições especiais em que era distinguido pelos governadores da Índia na seguinte cláusula do Regimento outorgado à Mendonça Furtado: ⁽⁵⁵⁵⁾

«Em vossa companhia sayem as duas naos Bom Iesu do Carmo, e da Vidi — gueira, e como D. Pedro de Lencastre e Bartolomeu de Vasconcellos da Cunha seião capitães mores da Viagem do Reino, e se offercessem com deliberação a hir nas mesmas naos a brigar hão de leuar suas bandeiras de capitarias, e ter jurisdição sobre a gente que vay nelas, mas no conflicto de guerra seguirão vossas ordens para o que lhas dareis por escrito com a moderação e cortezia que de vos se espera, e lhas he devido, e de suas qualidades e ualor...».

Face à atitude de Vasconcelos da Cunha, este foi substituído por D. Manuel de Mascarenhas mas, à hora da partida da armada, embarcou no seu navio como simples soldado e, neste posto, entrou em todas as acções. ⁽⁵⁵⁶⁾

A armada portuguesa teria deixado as águas do Mandovy em 12 de Janeiro de 1658 ⁽⁵⁵⁷⁾ mas, o mau tempo, obrigou-a a recolher-se, dando fundo ao abrigo da artilharia das fortalezas da barra de Goa.

Por seu lado a armada holandesa também fora obrigada a refugiar-se e, por coincidência, foi fundear a uma escassa légua da armada portuguesa.

As duas armadas, portuguesa e holandesa, eram constituídas pelos seguintes navios:

NAVIOS	TON	B.F.	TRIP.	PESSOAL	OBS.	
ARMADA PORTUGUESA						
Gal. Santissimo Sacramento		54	270	General dos Galeões do Mar da Índia L. Mendonça Furtado	Capitane: Almirante:	
Gal. S. António da Esperança		40	260	Cap. Pereira Correa		
Gal. St.ª Maria de Arênia		36	100	Alm. A. Pereira		
Gal. S. Tomé		30	180	Cap. Rodrigues Vegas		
Gal. S. João e S. Jacinto		30	150	Cap. Gaspar P. dos Reis		
Gal. S. Lourenço		30	100	Cap. D. Rodrigo de Monsanto		
Gal. S. Francisco		30		Cap. José Pereira Meneses		
Nau Bom Jesus da Vidgueira		30		Cap. Manuel André		
Nau Bom Jesus do Carmo		30		Cap. Jerónimo de Carvalho		
Patacho St.ª Teresa de Jesus				Cap. D. Manuel de Mascarenhas		
Frota de Ramos Navios — 6		12		Cap. Antonio de Salcanta		
ARMADA HOLANDESA						
— 1.ª Divisão				Bernardino de Távora		Governador: Almirante: Comandante
Nau Pterix	800	49		L. Alvares da Távora		
Patacho Weerp	540	38		Alm. R. von Goens		
Patacho Zierickzee	400	36		Alm. A. Roelhaas		
— 2.ª Divisão				Cap. J. Lippers		
Patacho Ter Tioelen	380	39		Cap. Daniel de Vries		
Patacho Ter Schelling	520	39		Cap. Adriaan von Leenen		
Patacho Looswein	400	26		Cap. von Middelhout		
— 3.ª Divisão				Cap. J. L. Meeuwer		
Patacho Vriesland	400	36		Cap. R. Jansen van Amsterdam		
Patacho Wolkum	350	34		Cap. Reinierenen		
Patacho Goutbloen	540	35		Cap. Jon Campas		

⁽⁵⁵⁵⁾ — In «Hist. de Portugal Restaurado», 2.º vol., p. 191.

⁽⁵⁵⁶⁾ — Transcrito por Alberto Iria, ob. cit., p. 277.

⁽⁵⁵⁷⁾ — Veja-se «Três Séculos no Mar» de Comdt. Esparteiro, II Parte/1.ª vol., p. 32 e I Parte p. 116.

Com a melhoria do tempo, a 20 de Janeiro, ⁽⁵⁶⁸⁾ as duas armadas deixaram os seus fundeadouros para rumarem para o largo. O seu encontro foi assim descrito ⁽⁵⁶⁹⁾ pelo Conde da Erceira:

«Ao romper da manhã desamareou Luís de Mendonça, seguido dos mais navios. Achou já à vela a armada de Holanda, que, com a diligência possível, se fez na volta do mar, mostrando não querer esperar a contenda. Adiantou-se Luís de Mendonça na capitânia, que era bom navio de vela, e alcançando dois navios holandeses começou a canhoá-los. Voltou a sua capitânia a socorrê-los, e, incorporados, seguiu a sua derrota, e a nossa armada o seu alcance, separada da capitânia em tão larga distância que, cerrando a noite, não deu Luís de Mendonça vista dos mais navios nem da almiranta, que atracou com uma nau holandesa, que deixou dentro da almiranta a bandeira do gurupés. O Bom Jesus do Carmo e S. Tomé também pelejaram com a artilharia, mas pouco espaço. Os holandeses desculpavam o desdouro desta retirada, dizendo que era o seu regimento não pelejar com a nossa armada, e só lhes mandava detê-la, para que não socorresse Jafanapatão que tinha sitiado.

Recolheu-se Luís de Mendonça na manhã seguinte, e entendendo que lhe não servia o patacho que levava, o desarmou, e dividiu pelas naus a guarnição. Saiu segunda vez passados poucos dias, procurando emendar no regimento os erros da primeira jornada. Os holandeses da mesma sorte se fizeram à vela, e foram percorrendo pela costa abaixo, seguidos à barlavento da nossa armada. E chegando quase a poder abordá-la, se fizeram os holandeses ao mar. Luís de Mendonça mandou tirar uma peça, e, não sendo entendida dos capitães de mar e guerra dos mais navios, voltou a Goa. E chamando a bordo os capitães, os repreendeu de não atracarem os navios holandeses ao sinal da peça que tirou. Respondeu-lhe D. Manuel Mascarenhas, que o regimento que ele havia dado não especificava que o sinal da peça fosse para se atracarem os navios; e que sendo eles obrigados a guardar o regimento, ficava por sua conta dar a razão por que se havia posto aos bordos com os inimigos podendo atracá-los.

Conhecendo Luís de Mendonça o fundamento desta justificada desculpa, mandou recolher os capitães aos seus navios, e os governadores agradeceram a D. Manuel o seu zelo. E destinado a sua nau para haver de passar nela ao reino Bartolomeu de Vaconcelos, mandaram preveni-la, e D. Manuel se recolheu a sua casa. Saiu terceira vez Luís de Mendonça, e tornou a recolher-se, sem mais efeito que alguns mortos das balas inimigas. Voltou quarta, prometendo seguir os holandeses até Batávia, ou desbaratá-los se se resolvessem a pelejar. Com este intento levantou ferro de noite; mas os holandeses, que não dormiam, se fizeram à vela

⁽⁵⁶⁸⁾ — O Comdt. Marques Esparteiro, ob. cit., I Parte, p. 116 indica que foi a 4 de Janeiro.
⁽⁵⁶⁹⁾ — In «Hist. de Portugal Restaurado», 3.º vol., p. 192 e seguintes.

com grande ordem e diligência. E estando já a nossa armada entre a sua, acalmou o vento. Ficou a capitania entre quatro navios, com que pelejou furiosamente; porém, ficando desaparelhada com as muitas balas que receberam todas as obras, não pôde acudir aos mais navios. Ao mesmo tempo pelejou a nau S. Tomé com quase toda a armada de Holanda, porém, com pior fortuna, porque, morto o capitão Francisco Gomes da Silva, que a governava, e outra muita gente, se lhe ateou o forgo da artilharia no velame, que estava tendido fora da nau, e se queimou miseravelmente, não lhe acudindo a almiranta, como pudera, porque o almirante ficou desaccordado de um estilhaço que lhe deu pelos peitos.

Salvou-se alguma gente da que se lançou a nado por diligência do ajudante Francisco Garcia. Os holandeses recolheram a outra parte e receberam neste dia considerável perda; porém, não foi bastante para largarem a barra, e continuaram na assistência dela até os últimos de Maio, que se recolheram, respeitando as tormentas do Inverno».

Pela admirável descrição do Conde da Ericeira, certamente que baseada em depoimentos de testemunhas presenciais, e documentos oficiais, tiram-se interessantes ilações das acções das duas armadas.

O número de unidades era, sensivelmente idêntico — dez navios portugueses contra nove holandeses, fora os navios de remos e de transportes — mas os galeões portugueses eram alterosos, pesados, ronceiros e pouco manobreados.

A artilharia dos navios holandeses era em maior número — 335 canhões contra 310 — e de maior potência, com peças de 40 libras quando a dos portugueses não excedia as 24 libras⁽⁶⁰⁾.

A estas vantagens dos holandeses os portugueses opunham uma maior combatividade, especialmente na abordagem, e maior técnica marinheira, aproveitando ao máximo todas as possibilidades de manobra dos seus navios.

Tudo levava a crer que ia travar-se, junto à «barra de Goa», a maior batalha naval na época da Restauração, mas tal não sucedeu.

Praticamente só se verificaram pequenos empenhamentos entre duas ou três unidades, recontros esses que se prolongaram durante três meses, sem outras consequências que pesadas baixas em mortos e feridos e grandes avarias nos navios.

Como particularidade dessas lutas o facto de, ao findar o dia, as duas esquadras separavam-se: enquanto os holandeses «iam refresca-se na volta do mar», os portugueses iam «preparar-se na volta de terra».

Num dia em que os nossos, por motivo de maiores reparações nos seus navios, não saíram para o mar, os holandeses foram desafiar-los passando a sua armada bem junto da Fortaleza de Aguada.

Não obstante a perícia dos nossos marinheiros — o Almirante António Pereira⁽⁶¹⁾ levou o seu galeão Santo António da Esperança a roçar a grinalda do navio almirante inimigo «levando-lhe a bandeira da pópa com o gurupés» — e a facilidade de se recolherem a Goa para fabricos, a nossa Armada foi a que maio-

(60) — Em Portugal, praticamente a partir de 1640, as bocas de fogo passaram a ser designadas por «calibres», isto é, pelo peso da bala de ferro referido em «Libras» sendo cada uma igual a 453,592 gramas.

(61) — Segundo o Comdt. Marques Esparteiro, ob. cit., I Parte, p. 120, «António Pereira era Pilotó e fazia de almirante e capitão».

res perdas e danos sofreu — um navio afundado, o galeão S. Tomé⁽⁵⁶²⁾, além de maior número de mortos e de feridos. Acresce, ainda, que foi a primeira a abandonar a zona de combate, recolhendo a Goa, definitivamente, a 14 de Abril, enquanto os navios holandeses se mantiveram a pairar ao largo da costa por mais de um mês, só regressando a Ceilão em finais de Maio.⁽⁵⁶³⁾

A indisciplinada atitude de Vasconcelos da Cunha teria levado Mendonça Furtado, quando em 12 de Março de 1658 passou aos seus capitães novo Regimento, a indicar que «parece o acertado que parta a não Bom Jesus do Carmo para o Reino, e nessa consideração a mandarão os governadores da Índia recolher, e se dasamou a vae carregando para hauer de fazer Sua Viagem. . . .»

Porém, quando a nau «Bom Jesus do Carmo», juntamente com quatro navios, procedia ao seu carregamento junto à Fortaleza da Aguada, a esquadra holandesa, num golpe de audácia, surgiu inopinadamente e, num ataque de surpresa, conseguiu apoderar-se de três navios e fazer com que os outros dois dessem à costa, onde se despedaçaram. Dos navios apresados fazia parte a nau «Bom Jesus do Carmo» cuja tripulação preferiu incendiá-la⁽⁵⁶⁴⁾ a que fosse levada pelos holandeses.



Nos primeiros dias de Março de 1658 foi publicado em Lisboa um Alvará⁽⁵⁶⁵⁾ abolindo vários privilégios da Companhia do Comércio do Brasil e estabelecendo normas mais rigorosas para a navegação dos seus navios.

Assim, «a Companhia seria obrigada a enviar infalivelmente cada ano uma Frota, procurando que partisse no mês de Setembro, até princípio de Outubro, e dando ordem com que todos os anos entrasse neste Reino outra, pelo prejuizo que de sua falta resultaria; e que para cada Frota armaria a Companhia pelo menos dez navios de até cinco mil toneladas, (*) com artilharia, e lotação de gente de mar e guerra proporcionada; e somente na ocasião do comboy em que fosse a sua capitânia grande, que hoje tem, satisfaria com mandar nove navios armados, na

⁽⁵⁶²⁾ — Veja-se Alberto Iria, *ob. cit.*, p. 65.

⁽⁵⁶³⁾ — Sobre estas acções navais, conhecidas pelo nome genérico de «Combate da barra de Goa» consulte-se: «Subsídios para a História das guerras da Restauração» pelo Almirante Botelho de Sousa e «Três Séculos no Mar» do Comdt. Marques Esparteiro, em especial a I Parte, p. 114 e seguintes.

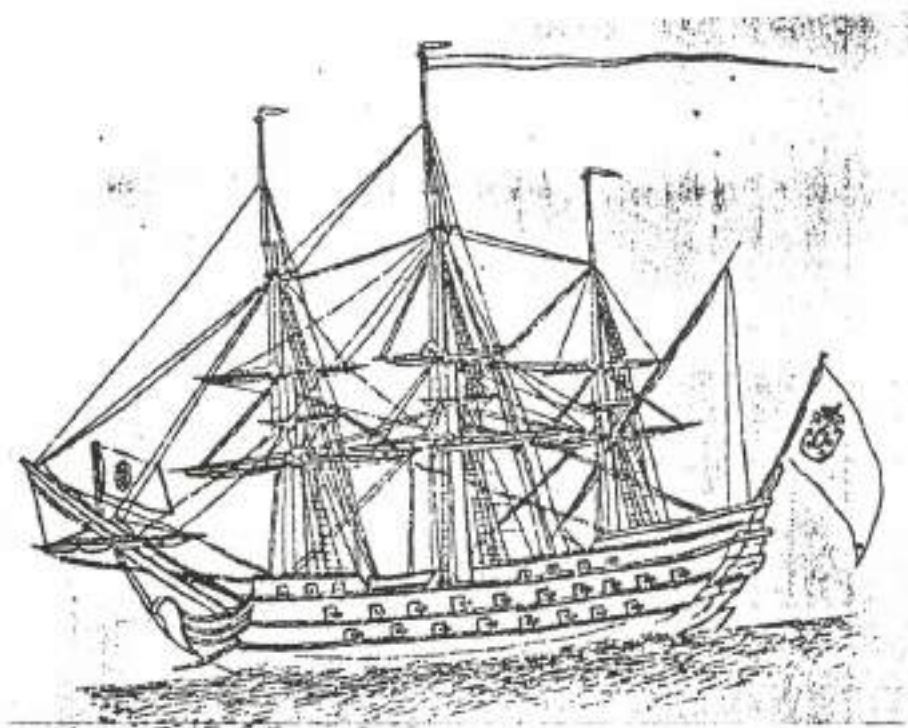
⁽⁵⁶⁴⁾ — Veja-se Alberto Iria, *ob. cit.*, p. 165. O Comdt. Marques Esparteiro em «Três Séculos no Mar», II Parte, 1.º vol., p. 32, apresenta outra versão e dá a nau «Bom Jesus do Carmo» como surta em Mormugão em 21 de Setembro de 1660.

⁽⁵⁶⁵⁾ — Transcrito, na íntegra, por Andrade e Silva in «Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa».

(*) — Afigura-se-nos ser gralha tipográfica, ou erro humano, pois, à data, não havia na carreira do Brasil navios com mais de 500 toneladas, estes eram considerados «verdadeiros monstros». Consulte-se o interessante estudo de Hermann Wätjen, «O Domínio Colonial Holandez no Brasil».



Vista da Cidade de S. Paulo de Luanda, segundo uma gravura da obra de Bariseus, C. 1644



Galeão Nossa Senhora da Ajuda (1660-1673)
Reprodução de «Três Séculos no Mar», de Marques Esparteiro

forma subdita; e que os ditos navios do comboy da Companhia seriam preferidos a todos os mais em se lhe dar a carga necessária, e conveniente ao estado em que deviam vir para poderem pelejar. . . E a Companhia será obrigada a mandar todos os anos a sua Armada, e a fazer vir em cada um deles uma Frota do Brasil, tudo na forma e com as declarações acima declaradas».

A «Armada do Capitão-mor D. Jerónimo Manuel de Melo», constituída pelos galeões «Bom Jesus de S. Domingos» e «Nossa Senhora do Populo» largou do Tejo rumo à Índia, em 19 de Abril de 1658.

Contrariamente ao que tudo levava a crer pois os navios eram novos e a tripulação experimentada, a viagem não foi boa.

Ao que parece o primeiro fora lançado à água em 1658 e o segundo a 13 de Abril de 1657, em águas da Baía, mas fabricado com a madeira dos dois navios «Santo Tomás» e «Santo António da Esperança»⁽⁶⁶⁶⁾.

Ainda no mar das Canárias, no galeão «Bom Jesus de S. Domingos» navio capitania, «o mastro grande dera um estalo»⁽⁶⁶⁷⁾ o que obrigou a reparações, tarefa morosa e que resultou apartar-se do navio almirante, o galeão «N.ª S.ª do Populo», capitaneado por Manuel de Velho Brito. Os navios só voltaram a encontrar-se em Goa, o que já não sucedeu à sua tripulação pois grande parte dela veio a morrer durante a viagem.

O «Bom Jesus de S. Domingos», depois de ter escalado Baçaim — «onde deixou o cabedal, as moedas de ouro de 4 cruzados e a via de Sua Magestade» —⁽⁶⁶⁸⁾ chegou a Goa a 18 de Setembro, um pouco antes de dez navios holandeses estabelecerem novo bloquo naval⁽⁶⁶⁹⁾. Por isso os governadores da Índia⁽⁶⁷⁰⁾ acharam por bem, em 21 de Setembro, mandarem António de Carvalho embarcado numa galveta⁽⁶⁷¹⁾ avisar o galeão «Nossa Senhora do Populo» do perigo que corria. Simultaneamente um «aviso» comandado por Pêro da Silva que seguia para Chaul e Baçaim, teve também, como missão secundária, procurar contactar até dez de Outubro, o galeão «N.ª S.ª do Populo»⁽⁶⁷²⁾.

Mas todas as pesquisas foram infrufleras e só se vieram a ter novas do procurado galeão em Maio do ano seguinte, quando este navio entrou, certamente com muito que contar, na barra de Goa.

Do ano de 1658 há a registar, no que se relaciona com a vida do mar, o Regimento da Repartição das Presas⁽⁶⁷³⁾, publicado em 9 de Agosto. Este Regimento é uma compilação da legislação até à data publicada sobre presas. Friza-se que

⁽⁶⁶⁶⁾ — Veja-se «Três Séculos no Mar» respectivamente I Parte, p. 124 e II Parte, 1.º vol., p. 32.

⁽⁶⁶⁷⁾ — Idem, II Parte, 1.º vol., p. 33.

⁽⁶⁶⁸⁾ — Idem.

⁽⁶⁶⁹⁾ — Sete destes navios encontravam-se ao largo da costa goesa e três em Vingurtá. Veja-se «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 124.

⁽⁶⁷⁰⁾ — Veja-se «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 124.

⁽⁶⁷¹⁾ — Ligeira embarcação indiana.

⁽⁶⁷²⁾ — Veja-se «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 124.

⁽⁶⁷³⁾ — Este Regimento é mencionado por Costa Almeida no «Repertório Remissivo», contudo Andrade e Silva na «Col. Chron. da Legislação Portuguesa» não o transcreve nem a ele se refere.

Portugal foi dos primeiros países do mundo a legislar sobre esta matéria. Já o Rei D. Dinis, no seu célebre «Regimento do Almirante, e do que pertence ao seu officio»⁽⁵⁷⁴⁾, que se julga datar de 1317, estabelece, no seu parágrafo 15, os princípios de repartição «de todas as cousas, que ganhar, e pilhar por mar nas gualles dos inimigos da fe, ou dos inimigos dos nossos Reynos». Mais tarde, o Rei D. João I, por Carta Régia de 3 de Junho de 1388, aprovou o «Regimento de Presas», da mesma data. A partir de então, até quase aos nossos dias, é muito vasta a legislação portuguesa sobre a matéria⁽⁵⁷⁵⁾.

Também deve ser referida, na cronologia da legislação respeitante ao ano de 1658, o decreto de 21 de Março e as consultas que o originaram, sobre a «schola de artilheiros, que João Nunes da Cunha Governador das Armas da Comarca de Setúbal aponta, conuem criarse na Fortaleza de S. Phelipe daquela villa com o fim de exercitar esta gente... (e) se possa servir della nas Armadas front.^{as}, e conquistas desde Reyno...»⁽⁵⁷⁶⁾.

A ideia, apesar do seu interesse, não teve seguimento mas ficou lançada a semente que levaria o Alvará de 2 de Abril de 1762 a estabelecer na fortaleza de S. Julião da Barra a Aula d'Artilharia, donde «... deviam sahir destacamentos para as guarnições de todas as fortalezas da marinha, Castelo de S. Jorge, Presídio de Beiroas, guarnições das naus da armada, e para outros trabalhos a estas pertencentes»⁽⁵⁷⁷⁾.

O último diploma do ano de 1658, relacionado com a vida marítima, é o Decreto do Conselho de Guerra de 29 de Agosto que proibia que se não prendessem nem impedissem de forma alguma os soldados que quizessem assentar praça na «Armada da Companhia Geral do Brasil».



Em finais de Janeiro de 1659 largou de Lisboa a Frota do Brasil, sob o mando superior de Salvador Correia de Sá. Não nos foi possível saber qual a constituição dessa frota, da qual fazia parte uma nau, possivelmente italiana, dado o seu nome «São João de Génova» e o facto de estar a cargo do Marquês Palaversino. Pelo que o Comandante Marques Esparteiro refere sobre esta nau,⁽⁵⁷⁸⁾ a Frota, junto à costa brasileira dividiu-se em duas, uma que se dirigiu para a Baía — onde chegou a 18 de Abril — e outra para Pernambuco, o que aliás, era normal nas viagens dos navios da Companhia do Comércio do Brasil.

⁽⁵⁷⁴⁾ — Encontra-se transcrito no Livro I, Título 54 das «Ordenações do Senhor Rey D. Afonso V.», na edição da Universidade de Coimbra, ano de 1792.

⁽⁵⁷⁵⁾ — Consulte-se, no «Report. Remissivo» de Costa Almeida a p. 534 a 541.

⁽⁵⁷⁶⁾ — Veja-se «Synopse», 2.º vol., p. 43 e 44.

⁽⁵⁷⁷⁾ — Consulte-se «Port., Dicionário Histórico», 1.º vol., p. 859. O Regimento do Corpo de Bombardeiros da Nômina — que se encontra transcrito no Doc. 2, — estabelecido em 1641 por D. João IV, cria uma «escola de Barreira».

⁽⁵⁷⁸⁾ — Ob. cit., II Parte 1.º vol., p. 43.

Segundo o que escreveu um autor holandês, Hermann Wätjen, ⁽⁵⁷⁹⁾ referindo-se a embarcações da sua nacionalidade mas que, perfeitamente, se pode aplicar aos navios portugueses, «a descarga e descargamento dos navios do Brasil costumam tempo muito considerável. Sómente durante a colheita das safras, podiam os capitães esperar ter pronta a sua carga de volta, dentro do prazo de um mês. Ordinariamente 8, 10, 12, 14, 16, semanas e mais se passavam antes que o cargueiro pudesse emprender a sua viagem de regresso. Isso se dava especialmente quando os depósitos de assucar e pão-brasil na capital eram pequenos e se fazia preciso esperar pelos transportes do interior do país. Esses intervallos eram aproveitados para fazer o serviço da vigilância das costas. . . ».

Por isso não é de admirar que só a meados de Agosto todos os navios tivessem largado da Baía e Pernambuco rumando, depois, para um ponto de encontro no Oceano Atlântico. Concentrados os navios da frota seguiram, uma rota comum procurando chegar ao seu destino antes de Dezembro, para evitarem as habituais tempestades que, naquele mês, costumam assolar a costa portuguesa.

A Armada, porém, já não vinha sob o comando de Salvador Correia de Sá pois este ficara no Rio de Janeiro a governar as capitanias do Sul do Brasil. Não foi feliz o seu governo mas não interessa aqui focar quais aspectos da sua política e dos graves acontecimentos ocorridos, mas sómente referir que Salvador Correia de Sá foi grande impulsionador da construção de um dos maiores navios que então sulcaram os mares, o galeão «Padre Eterno» ⁽⁵⁸⁰⁾ «a maior maravilha que o mundo viu» ⁽⁵⁸¹⁾.

Segundo o Comandante Marques Esparteiro ⁽⁵⁸²⁾ em 1655 o Governador do Brasil recebeu ordem para, todos os anos construir dois navios, um na Baía e outro no Rio de Janeiro. Em cumprimento dessa ordem ⁽⁵⁸³⁾ em Fevereiro de 1656 começou a ser construído na Ilha do Governador, perto do Rio de Janeiro, o galeão «Padre Eterno», cuja quilha tinha 143 pés de comprimento. O Provedor-mor da Fazenda do Estado do Brasil, Mateus Pereira Vila Boas, informou para Lisboa que o novo galeão seria «o maior navio do mundo. . . » era construído com a madeira de dois navios, o «Santo Thomás» e o «Santo António da Esperança». Também informou que se trabalhava afanosamente na sua construção e que devia «ser botado ao mar» ainda nesse ano, o que não se verificou pois o seu lançamento à água só se deu em 13 de Abril de 1659.

Ao que parece a construção deste navio não despertou muito interesse nos marinheiros do então, contrariamente ao que sucedeu a Salvador Correia de Sá pois terminado o seu atribuído governo em 1662, quiz continuar no Rio de Janeiro mais um ano, até o enorme casco do «Padre Eterno» ser dado pronto, o que se verificou em 1663 ⁽⁵⁸⁴⁾.

⁽⁵⁷⁹⁾ — Em «O Dominio Colonial Holandez no Brasil», p. 532.

⁽⁵⁸⁰⁾ — Consulte-se o livro «Salvador Correia de Sá e Benevides» do Prof. Charles Boxer.

⁽⁵⁸¹⁾ — Apesar de ser assim referido o galeão «Padre Eterno» parece não ter despertado grande interesse aos portugueses de então e, raramente, se encontra mencionado nos textos contemporâneos.

⁽⁵⁸²⁾ — Veja-se Comdt. Marques Esparteiro, I Parte, p. 123.

⁽⁵⁸³⁾ — Veja-se Marques Esparteiro, I Parte, p. 124.

⁽⁵⁸⁴⁾ — Idem, p. 124.

⁽⁵⁸⁵⁾ — O Comdt. Marques Esparteiro, na ób. cit., I Parte, p. 125, afirma ter sido em 1664. Consulte-se «Breve notícia da construção no Rio de Janeiro, do galeão «Padre Eterno», a maior maravilha que o mundo viu», por Jacinto José do Nascimento Moura.

A «Armada de Viagem para a Índia, do ano 1659» compunha-se de dois navios, a nau «Nossa Senhora da Nazaré e Nossa Senhora da Boa Memória», comandada pelo capitão de mar e guerra Francisco Gonçalves Ferraz tendo por piloto António Alves e por uma pequena caravela de mercadores chamada «Nossa Senhora da Boa Memória».

Os dois navios largaram do Tejo em 12 de Abril de 1659 e, ao que parece tiveram boa viagem até alturas de Baçaim, onde foram atacados por navios holandeses, tendo sido socorridos pelas galeotas de António de Melo e Castro que os salvaram. Depois seguiram para Goa, tendo fundeado nas águas do Mandovy em 5 de Setembro.

O ano de 1659 foi muito difícil para a Índia Portuguesa, o que levou o historiador goês Padre Gabriel Saldanha a escrever: ⁽⁵⁶⁶⁾

«O governo de Lisboa, absorto nos cuidados da metrópole, já não pensava na Índia; o que fêz que aqui este sistema fatal das juntas, mais das vezes compostas de homens senis e sem grande prestígio, se prolongasse infelizmente o tempo bastante para se perder quasi tudo o que nos restava no Oriente».

Não obstante a difícil situação política de Goa, cujos territórios de Salcete e Bardes tinham sido assaltados pelos maratas — que, a custo foram repelidos em Outubro pelo Capitão-geral Luís de Mendonça Furtado e Albuquerque — a actividade marítima teve um certo relêvo.

Com efeito em finais de Fevereiro formou-se a «Armada do Canará», sob o comando de Pêro Carvalho Coutinho, para comboiar os pequenos navios que constituíam a «cáfila» que ia reabastecer os portos do sul. Em Baçaim mantinha-se a pequena «Armada do Norte», a cargo do capitão-mor Nuno de Melo e, em Goa, planeava-se a formação de uma armada e vinte e sete unidades para ir defrontar as onze holandesas que bloqueavam a barra de Goa.

Mau grado este bloqueio poderam sair a barra de Goa, em meados de Dezembro, dois pequenos navios, a nau «Nossa Senhora da Nazaré e Nossa Senhora da Boa Memória» e o Patacho «Nossa Senhora dos Remédios», que constituíam a «Armada de Torna Viagem, anos de 1659».

Estes navios só chegaram ao Tejo, quase dois anos mais tarde, em 2 de Outubro de 1661, depois de uma atribulada viagem que os levou ao Brasil.

O ano de 1659 terminou com um acontecimento que, embora passado muito longe de Portugal e sem qualquer interferência portuguesa, teve, contudo, uma grande importância para o nosso país.

Esse acontecimento foi o «Tratado dos Pyreneus» assinado a sete de Novembro entre França e a Espanha, que foi um rude revez na política diplomática portuguesa ⁽⁵⁶⁷⁾.

Não vamos analisar este tratado que proibia «as relações entre a França e Portugal, enquanto este reino não voltasse à obediência que devia ao soberano de Hespanha» ⁽⁵⁶⁸⁾, mas apenas frisar que, por um artigo secreto, não era autorizado «nem aos estados francezes, nem em portos da Gália, licença para a entrada de navios lusitanos».

⁽⁵⁶⁶⁾ — In «História de Goê», p. 165.

⁽⁵⁶⁷⁾ — Consulte-se a «Hist. de Portugal» de Henrique Shafer, vol. IV, p. 510 e sgts.

⁽⁵⁶⁸⁾ — Idem.

Porém, mau grado os protestos espanhóis, a França não cumpriu à risca este tratado e, assim, continuaram as relações luso-francesas chegando Portugal a recrutar soldados e a fretar navios⁽⁵⁸⁹⁾ franceses.



No dia 21 de Abril de 1660 largou para a Índia a Armada de Viagem, constituída por duas unidades, o galeão «Sacramento da Esperança», navio chefe sob o comando do capitão de mar e guerra Francisco Rangel, e a Charrua «Nossa Senhora da Estrela», comandada pelo capitão Manuel Botelho do Amaral. Acompanhava estes dois navios o galeão «Nossa Senhora da Conceição», sob o comando do capitão Agostinho Roiz, que se destinava a Moçambique.

Só o primeiro destes navios chegaria ao seu destino, em 13 de Junho de 1661, entrando em guindolas na foz do Zuari por que um golpe de vento lhe levou os mastros.⁽⁵⁹⁰⁾ A charrua e o outro galeão perderam-se na ilha de S. Lourenço.

Em Goa, a dar crédito ao historiador francês M. de La Clede⁽⁵⁹¹⁾, «todo o anno de 1660 foi anno de desditas e revezes continuados. Não se cuidou em armar os galeões, na esperança de que os Holandeses não cusarião de apparecer em Goa, de maneira que a única cousa, que se fez, foi armar algumas galeras, de que foi nomeado General D. Francisco de Lima. Vierão porém os Holandeses, e infestarião os mares todos de Goa, por maneira que foi impossivel partir a Frota costumada, que havia de ir para Portugal».

Pode-se acrescentar que em Goa, segundo o Conde de Ericeira⁽⁵⁹²⁾, só se conseguiu «lançar, sem perigo para este reino, (Portugal), uma caravela fora da Barra. Igual tentativa se fez com um navio aparelhado para ir a Macau mas, menos afortunado, «o lançaram os holandeses a pique».

Também foi menos feliz a tentativa de se mandar para o Reino uma nau saída das Praças do Norte⁽⁵⁹³⁾ pois, como escreveu⁽⁵⁹⁴⁾ o Conde da Ericeira «navegou com tão mau successo, que se perdeu nos baixos de João da Nova».

No entanto, apesar do bloqueio holandês à barra de Goa, uma esquadra de socorro o Cochim, composta de seis navios de remos, sob o comando de Bernardo Correia, conseguiu levar àquela cidade os mantimentos e munições indispensáveis para a defesa da cidade, sitiada pelos holandeses.

⁽⁵⁸⁹⁾ — Idem.

⁽⁵⁹⁰⁾ — Marques Esparteiro, ob. cit., p. 126, I Parte.

⁽⁵⁹¹⁾ — In «História Geral de Portugal», T. XVI, p. 32 da edição de 1797.

⁽⁵⁹²⁾ — Ob. cit., 4.º vol., p. 283.

⁽⁵⁹³⁾ — As «Praças do Norte» situavam-se na Província do Norte que, no dizer de Padre Saldanha, in «Hist. de Goa», (p. 196) «... no principio do século XVII comprehendida a grande Ilha de Salsela, com algumas praças povoações fortificadas... e na oriental, a de Thaná capital da ilha e porto muito importante pelo seu comércio: comprehendia também as ilhas de Bombaim, Carajá, Elefanta e outras, formadas pelo rio de Thaná; e na terra firme Chauli, Bastaim, Surraste, Damão, Diu e numerosas aldeias, fortificações e serras ao norte da Índia. A ilha de Bombaim... era ao tempo um porto tão insignificante, que Carlos 2.º o arrendou à Companhia Inglesa das Indias Orientais por 10 libras ao anno.»

⁽⁵⁹⁴⁾ — In «Hist. de Portugal Restaurado», 4.º vol., p. 329.

Só com a entrada da monção, no mês de Maio, é que os navios holandeses se retiraram. Mas nessa ocasião, a situação em Goa era muito grave, à beira de uma guerra civil.

Para se fechar a descrição dos acontecimentos ocorridos na Índia, relacionados com o mar, recorre-se de novo, ao Conde da Ericeira, transcrevendo-se as seguintes passagens da sua «História de Portugal» (3.º vol, p. 330):

«Com a falta de naus do reino cresceram os inconvenientes. Os governadores, desprezados e mal obedecidos; armaram para guarda da barra sete navios, a que chamavam os pecados mortais, parece que pelas culpas de pouco venturosos, e entregaram-nos ao maltês Miguel Gimaldo. . . E presumindo que os holandeses não tomariam sobre aquela barra, mandaram os sete navios de remo a Mormugão buscar a nau Bom Jesus de S. Domingos a reboque, para que se aparelhar e a mandarem para o reino.

Ao tempo que chegava entre as fortalezas de Nossa Senhora do Cabo e da Aguada, apareceu a armada holandesa com dez naus. E forcejando os navios de remo por meterem a nau debaixo da artilharia de qualquer das fortalezas, sobreviu uma tempestade de vento sul tão rija, que o não poderam conseguir. Desamparou-a o cabo Miguel Gimaldo, retirou-se para terra, seguido de cinco navios. Com diferente resolução investiu o capitão Pantaleão Gomes com a capitânia do inimigo, resoluta a queimar-se com ela. Chegou a atracá-la, e, ao tempo que com um murrão aceso queria dar fogo à pólvora, lhe deu uma bala pelos peitos.

Levando da dor passou a mais generoso impulso, e com a espada na mão disse aos soldados, que o seguissem a morrer dentro da nau inimiga. Com ardor inexplicável subiu por ela, e investiu com os holandeses, caiu morto do convés, valerosa acção e digna de suceder na Índia em tempo mais venturoso; porém, entre os inimigos logrou vantajoso prémio o seu merecimento, porque os holandeses levaram o corpo à feitoria de Vingulá, e lhe deram sepultura, acompanhando da infantaria com bandeiras tendidas, carga de mosquetaria e artilharia das naus, e todas as demais honras militares, que costumavam fazer aos seus generais. O mestre da nau Bom Jesus de S. Domingos, vendo-a desamparada, lhe pôs o fogo. Entrou no batel e salvou-se em terra. E destes infortúnios se compuseram os sucessos deste ano no Estado da Índia ⁽²⁹⁵⁾.

Um sinistro marítimo ocorrido a meados de 1660, foi o naufrágio da caravela «Nossa Senhora da Boa Memória» no Faial.

Esta pequena caravela, de propriedade de particulares, largou de Goa em 26 de Janeiro, sob o comando de Gaspar Pereira dos Reis.

Depois de ter feito uma viagem que parece ter sido boa, escalou Angra e quando rumava para Lisboa foi naufragar no Faial. Contudo salvou-se a sua «gente e fazenda», que foi levada para o Reino a bordo da nau «Sara» ⁽²⁹⁶⁾.

⁽²⁹⁵⁾ — O historiador francês La Ciede na sua «Hist. Geral de Portugal», tomo XVI, p. 35 faz especial referência a este acontecimento.

⁽²⁹⁶⁾ — «Três Séculos no Mar», I Parte, p. 11.

Dos acontecimentos diplomáticos ocorridos durante o ano de 1660 o único que poderia ter tido um certo interesse para a marinha portuguesa foi o «Tratado de Paz e Aliança» entre a Inglaterra e Portugal pois, pelo seu Art.º VI permitiria ao nosso país «retirar em qualquer tempo que lhe possa ser útil, até vinte e quatro navios». Porém, este Tratado, embora tivesse sido assinado no dia 18 de Abril, nunca chegou a ser ratificado⁽⁵⁹⁷⁾ e, por isso não teve execução.

Não pode deixar de ser referido, embora só tivessemos encontrado uma ligeira alusão do Comandante Marques Esparteiro,⁽⁵⁹⁸⁾ um combate entre navios portugueses e franceses, ocorrido na nossa costa. Segundo este autor a nau «Nossa Senhora da Ajuda», em 1660 largou do Porto para Lisboa, sob escolta de três navios num dos quais vinha o cirurgião Domingos de Oliveira. Bateram-se durante a travessia com 11 navios franceses, obrigando-os a amainar e a deitar fora as lanchas».



O principal acontecimento da vida política portuguesa no ano de 1661 foi a assinatura, em 23 de Junho, do «Tratado de Paz e Casamento da Infanta D. Catharina com El-Rei da Grã-Bretanha»,⁽⁵⁹⁹⁾ pelo qual o nosso país cedia à Inglaterra as praças de Tânger e de Bombaim, além de estabelecer um dote de dois milhões de cruzados à Infanta D. Catarina, que casaria com o Rei Carlos III.

Em troca de tão avultado dote o rei de Inglaterra «prometia trazer no coração as causas de Portugal» e, se o nosso país fosse invadido, mandaria em socorro 2000 soldados da infantaria e cavalaria, além de alguns «dos seus navios».

O auxílio dos navios da armada inglesa era leito nos termos do Artigo XVI do tratado, que especificava:

«... quando, e todas as vezes que Portugal fôr invadido, lhe mandará dez boas naus de guerra e quando ou todas as vezes que fôr infestado de Piratas, mandará três ou quatro naus de guerra, todas bastantemente aparelhadas de marinheiros, e com mantimentos para oito meses, ... É se o Senhor Rei de Portugal fôr mais dura e estreitamente apertado de seus inimigos, todas as Naus do Senhor Rei da Grã-Bretanha que em qualquer tempo estiverem no mar Mediterrâneo, ou porto de Tânger, ...».

Não cabe aqui analisar as vantagens que este Tratado teve no campo diplomático nem as desvantagens e prejuízos que trouxe para Portugal, mas não podemos deixar de transcrever as seguintes palavras⁽⁶⁰⁰⁾ do Prof. Soares Martinez. «... a aliança com a Inglaterra teve, neste momento sobretudo, grande relêvo no plano

(597) — Anotação de Álvaro Dóris, a Pág. 432 do 4.º vol. da «Hist. de Portugal Restaurado» do Conde de Ericeira.

(598) — Ob. cit., I Parte, p. 129.

(599) — Transcrito na íntegra, por Borges de Castro, na sua «Coleção de Tratados». Consulte-se a «Hist. de Portugal» de H. Schaefer.

(600) — In: «Hist. Diplomática de Portugal», p. 154.

diplomático. . . e, assim dada a posição britânica em relação a Portugal, impunha-se a abertura de negociações. E logo em 1663 elas se iniciaram. É possível mesmo que a paz entre Portugal e a Espanha tivesse sido então logo conseguida se não fosse a interferência do governo francês, que queria impedi-la por todas as formas».

Pode-se acrescentar que segundo uma cláusula secreta deste Tratado o Rei Carlos II obrigava-se a promover a paz entre Portugal e as Províncias Unidas dos Países Baixos e «não podendo consegui-lo, mandaria uma armada à Índia, que tomasse posse de Bombaim e fizesse guerra aos holandeses na defesa do domínio de Portugal»⁽⁶⁰¹⁾.

Pode-se, também, acrescentar que este Tratado com a Inglaterra — aliás como todos aqueles que tinham sido celebrados até então, e como todos aqueles que se celebrariam através dos séculos até aos nossos dias — nunca funcionou quando Portugal precisou de o invocar. Logo «em 1666, a Inglaterra, em luta com a França e a Holanda, afirmou não poder auxiliar Portugal, pelo que não estranharia que este procurasse outros apoios internacionais»⁽⁶⁰²⁾.

O tratado com a Inglaterra foi um sonho e, conforme escreveu⁽⁶⁰³⁾ o General Christovam Ayres «o conselho de guerra participava desse entusiasmo, e d'esse sonho, prenhe de illusões, que se havia de deslazer depressa».

Dado a influência Inglesa e graças principalmente, aos esforços do Conde de Miranda, embaixador português, em 6 de Agosto de 1662 foi assinado em Haya entre Portugal e Holanda, o «Tratado de Paz e Confederação».

Para um melhor entendimento das cláusulas deste Tratado⁽⁶⁰⁴⁾ transcreve-se⁽⁶⁰⁵⁾ da «História de Portugal», de Henrique Schaefer, a seguinte passagem:

«Logo após a morte de el-rei D. João IV, appareceram no Tejo dous commissarios holandezes, Ten. Hove e Gisbert de Wit, com uma frota neerlandeza de quatorze naus, sob o commando de Obdam van Wassenaar; de Ruitter, que andava no Mediterraneo, haveria de auxiliar-a com dezesseis outras naus. Os commissarios exigiram que os artigos propostos aos portuguezes, na Haya, no anno de 1648 (e preceituando a restituição das conquistas no Brazil e na África, além da devida indemnização) haviam de ser aceites e ratificados dentro do prazo de quinze dias; no caso contrário, tinham elles ordem de declarar a guerra. Os Estados Geraes evidentemente que esperavam alcançar, por meio d'esta grave ameaça d'um ataque, grandes concessões, arrancadas a uma creança que, sob a tutela

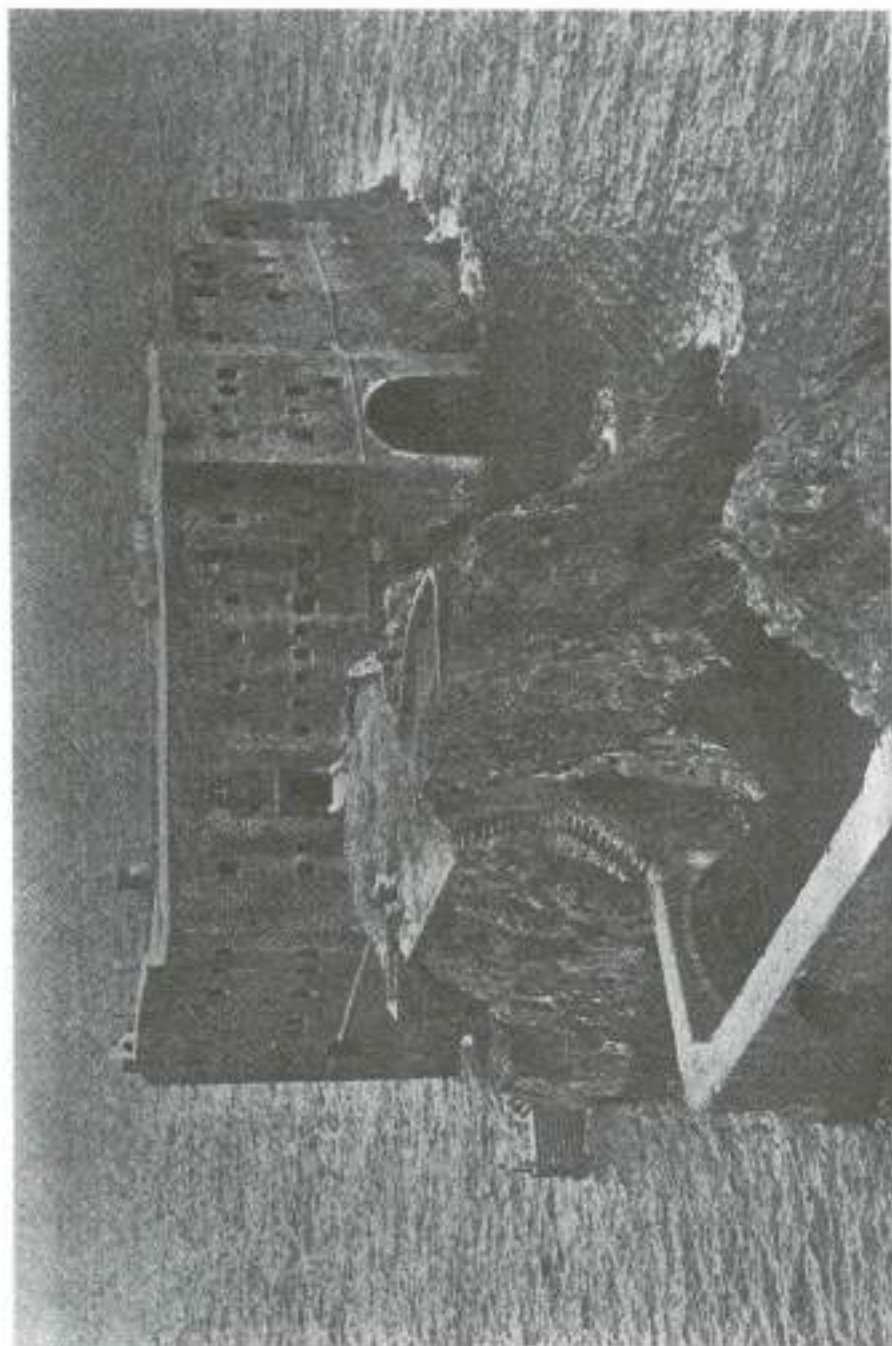
⁽⁶⁰¹⁾ — Veja-se a transcrição de Borges de Castro.

⁽⁶⁰²⁾ — Vide Oliveira Marques, ob. cit., p. 225.

⁽⁶⁰³⁾ — In «Hist. do Exército Português. Provas», I vol., p. 77.

⁽⁶⁰⁴⁾ — Veja-se Borges de Castro, ob. cit.

⁽⁶⁰⁵⁾ — Do IV vol., p. 525.



O Forte de S. João Batista da Ilha Berlenga
Reprodução do «Boletim da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais» n.º 74



Macau em 1632, segundo uma gravura do «Livro do Estado a Índia Oriental» de Pedro Barreto de Resende

d'uma mulher, ocupava o throno. Os portuguezes declararam-se prontos a dar uma indemnização pelo Brazil; mas, visto como os holandezes exigiam, directa e absolutamente, tão só, a pura e simples restituição do Brazil, a qual lhes foi recusada, terminaram as negociações, com o que seguiu a frota do Tejo em fóra e os commissarios se partiram após uma formal declaração de guerra. Ruiter e Wassenaar fizeram depois o cruzeiro por algum tempo na costa portugueza, deram caça aos navios lusitanos, e só um nevoeiro espesso é que salvou uma frota, com uma valiosa carga, de 81 navios, provenientes do Brazil. Certo numero d'elles cahiu, porém, nas mãos dos holandezes».

Para o Professor Oliveira Marques⁽⁶⁰⁶⁾ a guerra entre o nosso país e a Holanda não começou nessa ocasião e a esquadra holandesa que bloqueava a barra do Tejo não rompeu as hostilidades só devido ao facto que «uma esquadra inglesa vinda do Mediterrâneo se dirigiu então para Lisboa, ou porque as várias Provincias ditas Unidas manifestaram divergências quanto à hipótese de uma guerra com Portugal, apesar das pressões espanholas nesse sentido».

Mas, «no Outono de 1657, durante três meses mantém o Tejo bloqueado com 40 navios» — escreveu⁽⁶⁰⁷⁾ o Prof. Vitorino Magalhães Godinho — acrescentando que foi assim que «conseguem em Agosto de 1661 arrancar por seu turno um tratado de paz desastroso para a economia portugueza...».

Face ao Tratado de Paz os holandezes «desistiam» da restituição do Brazil mas, Portugal, pagava-lhes a quantia de quatro milhões de cruzados, ou seja, oito milhões de florins! Além desta avultadíssima quantia Portugal sujeitava-se a obrigações e deveres, em especial no mar, verdadeiramente inadmissíveis para um país soberano.

Como escreveu⁽⁶⁰⁸⁾ o historiador alemão Henrique Schaefer «...nem os holandezes queriam restituir as praças conquistadas, nem os portuguezes concordar com o pagamento de oito milhões de florins, a que estavam obrigados pelo Tratado. Assim, conservou-se o conflito indeciso ainda por espaço d'annos, até ficar finalmente resolvido em 31 de Julho de 1669, por via d'um tratado concluzo na Haya».

Um outro historiador alemão, dos finais do século passado, Heinrich Handelman,⁽⁶⁰⁹⁾ perante o injustificável pedido holandês, feito a Portugal, de «indemnização de 300.000 cruzados pelos danos causados à Companhia das Índias pelos portuguezes na recuperação das terras do Brasil», tem as seguintes palavras: «Eram exigências exageradas, sem justificação de espécie alguma que, ... não mereciam quasi ser tomadas em consideração. Mas a Côrte de Lisboa tinha que pensar também nas condições precárias de Portugal e suas possessões nas Índias Orientais». ⁽⁶¹⁰⁾

Em 1661 mantinham-se as mesmas «condições precárias» e Portugal teve, também, que se sujeitar às «exigências exageradas» dos holandezes.

⁽⁶⁰⁶⁾ — In: «Hist. Diplomática de Portugal», p. 147.

⁽⁶⁰⁷⁾ — In: «Dicionário de História de Portugal, dirigido por Joel Serrão», 3.º vol., p. 625.

⁽⁶⁰⁸⁾ — Ob. cit., 4.º vol., p. 531.

⁽⁶⁰⁹⁾ — In: «Geschichte von Brasilien», Berlin, 1860, segundo citação de Hermann Wätjen in «O Domínio Colonial Holandez no Brasil».

⁽⁶¹⁰⁾ — Consulte-se «O Domínio Colonial Holandez no Brasil» de H. Wätjen.

Em Goa, a actividade naval foi diminuta, praticamente limitou-se à navegação dos pequenos navios de remos, a que os holandeses ligavam pouca importância.

Com efeito, como escreveu ⁽⁶¹¹⁾ o Conde da Ericeira, o capitão-mor dos navios de remos Bernardo Correia, embora valorosamente tivesse tentado combater os holandeses, nunca conseguiu os seus intentos.

Uma vez, em «Barcelor, achou sobre ferro uma nau holandesa de guerra; investiu-a, não quiseram os holandeses esperar o encontro, picaram a amarra e fugiram para o mar», outra vez, sobre a barra de Goa, «com intrépida resolução e confiança na ligeireza dos navios de remo, investiu a armada da Holanda, que para mostrar o pouco caso que fazia deste intento, não disparou peça alguma», e, ainda uma outra vez, «havia pejejado o capitão-mor várias vezes, principalmente quatro léguas de Mormugão, com um patacho e um navio holandês, e assim neste como em todos os mais encontros tinha mostrado valoroso procedimento» mas os holandeses mostraram-se sempre indiferentes à sua belicosidade.

Foram esses navios de remos, genericamente designados por «lustas», que, bordejando a costa, «muito abarbados à terra» conseguiram levar para Cochim e Cangranor os socorros em homens, alimentos e material bélico, que tanto necessitavam para a sua defesa contra os holandeses.

Em Maio, de 1661 com a aproximação da monção, os navios holandeses que bloqueavam Goa retiraram deixando a barra «aberta» mas a única nau que poderia fazer a Torna-Viagem «casualmente se queimou, desgraça que... impossibilitou aparelhar outra». ⁽⁶¹²⁾

Contudo, em Setembro, conseguiu-se mandar um «aviso para o Reino», a naveta «Nossa Senhora dos Remédios do Canabé».

Este pequeno navio foi construído na Índia, em 1661 pelos procuradores da cidade de Macau, certamente com intuito de estabelecer ligações entre Goa e aquela cidade do extremo oriente. Porém, foi adquirida pelo governo da Índia com vista a criar um sistema de ligação com Lisboa, que insistia com Goa para que «mandasse muy repetidos avisos para ter certas noticias das cousas desse Estado». ⁽⁶¹³⁾

Assim, da Índia, passava a sair todos os anos, em Setembro, um «aviso» para o Reino que, em condições favoráveis, teria possibilidades de chegar ao seu destino em Fevereiro do ano seguinte, isto é, ainda a tempo da preparação da «Armada de Viagem». Desta maneira o Rei poderia resolver os assuntos mais importantes e fazer seguir as suas ordens nas naus de viagem.

Coube à naveta «Nossa Senhora dos Remédios» iniciar este sistema, pelo que largou de Goa em Setembro de 1661 e chegou a Lisboa nos princípios do ano seguinte.

⁽⁶¹¹⁾ — Ob. cit., 4.ª vol., p. 389.

⁽⁶¹²⁾ — «Hist. de Portugal Restaurado», 4.ª vol., p. 390.

⁽⁶¹³⁾ — Veja-se «Três Séc. no Mar», II Parte, 1.ª vol., p. 43.



Em 1662 não partiu de Lisboa a habitual Armada de Viagem para a Índia mas a nau inglesa «Leopard», da esquadra de cinco navios que sob o comando do Almirante Conde de Malborough ia tomar posse de Bombaim, entrou no Tejo para embarcar D. António de Melo e Castro, nomeado Governador e Capitão General da Índia, e mais oitenta portugueses. Acompanhou esta nau, pelo menos até à ilha da Madeira, uma caravela comandada por Francisco Ferraz. Depois por ser mais veloz, este pequeno navio seguiu, sozinho, para a Índia, levando a notícia da entrega de Bombaim aos ingleses, notícia que foi mal aceite pelos moradores daquele já importante centro populacional. ⁽⁶¹⁴⁾

Em carta escrita de Goa, em Dezembro de 1662, Melo e Castro conta ao rei o que foi a terrível viagem a bordo da nau inglesa onde «os britânicos conscienciosamente tinham roubado os seus hospedes de tudo, inclusivé dos mantimentos para a viagem» ⁽⁶¹⁵⁾ e explica em pormenor as razões porque não fez a entrega de Bombaim. ⁽⁶¹⁶⁾

A naveta ou palacho «Nossa Senhora dos Remédios de Canabé», que devia ter largado para a Índia em Abril de 1662, só iniciou a sua viagem um ano mais tarde, em companhia da caravela «Nossa Senhora da Nazaré e Santo António», comandada por António de Carvalho. A viagem não decorreu bem para os dois navios, o primeiro conseguiu chegar à Índia em Novembro desse ano mas a caravela teve que invernar em Moçambique e só em Outubro de 1664 chegou a Goa.

Um golpe de estado palaciano, iniciado a 21 de Junho de 1662 e, praticamente, terminado dois dias depois, acabou com a regência da Rainha D. Luísa de Gusmão e levou D. Afonso VI a tomar conta do governo do Reino.

Logo no dia 22 «o apressado governo de Castelo Melhor estava a funcionar em Alcântara».

O Conde de Castelo-Melhor, um jovem com vinte e seis anos de idade, era o primeiro-ministro do governo de D. Afonso VI, com o título renascido de «escrivão da pureidade». ⁽⁶¹⁷⁾ No dizer de Álvaro Dória ⁽⁶¹⁸⁾ a carreira política do Conde de Castelo Melhor foi «brilhante mas curta, durante a qual lançou as bases da vitória que havia de coroar a longa luta iniciada em 1640 e daria a D. Afonso VI o cognome de Vitorioso». Com efeito o Conde de Castelo Melhor revelou-se um estadista extraordinário, talvez o melhor de todos que Portugal teve.

Dada a situação de guerra que o país vivia, o Conde Castelo Melhor, no dizer de Carlos Selvagem ⁽⁶¹⁹⁾ «chamou resolutamente a si todos os negócios de guerra» e foi o grande «organizador da retaguarda... o verdadeiro salvador de Portugal, o único valor estratégico de Portugal».

⁽⁶¹⁴⁾ — Consulte-se: «Hist. de Portugal Restaurado», 4.º vol., p. 93.

⁽⁶¹⁵⁾ — «Três Séc. no Mar», I Parte, p. 102.

⁽⁶¹⁶⁾ — Idem, p. 104.

⁽⁶¹⁷⁾ — Veja-se na «Colecção Chronologica da Legislação Portuguesa» e «Regimento do Escrivão de Pureidade», de 12 de Março de 1663.

⁽⁶¹⁸⁾ — Veja-se: «A Rainha D. Maria Francisca de Saboia».

⁽⁶¹⁹⁾ — In: «Portugal Milhar», p. 441 e 442.

Todos os historiadores modernos, muito em especial os militares, são unânimes em lhe tecer os maiores louvores pela sua acção em prol do exército e da defesa do país. Mas são raros os historiadores que ligam o nome do Conde de Castelo-Melhor ao desenvolvimento que se notou na marinha durante o seu governo.

Com vista à cobrança de subsídios para as despesas de guerra o «escrivão da puridade» fez publicar ⁽⁶²⁰⁾, em 26 de Maio de 1664, uma Carta Régia em que, em nome do Rei, são descritas todas as realizações políticas feitas em dois escassos anos. É, sem dúvida alguma, um auto-elogio do Ministro de D. Afonso VI, mas é uma descrição fiel de tudo quanto, na realidade, se tinha feito para a defesa do país.

De maneira nenhuma se pode deixar de transcrever, a parte respeitante a actividade naval e que revela que o Conde de Castelo Melhor teve, para com a marinha, o mesmo interesse que teve para com o exército.

«... Do marítimo (poder) se teve o mesmo cuidado, de que resultou semelhante efeito; porque, havendo tantos anos que não se via Armada, mandei no verão do anno passado armar seis bons navios, que foram às Rias da Galiza, e arrasaram grande parte da Villa de Vigo, e assombraram toda aquela Costa.

Mandei fazer seis fragatas de guerra para andarem, continuamente de verão e de inverno nestes mares comboiando as embarcações dos naturaes, afugentando os piratas, e segurando a navegação dos amigos, cousa sempre desejada, e nunca praticada, para utilidade, e reputação desta corôa; das quais seis fragatas já há meses que andam três no mar, e já têm feito prezas, e as outras três se estão obrando na Ribeira das Naus desta cidade de Lisboa, e sahirão brevemente; além dos quais está para sahir o galeão Santa Thereza; mando aprestar o galeão S. Gonçalo, e se está concertando a capitânia Real, com outros navios, para qualquer occasião que se offereça, ou, quando não haja, sirva esta prontidão de crédito ao Reino, e à Nação».

Nenhuma das afirmações constantes desta Carta Régia é falsa, todas se podem comprovar.

Efectivamente a Armada do General Conde de Atouguia, «constituída por cinco navios, sendo dois do rei e três da Companhia Geral» ⁽⁶²¹⁾ reforçada pelo galeão «São Teodósio» teve por missão fazer uma incursão às rias da Galiza. Não obstante o galeão «São Teodósio» ter desarvorado e, em guindolas, arribado a Cascais e apesar do Conde do Prado não ter fornecido a tropa que devia, a esquadra portuguesa entrou em Vigo, bombardeou parte da vila e desafiou a esquadra espanhola, «na força de quatro navios (capitânia e Almiranta da esquadra da Flandres) e vinte navios menores, (que) não ousou afrontar o poder dos nossos». ⁽⁶²²⁾

⁽⁶²⁰⁾ — Transcrita, na íntegra, por Andrade e Silva.

⁽⁶²¹⁾ — «Três Séc. no Mar», I Parte, p. 84.

⁽⁶²²⁾ — «Três Séc. no Mar», I Parte, p. 85.

Das «seis fragatas de guerra» quatro tinham os nomes de «São Pedro de Alcântara», «São Luís», «Nossa Senhora da Conceição e Santo António» e a «São Bernardo». Mas, além destes navios ainda foram adquiridos e construídos, durante o ano de 1664 mais dois navios, a «Nossa Senhora da Guia e São João Baptista» e a nau «Rainha Santa Isabel». ⁽⁶²³⁾ Há ainda notícia da construção de uma nau, a «Santa Clara», cujo nome, mais tarde talvez tivesse sido alterado para «São Pedro de Alcântara», o misterioso galeão que «em Julho de 1670 foi lançado à água na Ribeira do Ouro, no Porto. Possivelmente é o galeão que ali se achava em construção em Dezembro de 1664», como referiu ⁽⁶²⁴⁾ o Comandante Marques Esparteiro.

Esta galeão foi considerado um dos melhores navios construídos no Reino, mas, da sua história nada se conhece. Só se sabe que foi lançado à água em 1670.

É muito possível que a série de navios, como o «São Pedro de Rates», o «São Francisco Xavier», o «Santiago Maior» e o «São Francisco de Borja», lançados à água entre 1671 e 1675, tivessem sido construídos por ordem do Conde de Castelo-Melhor. Testemunha o labor de construção naval do tempo deste ministro a seguinte notícia publicada no «Mercúrio Português, com as nouas do mêz de Julho, anno de 1664»:

«Aos nove se lançou ao mar a fragata Sam Bernardo, que joga 36 peças de artilharia, & he a quarta dos seis que se determinarão fazer; nas duas se está trabalhando na mesma Ribeira das Naus de Lisboa. Tanto que esta se lançou ao mar, logo, logo, sem passar um quarto de hora, se poz no lugar de ella sahio a quilha que esta preparada para um barco longo, que se vai obrando, porque se determina que andem também alguns em companhia das fragatas, já outro se comprou anda no mar».

Confirmando as palavras da Carta Régia de D. Afonso VI pode-se afirmar que, na realidade aumentou desde 1663 a vigilância da costa portuguesa. ⁽⁶²⁵⁾ Há conhecimento ⁽⁶²⁶⁾ que o galeão «Santa Tereza de Jesus», armado com 50 peças de artilharia e com mais de 400 homens de tripulação andou em cruzeiro ao longo da costa. No ano seguinte, a armada de guarda-costa, sob o comando de António Freitas da Silva, era formada pelo galeão «Santa Tereza de Jesus» e por mais quatro fragatas: «São Bernardo», «Sacramento», «Conceição» e «São José». ⁽⁶²⁷⁾

⁽⁶²³⁾ — Idem, I Parte, p. 146.

⁽⁶²⁴⁾ — Idem, II Parte, p. 49. o Comdt. Marques Esparteiro refere: «Santo António. (1666-1667). Nau de 54 peças construída na Ribeira das Naus e lançada ao Mar em 13 de Junho de 1665. Também classificada fragata. . . Em 1 de Novembro de 1665, devido ao mau tempo, houve que deixar o ancoradouro de Cascais com três outras fragatas. O tenente francês Nicolau Duplessis que a comandava entregou-a aos espanhóis em Cadix em 1667, tendo havido briga à bordo entre portugueses e franceses».

⁽⁶²⁵⁾ — Veja-se: «Três Séc. no Mar», I Parte, p. 131 e «Synopse», 2.º vol., p. 148.

⁽⁶²⁶⁾ — Vejam-se os Decretos de Conselho de Guerra de 10 de Abril e 6 de Novembro de 1663.

⁽⁶²⁷⁾ — Idem de 3 de Março, 25 de Abril, 9, 11 e 24 de Maio, 27 de Julho e 18 de Agosto, 6 de Outubro e 29 de Novembro de 1664.

A primeira destas fragatas, a «São Bernardo»⁽⁶²⁸⁾, pouco tempo teve de vida, pois numa das suas primeiras missões sofreu um grave acidente que o «Mercurio Português» do mês de Outubro de 1665 descreve da seguinte maneira:

«Tiuemos neste mês um successo de grande sentimento, & foi, que depois de recolhida a Frota do Brasil, ficando no mar cinco fragatas nossas (que tinham ido a esperála, & a recoherço) & andando alimpando a costa de piratas, se queimou a fragata S. Bernardo, dando por desastre o fogo no payol da poluora, que logo a fêz voar, sem de duzentas pessoas que leuaua de mar, & guerra, se saluarê mais que cinco, ou seis nos bateis que acudirão das outras fragatas que estauão à vista».

Na parte legislativa, relacionada com a marinha, nota-se, também, nos anos do curto governo do Conde de Castelo-Melhor, uma certa actividade que, certamente, seria o início de uma grande remodelação. São publicados vários diplomas com vista a incrementar a construção naval como, por exemplo o Alvará de 11 de Julho de 1663 privilegiando os trabalhadores dos arsenais da Ribeira do Porto, e, muito especialmente, a Carta Régia de 2 de Janeiro de 1666⁽⁶²⁹⁾ que mandava estabelecer no Rio de Janeiro «uma fábrica de fragatas de guerra». Já quase nos finais do seu governo, a 28 de Março de 1667, o Conde de Castelo-Melhor ainda fez publicar⁽⁶³⁰⁾ o seu «Regimento das fabricas dos galeões que se fazem no Estado do Brasil», último diploma da sua lavra com vista ao resurgimento da Marinha.



Em 23 de Abril de 1664 largou para a Índia a Armada de Viagem do Capitão Bernardo de Miranda Henriques, embarcado no galeão «Nossa Senhora da Conceição e Santo António», tendo como Almirante D. António Mascarenhas embarcado na nau «Nossa Senhora da Guia e São João Baptista».

A viagem decorreu mal,⁽⁶³¹⁾ com uma arribada à Bala e internada na ilha de Moçambique, pelo que só chegaram a Goa a 29 de Maio de 1665.

(628) — Ao que parece o Rei D. Afonso VI tinha grande devoção a São Bernardo pois à data de lançamento à água deste navio foi publicado o seguinte Decreto — transcrito na Synopse, 2.º vol., p. 149 — «Pella deução que tenho ao glorioso Patriarcha São Bernardo e fautores que este Reyno tem recebido delly, e piamente cremos q. recebé de Deus p.ª Sua intercessão Hay por bem que o Seu dia seja fereado em meus tribunaes, e nelles se ponha na pauta dos q. o são. O Cons.º de Guerra o tenha assi entendido».

(629) — O Comdt. Costa Almeida, certamente por lapso, a p. 321, indica a data de 2 de Junho.

(630) — Transcrito pelo Cor. Madureira dos Santos, ob. Cit., p. 380.

(631) — Veja-se: «Hist. de Portugal Restaurado», 3.º vol., p. 339.

Também não foi feliz a viagem dos dois navios, galeão «Nossa Senhora do Pópulo» e do patacho «Nossa Senhora dos Remédios de Canabé de Baçaim», comandados respectivamente por D. Pedro de Lencastre e Francisco Rangel Pinto, ⁽⁶³²⁾ que constituíram a «Armada de Torna-Viagem, ano de 1664» que, em Janeiro, deixou o porto de Goa.

O patacho teve que ser socorrido em Moçambique e, durante a viagem teve que arribar a Luanda, Baía e Pernambuco mas, mesmo assim, conseguiu subir o Tejo e fundear em Belém em 20 de Novembro. A nau «Nossa Senhora do Pópulo» teve que descarregar na Baía e sofrer grandes avarias, pelo que chegou a Lisboa em 21 de Dezembro de 1666, quase três anos depois de ter largado da Índia.

Segundo o que refere ⁽⁶³³⁾ o Comandante Marques Esparteiro, em 1664 foi enviado a Macau o galeão «S. Francisco» e, só então, foi a notícia da elevação ao trono de D. Afonso VI e uma carta deste monarca em que pedia ajuda para o pagamento do dote de D. Catarina de Bragança, além de anunciar as pazes com a Holanda, celebradas em 1663.

Este galeão S. Francisco fora construído na Índia, em 1650, juntamente com o galeão «Santa Helena» e foi um dos navios mais viajados da nossa Armada. Em 1664 seguiu para Macau, em 1666 partiu para desempenhar outra missão a Timor e em 1672 largava para Meca, sendo esta a última missão em que é referenciado pelo Comandante Marques Esparteiro.

A Armada, sob o comando do capitão-mor D. Noutel de Castro que levou para a Índia o Vice-Rei D. João Nunes da Cunha, 1.º Visconde de S. Vicente, largou do Tejo em 16 de Abril de 1665. Era constituída pelo galeão «São Pedro de Alcântara» e pela naveta «Nossa Senhora dos Remédios do Canabé» do comando do capitão Rangel Pinto.

Logo nos primeiros dias de 1665 preparou-se em Goa a «Armada de Torna-Viagem», que seria constituída por duas pequenas navetas, a «Nossa Senhora da Penha de França» e a «Nossa Senhora da Nazaré e Santo António».

Como carga especial o segundo destes navios levava um elefante para se oferecer ao Rei. Mesmo no fundeadouro a naveta que levava o elefante começou a meter água, pelo que o animal foi retirado. Os dois navios deviam ter seguido para o Reino em fins de Janeiro, tendo chegado a Lisboa ainda nesse mesmo ano, juntamente com a Armada do Brasil.

Uma das mais antigas publicações periódicas de Portugal ⁽⁶³⁴⁾ o «Mercúrio Português»: na «folha» respeitante ao mês de Outubro de 1665 refere a chegada da Frota do Brasil. Pelo seu interesse e curiosidade, transcreve-se a seguinte passagem:

⁽⁶³²⁾ — O Comdt. Marques Esparteiro em «Três Séc. no Mar», I Parte, p. 125, indica o nome de capitão Carlos Luiz de Almeida mas, na mesma obra, II Parte, 1.º vol., p. 44 refere Francisco Rangel de Pinto. Além o Conde da Encerra, Ob.cit., 3.º vol., p. 266 afirma que «o governo do estado da Índia . . . mandou na Monção de Janeiro para o Reino a D. Pedro de Lencastre na nau Nossa Senhora do Pópulo e a Francisco Rangel Pinto na Cassabé».

⁽⁶³³⁾ — Em «Três Séc. no Mar», I Parte, p. 105.

⁽⁶³⁴⁾ — O «Mercúrio Português», cujo primeiro número apareceu em 1663, foi uma publicação periódica que se seguiu às «Gazetas», que vinham do ano de 1641. Foi director e redactor do Mercurio o Secretário de Estado António de Sousa Macedo. Consulte-se o «Boletim de Informação Bibliográfica» da Biblioteca do Exército n.º 15, artigo «A Imprensa Periódica Militar» de António Monteiro.

«E em vinte deste (mês de Outubro) começou a entrar no porto de Lisboa a Frota do Brasil, trouxe quarenta navios de carga; vierão mais em sua companhia duas boas nauetas da Índia Oriental, & repartidas por alguns navios; a fazêda da nao da Índia N. Senhora do Pópulo, cujo casco se ficou côncertando na Bala. Veio nesta Frota aquelle famoso galeão que Salvador Correia de Sá & Benevides, sendo governador do Rio de Janeiro fabricou naquelle porto; o maior navio que há hoje, nê se sabe que houvesse nos mares; trouxe três mil caixas, & mais de quinhentos fechos de açucar, além de outras muitas fazendas, só como lastro, vindo desocupado como vazio. & competindo à vella com a mais ligeira fragata».

No dia 24 de Fevereiro de 1666 celebrou-se, em Paris, o contrato de casamento de D. Afonso VI, Rei de Portugal com a Princesa D. Maria Francisca de Sabóia. No dia 4 de Julho desse ano deixou a França a armada de 10 navios⁽⁶²⁵⁾ do Marquês de Ruvigny que trazia para Portugal a nova rainha de Portugal. Esta vinha a bordo do «Vendôme»,⁽⁶²⁶⁾ que era imediatamente escoltado pelo *Mercoeur* e o *Beaufort*. Apesar da força desta armada fora solicitado à Inglaterra, país com que a França estava em guerra, um salvo-conduto para que «não houvesse encontro, ou embaraçõ, que molestasse a Rainha», ao que o rei inglês acedeu⁽⁶²⁷⁾. Além disso o Duque de Beaufort recebera ordem de com a sua armada de 40 navios cruzar em frente da costa portuguesa não só para fazer as honras à Rainha de Portugal à sua chegada e conduzi-la a Lisboa, como também para a defender de qualquer ataque da armada espanhola, como se receava⁽⁶²⁸⁾.

É possível que a armada real portuguesa também pairasse ao longo da costa para esperar a rainha mas não encontramos qualquer referência especial. No entanto Álvaro Dória indica⁽⁶²⁹⁾ que «no dia 26⁽¹⁾ apareceu, porém, a esquadra espanhola e tão perto da costa que chegou a estar ao alcance dos canhões dos fortes, carregando as velas à vista da armada portuguesa, como em ameaça».

Efectivamente uma esquadra espanhola, de 14 navios de guerra, sob o comando do Almirante D. Diogo Ibarra cruzara a embocadura do Tejo mas o fim não era o de bloquear a entrada da barra para impedir a entrada da armada francesa⁽⁶³⁰⁾ que, calmamente, subira o Tejo no dia 10 de Junho, mas sim estabelecer um barreira entre o Cabo Mondego e os Ilhéus das Berlengas e dominar os dois canais acessíveis à navegação — a Corredoura e o Canal Grande — para depois poder «empurrar» a armada francesa do comando do Marquês de Ruvigny para os baixos das Estêfas ou para as fortes correntes que envolvem os Farilhões. Mas, a

(625) — Veja-se a obra «A Rainha D. Maria Francisca de Sabóia» de A. A. Dória, p. 107.

(626) — *idem*, O Conde da Enceira, a p. 403 do 3.º vol. da «Hist. de Portugal Restaurado» indica: «Era capitania o navio chamado S. Cosme, que jugava offerta peças de artilharia de bronze e linha de guarnição setecentos homens, adereçada excellentemente a câmara em que a rainha veio.»

(627) — Veja-se o Conde da Enceira, *ob. cit.*, 4.º vol., p. 404.

(628) — A. Dória, *ob. cit.*, p. 121.

(629) — *idem*.

(1) — Dia 26 de Junho de 1666.

(630) — A armada francesa, com quarenta unidades, facilmente superantava os catorze navios da armada espanhola.

concretização deste plano exigia a posse da Berlenga e, por essa razão o Almirante D. Diogo Ilbarra mandou desembarcar uma força de mil homens na pequena praia que se forma um pouco a norte da Calheta do Carreiro dos Cações para atacar o forte de S. João Baptista, que se ergue sobre um alcantilado ilhéu, estando unicamente ligado à ilha por um estreita ponte.⁽²⁴¹⁾

Este pequeno forte, de formato octogonal, dispõdo de oito canhoeras voltadas para o mar e de um «padrasto» com 22 metros de altura sobre a ponte de ligação, fora mandado construir por D. Manuel I no ano de 1502, sendo guarnecido com efectivos que, de uma maneira geral, foram sempre muito reduzidos.

Na ocasião do desembarque espanhol a guarnição era apenas de vinte e nove homens, sob o comando do Cabo António Avelar de Pessoa e o seu armamento era de nove peças de artilharia, porém, havia pouca pólvora.

Três dias levaram os espanhóis a atacar, por terra e por mar, o pequeno forte mas, a sua guarnição, embora diminuta, resistiu valorosamente e, com o fogo dos seus canhões, não só conseguiu repelir os assaltantes como também afundar a grande nau espanhola «Covadonga» e danificar seriamente mais duas — que vieram, algumas horas depois, a soçobrar, confirmando, assim, o velho adágio da Marinha de outrora: «Bastava um único tiro para afundar um navio e nem cem tiros desfaziam um forte».

A vitória dos portugueses era indiscutível e o Almirante espanhol, com um navio afundado e os restantes muito danificados, com mais de quatrocentos mortos e muitos feridos, teve de dar o ataque por findo e mandar recolher a bordo os assaltantes do forte de S. João Baptista. Para ele tornava-se imperioso regressar a Espanha pois, de maneira nenhuma, os seus navios estavam em condições de enfrentar a esquadra francesa.

Quando a vitória dos portugueses era completa e, do alto das muralhas do pequeno forte das Berlengas viam, alegremente, os destroçados barcos espanhóis a suspenderem para se fazerem ao mar, um jovem soldado atirou-se à água e nadou para um dos navios inimigos. Chegado a bordo informou o respectivo comandante da situação do forte português — da reduzida guarnição havia um morto e cinco feridos graves, e, além dessas baixas, toda a pólvora e munições estavam esgotadas!

Com esta notícia - e enfurecidos pela humilhação e revés sofridos, mercê da acção de um punhado de portugueses — os espanhóis tornaram a desembarcar e, de novo, atacaram o forte de S. João Baptista, cuja guarnição acabou, finalmente, por capitular, ao entardecer do dia 30 de Junho de 1666.

Os espanhóis, receosos de serem surpreendidos pela esquadra francesa; não se deram ao trabalho de destruir a fortaleza da Berlenga, limitando-se a saqueá-la e a retirar — como troféus de guerra — os pesados canhões que tanto dano lhes tinham causado. Como desforço das baixas sofridas e dos estragos da sua esquadra, levaram também, como prisioneiro, o Cabo António Avelar de Pessoa e, talvez criminosamente, deixaram-no morrer no porão de um dos navios.

O Almirante Ilbarra retirou para Espanha, deixando assim de cumprir a sua missão, porque um pequeno forte resistira à sua forte esquadra.

(241) — Consulte-se «Portugal Antigo e Moderno», de Pinho Leal, 1.º vol., p. 389 e o «Jornal do Exército» n.º 15, ano de 1979 o artigo «Um pequeno Forte, contra uma Forte Esquadra».

No primeiro dia de Agosto de 1666 os navios franceses puderam passar, sem perigo, junto das Berlengas, vindo depois a fundear nas calmas águas do Tejo, trazendo a seu bordo a princesa que foi mulher do Rei D. Afonso VI.

A armada francesa do Almirante Marquês de Ruvigny, subiu o Tejo, entre contínuas salvas de artilharia dos fortes marginais e dos navios, a 2 de Agosto. Trazia para Portugal a Rainha D. Maria Francisca de Sabóia e não cabe aqui fazer qualquer juízo sobre os acontecimentos de que foi a principal protagonista. Só queremos registar um pequeno pormenor relacionado com a sua chegada. É com o seu desembarque em Lisboa que, pela primeira vez, surge a referência a um bergantim real construído no nosso país.⁽⁶⁴²⁾

Foi neste bergantim «entalhado e dourado, soberbamente adereçado com cortinas e almofadas de brocado carmezim, franjadas de ouro e prata, com trinta remeiros vestidos de damasco carmezim guarnecido de galões de ouro e prata»⁽⁶⁴³⁾ que D. Afonso VI embarcou para ir receber a sua mulher.

A «Armada de Viagem do ano de 1666», que ficou conhecida pelo nome de «Armada do Conde de S. Vicente, D. João Nunes da Cunha, Vice-Rei da Índia» largou de Lisboa no dia 15 de Abril. Era constituída pelo galeão «Santa Tereza de Jesus», comandado pelo capitão Cristóvão Ferrão de Castelo Branco; pelo galeão «São Bento» do Capitão Paulo Gomes de Abreu e, ainda, a caravela «Nossa Senhora da Nazaré e Santo António» do Capitão Manuel Pereira Coutinho.

Esta Armada, menos o galeão «São Bento» que teve que arribar ao Tejo, deu fundo nas águas do Mandová a 12 de Outubro. Porém, nenhum dos seus navios tomou parte na «Torna-Viagem» pois, em Goa, temendo-se que as naus do Reino não chegassem a tempo, tinham preparado o navio⁽⁶⁴⁴⁾ «Nossa Senhora da Guia e São João Baptista», do comando do Capitão-mor D. António de Mascarenhas para fazer a viagem para Lisboa. A largada fez-se nos primeiros dias de Fevereiro de 1666 mas, uma viagem tormentosa, obrigou-o a arribar à Baía onde permaneceu, em fabricos, até meados do ano de 1668.

Por coincidência também saíra de Goa, nos primeiros dias de Fevereiro, mas do ano seguinte, ou seja, em 1667, o galeão «São Pedro de Alcântara» levando para o Reino o ex-Vice-Rei António de Melo e Castro. A viagem deste galeão também foi tormentosa e, depois de ter tocado no Rio de Janeiro, teve que arribar à Baía com água aberta.

Quando reparados, os dois navios aprontaram para a viagem para o Reino. Em conserva, sob o comando do Capitão-mor Dinis de Melo e Castro, atravessaram o Atlântico e subiram o Tejo a 7 de Outubro.

(642) — O Rei D. Fernando I encontrou-se no Tejo com o Rei de Espanha D. Henrique em «magníficos bateis». Para o embarque da Infanta D. Beatriz, filha de D. Manuel I, tinha-se preparado uma «embarcação com a maior riqueza» mas foi Filipe III que trouxe para o Tejo o primeiro bergantim, alás «riquissimamente ornado». Consulte-se «Portugal, Dicionário Histórico», 2.º vol., p. 308 e «A Vida Faustosa das Galeotas Reais» de Alberto Cutieiro.

(643) — In: «Hist. Cronológica da Casa Real Portuguesa» segundo transcrição feita no «Portugal, Dicionário Histórico», 2.º vol., p. 308.

(644) — Este navio aparece designado nos documentos como galeão, nau, naveta e patacho. Veja-se: «Três Sécs. no Mar», I Parte, p. 134.

O Comandante Marques Esparteiro refere ⁽⁶⁴⁵⁾ que «em 15 de Novembro de 1666 assentou-se abrir portinholas na nau capitânia Santa Teresa de Jesus e na naveta Nossa Senhora dos Remédios, fazendo-se as obras necessárias nos navios de alto bordo e nas galeotas que ficarem capazes para a guerra».

Não foi possível confirmar esta informação, que se afigura estranha pois o uso das «portinholas» nos costados dos navios tinha surgido ainda no primeiro quartel do Séc. XVI ⁽⁶⁴⁶⁾ generalizou-se a partir de 1550 ⁽⁶⁴⁷⁾. Assim, parece estranho que, cem anos mais tarde, em 1666, ainda existissem navios de alto bordo construídos sem as portinholas para as peças de artilharia.

As beneficiações na nau «Santa Teresa de Jesus» e na naveta «Nossa Senhora dos Remédios» destinavam-se a prepará-la para as duas armadas de guerra que o Vice-Rei da Índia Conde S. Vicente pretendia mandar a Mascate e a Cananor.

Em fins de 1666 largou de Goa a «Expedição a Cananor» sob o comando do Capitão-mor D. João de Sousa Freire, formada pelas navetas «Nossa Senhora da Penha de França» e «Nossa Senhora da Nazaré e Nossa Senhora da Boa-Memória», além de quatro pequenos navios a remos. Era uma missão de paz, pois consistia em ir tomar posse de algumas fortalezas daquele Reino ⁽⁶⁴⁸⁾ oferecidas pelo Rei de Cananor a Portugal. Porém, quando os navios portugueses chegaram, o rei tinha mudado de opinião e recusou-se a mandar entregar qualquer das fortalezas prometidas, pelo que os navios portugueses regressaram a Goa.

A «Expedição a Mascate» tinha uma missão de guerra pois destinava-se a reconquistar a cidade de Mascate, que durante perto de cento e cinquenta anos fora portuguesa ⁽⁶⁴⁹⁾, tendo sido tomada pelos Árabes em 1650.

Foi uma expedição cuidadosamente preparada mas, ao que se deduz, os trabalhos de organização e preparação fizeram-se com pouco sigilo e muita demora. A 17 de Novembro o Vice-Rei Conde de S. Vicente arunciou ⁽⁶⁵⁰⁾ que estava «disposto a embarcar numa armada que havia de constar de nove navios de alto bordo», além de três galeotas e cinco navios de remos. Nos finais do ano a «Armada do Vice-rei» ainda estava em fabricos e preparação e só nos primeiros dias de Abril quando «a monção de sudoeste começava já a apontar» ⁽⁶⁵¹⁾ é que a armada, ao mando do Conde de S. Vicente, largou de Goa, constituída pelas seguintes unidades:

Galeão Santa Teresa de Jesus — Capitania
Fragata Nossa Senhora dos Milagres — Alm. D. Jerónimo M. de Melo
Fragata S. João Baptista — Cap. m.g. F. Manuel de Albuquerque
Fragata São Paulo — João Pereira de Vasconcelos
Naveta N. S. da Penha de França — F. Gomes do Lago
Naveta N. S. da Nazaré e S. António — M. Pereira Coutinho
Patacho — D. Vasco Luís da Gama
Cinco Navios de Remos — João de Sousa Freire.

⁽⁶⁴⁵⁾ — «Três Séc. no Mar», II parte, 1.ª vol., p. 44.

⁽⁶⁴⁶⁾ — Damão de Góis na «Crónica de D. Manuel I», «XX cap. 39, p. 137, ao referir-se à «nao de Milquaz», alude às portinholas.

⁽⁶⁴⁷⁾ — Por norma todas as gravuras e representações de navios, a partir dos meados do Séc. XVI, representam as portinholas de artilharia.

⁽⁶⁴⁸⁾ — «Três Séc. no Mar», II Parte, 1.ª vol., p. 50.

⁽⁶⁴⁹⁾ — Fora conquistada em 1507 por Alonso de Albuquerque.

⁽⁶⁵⁰⁾ — Marques Esparteiro, *ob. cit.*, I Parte, p. 132.

⁽⁶⁵¹⁾ — *Idem*, p. 133.

Devido ao mau tempo a armada teve que arribar à ilha de Anjediva. Quando tomou o rumo de Mascate, foi de novo assaltada por um temporal que fez desgarrar todos os navios. Assim a fragata S. João Baptista⁶⁵² foi ter ao estreito de Ormuz, as outras fragatas e as duas navetas tiveram que recolher a Baçaim. Passada a monção todos os navios dirigiram-se para Goa, onde chegaram em Novembro, alguns acompanhados por embarcações mouras que tinham tomado como presas de guerra. Assim gorou-se uma empresa tão cuidadosamente preparada e na qual se tinham posto tantas esperanças.



No Reino, à semelhança do que se tinha feito nos anos anteriores⁶⁵³ dentro das medidas de vigilância do mar e, ainda com a missão especial de vigiar os movimentos de uma esquadra espanhola de 10 navios e 4 brulotes que evolucionava ao largo da nossa costa, foi mandada sair, em 10 de Julho de 1667, a armada do General Pedro Jacques de Magalhães, formada pelas seguintes unidades:

TIPO	NOME	BF	COMANDANTE	OBS
Galão	N. S. da Ajuda	50	Cap. m. g. Simão de Miranda	Capitão
Galão	Sacramento	60	Alm. F. Brito Freire	Almirante
Fragata	Rainha S.ª Isabel	32	Cap. m. g. Francisco May	Fiscal
Fragata	N. S. da Piedade	50	Cap. m. g. Álvaro Dias	
Fragata	S. José	44	Cap. Coutinho da Câmara	
Fragata	S. Jorge	36	Cap. Diogo Flaminis	
Fragata	Sacramento	30	Cap. Vaz Pinto	
Fragata	Santa Teresa	18	Cap. Rebelo Homem	
Caravela	?	?	?	Aviso
Caravela	?	?	?	Aviso

Mas, mau grado todas as pesquisas, não foi possível avistar a esquadra espanhola.

⁽⁶⁵²⁾ — Em «Três Séc. no Mar», I Parte, p. 133, está indicado, certamente por lapso, com o nome de «São João da Ribeira».

⁽⁶⁵³⁾ — Segundo o Comdt. Marques Esparteiro, ob. cit., II Parte, 1.ª vol., p. 46, a Armada de Guarda-Costa do General Jacques de Magalhães, saiu a correr a costa em 1664, possivelmente a meados do ano e recolheu em 11 de Novembro; Em 1665 saiu a 31 de Julho e recolheu a 17 de Outubro; em 1666 desde 8 de Julho a 29 de Setembro e, em 1667, saiu em 10 de Julho.

São sobejamente conhecidos os acontecimentos ocorridos em 1667 e que levaram à deposição do Rei D. Afonso VI. O último acto da tragédia começou no dia 15 de Setembro quando o grande estadista Conde de Castelo Melhor foi afastado das suas funções de «Escrivão de Pureza» e banido da corte. Depois, a 20 de Novembro, foi a chegada, inesperada, de uma armada francesa de dezasseis navios, sob o «pretexto de fazer aguada ou forçada do mau tempo»⁽⁶⁵⁴⁾ mas segundo o que o Almirante D. Almeras, que a comandava, comunicou à Rainha D. Maria Francisca de Saboia e ao Infante D. Pedro⁽⁶⁵⁵⁾, ficaria fundiada em Lisboa o tempo necessário». Em seguida foi o acto em que o Rei D. Afonso VI teve que renunciar, seguido da sua prisão «apenas com seis criados e nos aposentos em que habitualmente vivia.»⁽⁶⁵⁶⁾

No dizer⁽⁶⁵⁷⁾ de Carlos Selvagem «o primeiro acto de D. Pedro II foi conquistar uma popularidade fácil no país, exausto pela guerra. Rompendo o pacto com a França, . . . entrou em negociações de paz separada (com a Espanha) sem exigir quaisquer compensações territoriais».⁽⁶⁵⁸⁾

Em 13 de Fevereiro de 1668 assinou-se em Lisboa um tratado de paz perpetua entre Portugal e Espanha em que os respectivos monarcas prometiam ajudar-se concedendo a «livre e segura navegação sobre todos os mares e rios navegáveis e ajudaram-se mutuamente a libertarem-se de piratas, a estes castigando-os com todo o rigor.»⁽⁶⁵⁹⁾

O Povo português chamou ao príncipe Regente D. Pedro «O Pacifico», cognome com que passou à história, e houve, no país «um alegrão de paz geral»⁽⁶⁶⁰⁾ mas Portugal embora visse reconhecida a sua soberania como estado soberano e independente, perdeu Ceuta e o muito que poderia ter exigido.

Assim terminou a «Guerra da Restauração»⁽⁶⁶¹⁾ que durou vinte e oito anos. Foi uma luta mais violenta em terra do que nos mares mas, a Marinha Portuguesa que começara praticamente do nada em 1640 e, em 1668 já tinha um relativo poderío nunca deixou de cumprir com honra e denodo, a sua missão na defesa da Pátria, como se pode testemunhar através deste breve esboço em que se procurou traçar um pouco da sua história.

⁽⁶⁵⁴⁾ — Álvaro Dória in «A Rainha D. Maria Francisca de Saboia», p. 224.

⁽⁶⁵⁵⁾ — Idem, p. 226.

⁽⁶⁵⁶⁾ — Idem, p. 228.

⁽⁶⁵⁷⁾ — In: «Portugal Militar», p. 452.

⁽⁶⁵⁸⁾ — Após a batalha de Montes Claros «. . . as consequências desta magnífica vitória teriam sido decisivas se a política infame de Lisboa não a tivesse quase inutilizado. . . . Como ministro da nação vencedora, Castelo Melhor impunha, porém, condições duríssimas: entrega das praças portuguesas ainda ocupadas por espanhóis, inclusive Ceuta, e anexação de Tui, La Guardia e grande parte da Galiza». Carlos Selvagem em «Portugal Militar», p. 451 e 452.

⁽⁶⁵⁹⁾ — Veja-se H. Schaefer, *ob. cit.*, p. 521.

⁽⁶⁶⁰⁾ — Veja-se «Compendio de Noticias de Villa Viçosa» do Padre Joaquim Rocha Espanca, p. 212.

⁽⁶⁶¹⁾ — «. . . a esse interessantíssimo e glorioso período da nossa história que ficou conhecido pela época da Guerra da Aclamação. . . .», Cor. Madureira dos Santos em «Cartas e outros documentos da época da Guerra da Aclamação», p. 8.

Anexos

Doc. N.º 1

Regimento dado a Luis Velho, «Cabo dos Galeões da Armada» — 23 de Março de 1643.

Eu El Rey faço saber a uos Luis Velho fidalgo da Minha caza que ora hides por cabo dos galeões da armada que este presente ano de Seiscentos e quarenta e quatro Mando a Jndia, que eu Hey por bem que na Viagem guardeis o regimento seguinte:

1 Partiris do Porto desta cidade de Lisboa em companhia dos galeões são Pedro Almiranta e são Joam desta Armada e antes de sairdes delle dareis ordem para a uossa Nao se faça Lestes com toda a Artehania em Seus Lugares, emcomendada logo a pessoa que ouuer de Ser capitão della, e ordeNareis se fação cartuxos e apartem ballas, e esteião lestes e Separadas conforme aos calibres das peças para que na ocazião se possão ualer dellas sem comluzão, e repartireis a gente em esquadras e com Suas armas prestes para se aproueitarem dellas, como se ouueres de encontrar enerrigos, e os capitães das esquadras entrarão de guarda de dia e de noite por seu giros, e lhes emcomendareis a uegia aSy do Mar como da Nao e terra para que não aja desordens, e nesta forma fareis uossa Nauegação até as paragens sem Sospelta, e em que por rezão dos tempos seia Necessario abater a Artehania que sera só no cabo de boa esperanza e sua altura até emboçar a ilha de sam lourenço,

2 e para que a gente chegue a Jndia exercitada ordenareis que em todo o discurso da Viagem Nos dias quietos e de bonança, os soldados se ocupem em atirar com os Arcabuzes e Mosquetes, tendo por em Muito resguardo e aduertencia Na poluora a qual Nunca ficara na mão dos soldados

3 fareis todas as diligencias e peruencoes Necessarias para em nenhū cazo uos apartardes nem perderes a comSerua dos ditos galeões desta Armada e a companhia della ate chegardes a Jndia porque comuem a Meu Seruiço por Muitas considerações que Me a isso mouem hirem todas juntas Na Jornada te chegarem aquellas partes, e não se apartarem hūs dos outros por nenhũa uis sob pena de cazo mayor, e porque de uos confio que bastara esta Minha aduertencia em materia de tanta importancia uo lo não emcarrego com mais precisa obrigação,

4 e para Melhor poderdes Manter a dita comSerua leuareis de noite o farol azezo, e Sendo cazo que os outros galeoes se partem de uossa companhia nas noites seguintes Mandareis por hũ farol de correr Na gauea que hira azezo como o da popa, e acada quarto fazer hũ fuzil por popa, ou Naquelle parte em que conforme ao uento com a Nauegardes for mais seguro e poder ser uisto de mais Longe, o que auels de fazer Sempre ate de todo perderdes a esperança de appareçerem—

5 Sucedendo tempo Rijo teréis respeito No aMainar as uellas não ao que a uossa Não poder Sofrer para guardar melhor a uella, senão ao que Seia necessario aos outros galeões Se entenderes que o aguardão Menos, tendo Sempre consideração de uos compassares com elles de maneira no veleiar que os não obrigeis a Se forsarem por uos acompanhar de modo que desaparelhem e o amainar das uellas se fara de dia de modo que os mais galeoes de uosa companhia uejão o como as leuais compassadas para conforme a isso saberem como hão de leuar as suas ⁵ e com o dito tempo Rijo de noite aSendereis o farol de correr na gauea, e os ditos galeoes o Leuarão de popa, por não dares hũs pelios outros

6 Desaparelhando a uossa Não o sinal disso sera assender Linternas em todas as gaueas e no topo da mezena e goroupes, e por tirardes a Moneta afora o farol ordinario, linternas No goropes, e por amainar muitas Linternas pella emxaroca de ambos os mastos mayores por uos fazerdes em outra uolta, o farol da gauea e hũa peça e hũ fuzil, e os outros galeoes hão de fazer os mesmo sinais com a Mesma Neçessidade, porem emquanto fordes de noite não mudareis o rumo do em que anoteçestes nem uos fareis em outra uolta, senão procurareis sempre antes do sol posto temperares as uellas e nauegar ao rumo que uos parecer que o tempo que fizer de noite conforme a paragem em que uos acahais uos obrigar a Seguir

7 Tanto que passardes o cabo de boa esperança fareis uossa Viagem Sendo posuel por dentro da yiha de são lourenço e ordenareis ao Peloto se desuie da altura de mosambique 15 ou 20 legoas ou as que lhe parecerem necessarias para não serem uistos do inimigo emcazo que ande naquella costa com declaração que uos conformareis com o regimento da Nauegação em que Se declara de que tempo a que tempo he posuel fazer se Viagem por dentro, ou por fora da dita yiha.

8 tanto que passardes o perigo da terra do Natal tornareis a por a Artelharia em Seu lugar, e fareis prestes toda a gente da uossa Nao, e com a Mesma ordem, fareis uossa Nauegação como quem pode achar e emcontrar poder de enemigos, aduertindo que porque a poluora perde a forza nos cartuxos, ainda que selão embarriados os deues ter Mandado despelar, e tornar a poluora aos barris quando deitardes a Artelharia abaixo, e que quando a tornardes aSima, os deues de tornar a mandar emcher

9 e para aSy fazerdes uossa Viagem por dentro da yiha de são lourenço, a hireis demandar por altura de uinte tres grãos, hindo correndo a costa ate Vinte hũ grao, porque nauegando por aqui a uista desta ilha ate a dita altura, hireis demandar a Jiha de João da Noua a uista della o mais perto que poderes pella banda de loeste, porque Nauegando ao longo desta yiha sempre os uentos fauoresem a poder Sair do canal, o que não podereis fazer, se ouueres uista da costa de mocam-

bique e trabalhareis Muito neste tempo por se não uer.e a uista da de João da Noua, podereis passar, como ja passarão alguas naos em Setembro, e passado o canal de Moçambique que he ja tarde por respeito da Monção se hir acabando trabalhareis depois de passardes a linha, de uos por na altura de chauf, hindo deMandar Bombaim, e não podendo tomar este porto, tomareis Sacatorá; ou Mombaça, e Sendo cazo que uos não possaes por em tanta altura como Bombaim, tomareis a terra que melhor poderdes, e de Mais altura dos liheos queimados para o norte, para dahy uos informares do estado das cousas da India para conforme a imformação que tiuerdes demandardes a barra de goa com Mais segurança

10 e em cazo que Jnuerneis (o que deos não premita) sendo em Sacatora, partireis daly Na entrada de abril como os ponentes entrarem, e hireis recolher uos a Bombaim

11 e se Jnuernardes em Mombaça ou quirimba, podereis partir em uinte de março que he o tempo em que comessão os ponentes, e por esta Monção Ser Muy bonancoza na costa e o Inuerno da India entrar em hũ ano mais sedo que no outro, comuem Muito que uos recolhaes antes que o Inuerno entre, que he as uezes a des de Mayo, e outras a uinte e por as Naos serem grandes sempre se Segura Mais neste tempo em hirem a Bombaiam que a Goa,

12 tereis aduerteMçia que eu tenho ordenado ao capitão da fortaleza de Moçambique, que no tempo em que conforme as Nauegações que as Naos fazem, poderão chegar aqueles mares, mande hũa embarcação ao feitor que esta em Goxa(sic) para que daly imue dois Pangayos ligeiros a andar Na paragem por onde passa com auizo do estado em que esta a dita fortaleza, e do que parecer deue Seguir, os quaes Pangayos, uendo as naos e reconhecendo as chegarão a parte donde possõ Ser bem uistos dellas e aMainando que he o sinal porque os auéis de conhecer, e o que uos lhe auéis de fazer uendo os, he amainar a Vella da gaeua, e atirar duas peças Juntas da parte donde uirdes os Pangayos, com o qual sinal chegarão a uos como tenho auizado; e uos darão o dito auizo

13 e Porque alem do que Se dispoem No capitulo antecedente deste Regimento, sendo cazo que tendo a uossa Nao uista de qualquer das ilhas de Amgoxa, não ueiaes embarcação ou embarcacoes de uegia de que no dito capitulo se trata por uer de hũas Jilhas a outras cinco, seis, noue, ou des Leguas de distancia, Mandareis botar batel fora pella banda do Nordeste, com aduertencia que na praya Se achara hũ mastro leuantado, e ao pe delle hũa cabana de pouco porte, e dentro No mastro ao pe, estara hũ escrito do Nome daquela Jiha e paragem em que esta, e aonde uos fica a embarcação de uegia, e as nouas que ouer da fortaleza de Mocambique, e de toda aquella costa, e se ha enermigos Nella ou não

14 e Por entender que comuem e cumpre a meu Seruiço huzardes Na Viagem de Jurisdicção para os cazos que podem Suçeder e confiando de uos que huzareis de que uos der com a moderação e prudência que comuem, Hey por bem de uos conçeder o seguinte

15 Nos cazos crimes que sucederem Na uossa Não durante a Nauegação, ou

estando em qualquer porto trado o de Goa tereis alsada ate morte natural em todas as pessoas de qualquer sorte ou condição que Seião, e vossas Sentenças se darão a execução sem appellação, nem aggrauo porem em pena de Morte e cortamento de Membro, não podereis comdenar fidalgos, caualeiros fidalgos, nem outras pessoas que forem despachadas com fortalezas ou officios de fazenda para a Jndia. Pilotos, sola pilotos, mestres e contra mestres e cometendo os taes algũ crime por que mereção Morte os prendereis e tereis a bom recado, fazendo os autos e processos necessarios, e com elles os entregareis Na cadeia da cidade de Goa, para Serem Sentenceados conforme minhas ordenações:

16 Porem sendo os cazos que os taes fidalgos e pessoas excetuadas cometerem de Rebelião, motim, ou levantamento contra vossa pessoa os leuareis presos a goa onde os entregareis na Relação daquela cidade para nella Serem sentenceados os culpados pelos ditos autos conforme Mereçerem por minhas ordenações: e uindo para este Reyno, entregareis os taes culpados e os ditos autos a hũ dos Corregedores do crime da Corte desta cidade de Lisboa, para os por a bom recado, e na Relação della se Sentençarem como for Justiça

17 tirareis de uossa preguntando se algũa pessoa das que uão Na vossa Nao disse algũa herezia contra a nossa Santa fe catolica, ou blasphemou ou Renegou de Deos ou de Seus Santos, se na dita Nao uão algũs feiticeiros ou adeunhadores, e Se algũa leua liuros defezos ou lem por elles. Se em Juizo deu Algũ Juramento falso ou Jnduzio a que outros o dessem, se cometeo pecado de sodomia, ou meliça com tocamentos e actos deshonestos. Se uay algũ aMancebado com algũa Mulher que metesse na dita nao, ou tem ylicita comueçasão com qualquer que Nella for embarcada por qualquer uia que Seia, ou se embarcou algũa escaua Sua ou alhea, Sem licença do Perlado, e posto que com licença, se a leua em lugar suspeitozo, e Se algũ Leua dados, ou cartas falsas, ou Joga com ellas, ou as da para Jugar outrem, os culpados nos ditos cazos prendereis e tereis a todo bom recado para com a dita de uassa os entregardes presos na forma que uos ordeno no capitulo antecedente acerca das pessoas que cometerem motim Rebelião, ou levantamento contra nossa pessoa, e dos ditos cazos neste capitulo referidos não de uasareis, senão quando preceder intima ou informação particular de que Se cometerão

18 Podereis por pena de dinheiro ate duzentos cruzados, nos casos em que urdes cumpre Serem postas por Meu Seruiço e bem da Justiça, e ate dita quantia podereis comdenar e executar quaesquer pessoas que uos parecer sem appellação Nem aggrauo

19 Hey por bem e uos Mando que depois de oito ou des dias de Viagem façaes alardo, alem do que se faz Neste porto de Lisboa, e nella fareis aSentar pelo escriuão da vossa nao as pessoas que forem Nella, a gente do Mar a hũa parte e os soldados a outra, declarando se os foros pelos aluares que cada hũ apresentar, tomando lhes os sinais e confrontações; e nenhũ homem do mar se aSentara com foro ainda que leue aluara o qual alardo formareis a reformar na costa da Jndia, para abaferdes os Mortos, pelo qual se matricularão os soldados na matricula de goa aonde o fareis entregar para Se aSentarem com o foro que cada hũ tuer, e tirar hũ tres-

lado pelo escriuão da uossa Naõ do alardo que em hũa e outra parte fizerdes, o qual trareis comuusco e o entregareis no conselho ultramarino para Se comferir com o que se fizer antes da partida das Naos deste porto, no que não auera des-cuido algũ

20 tereis particular cuidado e uigilancia de cada quinze dias mandares com-çentar as Armas que forem Na uossa Naõ pellos sarralheros que nella uão em lugar de bombardeiros que por esse respeito se lhe dão, para a todo o tempo que forem necessarias, estarem apontadas e de maneira que possam seruir, Sendo cazo que emcontreis enemigas Na Viagem e aSy fareis uer a Artelharia e reparos e Seus petrechos e mandar ajustar tudo Nas Naos da Armada da Jndia, ha algũ fraude e descaminho, e comuir a meu Seruiço que se euite, mando uos que obrigeis ao escriuão da uossa Naõ uos leue todos os dias enquanto durar a viagem, a despeza que no tal dia Se fizer dos Mantimentos, para a asinardes, o que Sereis obrigado a fazer, e não as asinando se uos não despachara Na caza da Jndia a fazenda que trouxeres, aSy a uos como ao escriuão, e perdereis uos a elle uossos ordenados, e o dito escriuão tera cuidado de fazer a dita despeza, com particular dis-tinção de cada hũa, apontando em cada despeza que fizer, a quantas pessoas se deu Regra e reção aquelle dia, para que aSy constando dos asentos dos Mortos, não se possam sonegar as mais reções que Se lhe auirão de dar se uiuos forão e tereis cuidado que ao tempo que for o liuro para asinardes as despezas de as examinares e apurardes, de maneira que seião certas e verdadeiras, e ordenareis que quando se for abrir de nouo algũ Mantimento e pipas ou quartos, aSista a ue los, alem do tanoeiro e das pessoas a isso obrigadas, hũa de Muita confiança aueramentada e nomeada por uos e a de mais confiança e desenteressada que ouer no galeão que uenha logo dar conta do estado, o quanto e quantidade em que Se achou o que Se abriu, e Se uos parecer que uay está tendo amizade com o dispenseiro e escriuão, nomeareis outra com as mesmas calidades

30 (sic) e porque sou informado que ao tempo que as naos e outras embar-cações que partem da Jndia para este Reyno, se embarcão Nellas, sem Licença Minha, Nem do V Rey daquelle estado Mutas pessoas, o que he contra Meu Seruiço, e querendo nisso prouer, hey por bem e uos Mando que facaes alardo da gente que uier Na uossa não embarcada, e achando algũa pessoa ou pessoas alem da obrigação della que uenha Sem licença Minha ou do V Rey do dito estado, as dareis a Rol ao meirinho da dita Naõ com termo por elle aSinado porque se obrigue a entregar o dito Rol no conselho ultramarino em chegando a dita não ao porto desta cidade de lisboa, para que sendo Necessário prouer se Nisso se possa Logo fazer por elle, e ordenar o que mais comuier a meu Seruiço e uos Sereis obrigado a entregar a dita gente que uier sem Licença presa para nesta cidade de lisboa, Se proceder contra as taes pessoas com parecer Justiça e do dito Rol e alardo que se fizer dareis a copia ao secretario dos despachos, para que por aquella uia, se tenha noticia tambem dos queuem Sem Licença ou com ella e alem do disposto neste Capitulo tanto que o uoso galeão estiver a carga fareis fixar hun coartel no mastro grande delle que toda a pesoa que nelle uier sem licença per-dera todos os bens que se lhe acharem embarcados alem das mais penas asima declaradas e que nas mesmas encorrera quem trazer escondido

31 Sou informado dos grandes inconvenientes e danos que se seguem a minha fazenda das Naos da India tomarem o porto da cidade de são Paulo de loanda do Reyno de Angola, por rezão de por aly se descaminharem os direitos que se deuem a fazenda Real e Se fizerem grandes despezas nos concertos das ditas Naos do Rendimento do dito Reyno podendo seruir os direitos que nelles se gastão em outros effeitos importantes ao mesmo Reyno para que estão applicados e por O Mais que se considera, Hey por bem e uos Mando que sob pena de Me eu não seruir mais de uossa pessoa, e ficar incapas de qualquer Merce da coroa e de pagardes anoueado tudo o que constar que recebeo de perda Minha fazenda em hirem a Angola as ditas Naos, não tomes aquelle porto, saluo em cazo de preciza Necessidade, da qual na ocazião della Mandareis fazer autos pelo escriuão da Nao, porque Conste que Sendo presentes ante uos, o Piloto, Mestre e officiais della, Se aSentou por elles, Ser este o cazo precizo em que a tal nao não podia deixar de hir tomar o dito Porto, dando cada hũ delles o fundamento de Seu parecer, e outroSy uos Mando que Saindo da barra desta cidade facaes noteficar ao Piloto da uossa Nao o conteudo neste capitulo, da qual noteficação se farão autos pelo escriuão della em que comuoscio asinarão que os tera a boa guarda para a uinda para este Reyno, os entregar No conselho ultramarino

32 emcarrego uos Muito o grande cuidado que deueis ter em procurar e euitar na uossa Nao toda a ofensa de Deos Nosso Senhor, pois he este o meyo com que mais o deuemos obrigar a que huze comNosco de Sua Mysericordia, e esperar que nos de em tudo bom Suçcesso e que sesem os castigos do çeo que pella omissão se podem temer, e fio de uosso zelo que Na execução desta materia uos auereis de Modo que tenha eu que uos agradeçer, (sic) porque sendo esta a primeira obrigação a que Se deve atender, aSy tambem me deuo auer por melhor seruido do maior cuidado que nella Se puzer, e para que o castigo e medo sirua de freo aos que Sem respeito de Deos se deixarem Leuar de uiçios, logo que sairdes desta barra, comecareis a tirar deuassa, a qual hira aberta ate chegardes a Goa, e nella escreuera o escriuão da mesma Nao Sendo pessoa confidante, e quando não eleçeris outra pessoa que Milhor uos parecer que Não seia criado uosso por escuzar Nulidades. No que Se proçessar, e aSy como for constando de culpados em uiçios, particularmente nos de Roim qualidade a que conuem acodir

33 e auendo se considerado a ordem que Se uos deuia dar para a Viagem dos tres galeoes com que Sahis deste porto para a India onde Sera Deos Seruido Leuar uos a Saluamento ouindo os Pilotos e outras pessoas praticas desta Nauegação. Me foi proposto que ella Se deuia fazer, seguindo se o Roteiro de Vicente Rodrigues como mais aprouado, e que não se tomando Moçambique Nem Neriñu dos portos circunueziñhos daquelle, o mais conueniente e Seguro, era hindo sedo tomar da frecha a barra de Goa, e indo tarde emcaminhardes uos a tomar fala em cochim para Nauegardes e prodecerdes conforme as Noticias que aly se acharem, e porque na incerteza e uariade das couzas do mar, se não pode dar ordem com que Se faça Necessitar e coartar os pilotos e obseruancia della Nem de roteiros, antes he Sempre o mais acertado confiar delles que aiustando se com o mais aprouado e experimentado, disporão a Sua Nauegação Seguindo as monções agoas, uentos, e ocaziões que acharem, me pareceo deixar o que isto toca a uossa experiencia e prudencia, para que com parecer dos pilotos uos emcaminheis, tendo por

certo de uos pelo cuidado e uigilancia grande com que custumaes auer uos no que esta a uosso cargo, e Sabereis dispor tudo tão acertadamente como he Neçesario Porem tanto que tomareis terra e souberes se a barra de goa esta de serco tratareis De botar aly os doentes e tomar algum refresco e hireis demandar a enseada de massaue em primeiro lugar e não sendo possiuel per se hauerem de afastar da barra de goa que não sejais uisto dos inimigos neste cazo hereis então demandar mascate

34 e somente uos deuo encomendar Muito que estes galeoes nauem juntos, guardando se comSerua em todo cazo preuenindo para isto o que tuerdes por conueniente, porque jporta muito em tempo que Se nauem com tanto risco de inimigos e que eles são tão çertos Nos Mares da India achardes uos Nelles, e em qualquer outra ocasião com forsa para lhe rezestirdes e fazerdes respeitar

35 Pelo que toca a auerdes ou não tomar Mocambique, posto que pareceo por algũas rezõis que Não conuinha em nenhũ cazo hirdes aquelle porto, Nem outro algũ dos circunuezinhos, considerando eu outras que tambem ha por onde Seria de Muito bom effeito tomardes lo, me pareceo dizer uos que aSy o podereis fazer, auendo tempo e lugar, sem se ariscar a uossa Viagem e o passardes a Goa, e rezoluendo uos com este preSuposto nisto, sera Neçesario que uos ajaes com toda a preuenção a que obriga o cuidado com que o inimigo continua aquella praça, que de presente deue Ser Mayor pellas noticias que Se tem das Riquezas dos Rios de Cuama e Minas de Monomotapa, para que conforme ao estado em que ella estiuer possaes dispor de uos, e não suçeda achardes uos por falta desta preuenção empenhado, Sem lugar de poderdes uer e tratar o que mais conuira, com todas as considerações de Meu Seruiço e de uossa obrigação

36 Porquanto tendo consideração ao muito que comuem que a gente que passar a India Seia util para o seruiço, e não se embarquem por soldados Meninos de pouca ydade, resoluy que por ley inuiolauel se guarde daqui em diante que todo o Piloto mestre, ou official da carreira da India, que leuar para aquelle estado Moco de menos ydade que de treze anos para asima, pague em dobro o soldo que receber, e que na nao se lhes não de reção, e Sendo marinheiros ou grumetes paguem o mesmo, e Sendo fidalgo ou soldado ajão a mesma pena em dobro, e Se não tuer donde pagar, senão de reção de uinho a elle, nem aos que leuar de menos hidade, e que Sendo Relegioso se desconte a quantia da pena nas ordinarias que se dão as Relegiões e porque comuem que isto Se execute, uos auereis nisto com grande uigilancia, fazendo alardos, e uereis por uos mesmo a gente que uay na nao, e dos que achardes desta qualidade fareis duas relações por mão do escriuão da mesma Nao, e hũa dellas entregareis na India ao V Rey do dito estado para Mandar executar Nelle a parte que lhe tocar, e a outra sereis obrigado a entregar a uolta para este Reyno ao Prouedor e officiaes da casa da India para tambem a darem a Sua deuida execução, e porem cobro o que tocar a minha fazenda sob pena que achando se que deSimulaes com algũa destas pessoas Se uos dara em culpa graue, e Se descontara em uossas liberdades o ualor de quatro tantos quanto se montar no soldo que Se receber, e na reção que Se der ao tal Moço ou Moços.

37 e Para o que auéis de fazer tanto que chegardes a costa da Índia, oue por bem de rezouuer por algũas considerações de Meu Seruiço que guardéis a ordem Seguinte

38 Se conforme a monção em que fordes ouuerdes de Nauegar por dentro da Ilha de são lourenço, hireis deMandar Na costa do Norte a fortaleza de chaul, ou a ponta de Bombaim da banda do Sul que fica delle quatro legoas para o norte, porque nestas duas paragens tanto que em entrar Setembro ou Nos ultimos de Agosto, manda o V Rey do dito estado ter uegias, aSy na Serra do Morro de chaul, como na do mesmo Bombaim, e no Mar galeotas Ligueiras, (sic) para que tanto que aly chegarem quesquer Vellas Nossas, hirem a ellas com auizos seus da derrota que ouuerem de fazer, e a paragem sonda Se ouuerem de recolher sem receber dano de algũas embarcações enemigas que possam estar na barra de Goa

39 E se conforme a monção que achardes, não ouuerdes de Nauegar serão por fora da ilha de são lourenço, hireis demandar o Porto de marsavem ou mascate como se uos tem ordenado no capitulo 33 deste Regimento.

40 e este Regimento atras declarado compriréis em tudo como se nelle comtem, no que não encontrar as ordens que se uos derem pela Secretaria destado deste Reyno o qual não passara pela chancelaria sem embargo da ordenação em contrario Paschoal dazeuedo o fez em lisboa a xxij de Março de Bj Riii eu o secretario Afonso de Barros Caminha o fiz escrever.

Marquez de Montalvão

Regimento do que ha de huzar Na Viagem Luiz Velho fidalgo da casa de V mag^m que ora vai por cabo dos galeões que este ano presente hão de hir com o fauor de Deos para a Índia, como nelle se declara. Para V mag^m uer./.
(A.H.U. — Índia, papéis avulsos, 1644, cx. 17).

(Transcrito de : «Da Navegação Portuguesa no Índico no Século XVII» de Alberto Iria)

Doc. N.º 2

Decreto de 13 de Maio de 1641, relativo à reorganização de antigas tropas denominadas bombardeiros da nomina, privilegios a estas concedidos, e outras disposições

T. Tombo: Decretos do Conselho de Guerra.
(Transcrição de Synope, 1.º vol., p.17)

Synopse n.º 132

A necessidade que neste Reyno ha, de se exercitarem e criarem, Bombardeiros, Obriga a tratar de todos os meyois de o conseguir, e por q̄ a principal se entende q̄ seria, requistarensse os bombardeiros da nomina, hey por meu seruiço que na

execução se proceda na maneira seguinte

O Conselho de guerra me proporá tres pessoas de confiança, e diligencia para eu delles escolher hum que seja capitão dos bombardeiros ao qual se passará Carta, na forma que se contumava a quem tinha esta occupação, com declaração q̄ não hauerá ordenado, mas que eu conforme o cuidado com que me servir lhe farey merçe e sera em tudo sujeito as ordens do tenente geral da artilharia, e ao capitão geral della quando o haja.

O tenente geral ordenara que em liuro particular se matricule até trescentos artilheiros da nomina, duzentos Portugueses, e cem estrangeiros Alemaes, e das mais nacoes amigas aos quais mandarey passar cartas em meu nome, como hera costume fazerse.

Tera cada hum de ordenado cada anno sete mil r.^o q̄ he o mesmo q̄ tinham os bombardeiros da nomina q̄ lhe serão pagos no thezoureiro mor, por duas folhas feitas pella reparição da artilharia a cada seis mezes hũa, e os hauerão por estar prestes para me servir, de mais de q̄ aquelles q̄ forem nomeados para se embarcarem de armada, hauerão o numero de pagas e socorros que uencer a gente de mar q̄ servir na mesma occasião cada hũa de seis crusados, aos artilheiros, e oito aos Condestables.

Para os lugares q̄ se offerecerem se precederão por sua antiguidade, e sufeiencia, e gosarão os bombardeiros da nomina, de todos os preuilegios que os Senhs Reys meus antecessores conçederão aos bombardeiros, elles e suas mulheres e filhos, em quanto forem viuos, e depois de mortos suas mulheres em quanto não tomarem a casar; alem dos quais Poderão tomar casas de aposentadoria, e das em que estiuerem os não tirarão outras pessoas p^a ter, e adobecendo ou pessoa de sua casa que Viva de suas portas adentro, e querendosse yr curar assy no hospital desta cidade, como no de nossa Serã da luz, ou em outro qualquer, serão admitidos sem diligencia, ou aderencia, preferindoos a todos os mais doentes, ecurandosse em suas casas, o mordomo mor lhes terá nomeado hum fisico e hum surgião da casa que os curem de graça, e provandosse que faltou em os uizitar, com certidão do tenente geral de como lhe consta que o não quiserão fazer, o mordomo mor lhe mädará por ponto na moradia o tempo que lhe parecer, e havendo fisico e surgião da armada pagos, o tempo q̄ estiuerem nesta cidade Elles serão obrigados a estas uistas.

Hauendo alguns officios ou lugares Vagos q̄ caibão nas pessoas dos ditos bombardeiros, ou de suas mulheres, fazendome petição, e hauendo informação do tenente geral de sua sufeiencia, e seruiços, ordenarey q̄ sejam prouidos pella parte a q̄ tocar preferindosse aos mais moradores da dita cidade, da mesma qualidade E sufeiencia.

Aos lugares q̄ tocão a bombardeiros de todos meus Reynos E uiaçens E conquistas, precederão os bombardeiros da nomina, aos q̄ o não forem ainda q̄ sejam matriculados, e os matriculados aos que o não forem, ainda q̄ mais sufeicientes.

Depois de prouido o lugar em bombardeiro da nomina, ou nos outros querendossehe opôr outro mais sufeiente o podera fazer indo a bärreira, e lhe leuara o Lugar, se tirando cada hum tres uezes o q̄ se opoem se melhorar em cada tiro do q̄ ouuer dado, o q̄ tinha o lugar, mas isto hade ser dentro de oito dias, depois do prouimento, e sempre o q̄ se oposer pagara o custo da poluora, e ballas da opposição, e os da nomina se poderão oppor a todos, E os q̄ o não forem só aos q̄ se derem, aos que também o não forem, porque não podera competir nenhum

bombardeiro defora da nomina, para se preferir aos q forem della.

Se depois de cheo o numero da nomina se quiserem matricular mais bombardeiros o tenente geral os fara matricular, E estes gosarã sô dos preuilegios q antigamente tinham os bombardeiros, e seruilheã a preferença na antiguidade da matricula, para o serem aos lugares da nomina que Vagarem.

Nas causas dos bombardeiros, e na conservação de seus preuilegios terá particular cuidado o tenente geral, tomando Açessor, e escriuão como aqui se fazia p^{ta} coroa de Castella, e as differenças que ouuer de jurisdições entre elle e os mais ministros da justiça ouuido hum e outro detreminara o desembargo do paço sumariamente, como tiuer por mais meu seruiço, attendendo que aos bombardeiros se guardem seus preuilegios e franquias.

Tanto que ouer assentado ametade desta quantidade de bombardeiros, e dahi para sima, tera o Condestable mor a mesma praça q tinha Reñaldos, com a obrigação de ser mestre de todos, e lhe ensinar o meneo da artelharia e fazer fogos arteficiaes.

A peça da Barreira se hira cada semana hum dia santo infaluelmente, e assentira sempre nella o capitão dos bombardeiros. E hum escriuão do almasem do Reyno, e o tenente as uezes que puder, dando lição o Condestable mor se tirarão seis tiros em cada dia de barreira muy deuagar fazendo e desfazendo pontarias muitas Veses, todos os q quiserem aprender, e de mais das sobreditas se alguñs quiserem apostar huñs com os outros, trasendo poluora se lhe dará balla, e louuara este exerciço, para a despesa desta poluora, e ballas, hauera liuro numerado, e rubricado, em que fara o escriuão do almasem do Reyno assento do q se gastou em cada barreira, q hade assinar com o Capitão, e rubricado depois o tenente, e para que se ha de tomar conta desta parte de poluora.

Na esplanada da barreira se fara hũa casinha em q esta recolhida a peça quando não serue com seus aparelhos, de que tera a chauce o condestable mor, e nos dias de barreira tirandose fora se tera na casa a poluora e ballas com q se exercitão.

Os dias que parecer ao tenente hirão os bombardeiros a um navio dos que estão a inuernar em lugar de barreira, e aly se tomarã lição de passar talhas e bargueiros, e manejar a artelharia do mar. E se parecer tirar alguns tiros a hum sinal que se porã no Rio onde não dane com hum quarto ou boya, a distancia neçessaria se fara assy.

Na parte do paço que parecer como ja se costumou, se lera duas uezes na semana, em dias e hora çerta lição de artelharia, e Esquadria a qual lera o Cosmografo mor, ou o padre que ensina a mathematica, em santo Antão e nella assitirà o tenente quando puder e o escriuão que serue da meza grande, e em todas infaluelm^{te} o Capitão e escriuão do almasem do Reyno; q tera liuro Em q se apontem os artilheiros que Vierem, E os que continuarem melhor no q se offerer se hão de antepor, E os que forem irremedeaveis mandara Riscar E por outros em seu lugar, Ellegerão os mesmos artilheiros entre sy presente o tenente general, e capitão E escriuão aos mais uotos em dia santo cada anno tres, hum para seruir de meirinho, e fazer entre Elles as diligencias que o tenente lhe mandar, ou o capitão, hauendo primeiro conferido o que hade fazer com o tenente, outro para solicitador e aplicar a guarda dos preuilegios, outro para escriuão do meirinho, e cousas que he neçessario escreuerense, cuja tee Valera entre elles, e hauera juramento, E em cada anno se ellegerão outros p^{ta} mesma maneira para o mesmo effeito. O Conselho de guerra o tenho assy entendido; E passe para o cumprimento do que lhe

toca as ordens necessarias. Em Lx.ª a 13 de mayo de 1641. — Com a rubrica de sua magestade. — Ao Conselho de guerra.

Doc. N.º 3

Recrutamento da «Gente do Mar».

Certidão dos Officiaes da Casa da Guiné, de 14 de Fevereiro de 1610.

Arquivo Histórico Ultramarino — Índia, Papeis Avulso, 1610.

(Reproduzido de: «Da Navegação Portuguesa no Índico no Séc. XVII» de Alberto Iria)

— «Os officiaes do almazem de guine E india abaxo asinados çertificamos que ao tempo em que se asenta a gente da nauegação da armada da india, tras o patrão mor hũ Roi dos officiaes E maes gente de cada nao E o entrega ao prouedor dos almazens, E com hũ escriuão da dita casa chama cada hũ por seu nome, (sendo prezente o guarda mor da carga e descarga das naos da india) E capitão da nao que se asenta, E depois de o prouedor fazer eyxame com os ditos officiaes se tem as partes que se Requerem para os offiçioz em que ande ser prouidos os asentão em hũ Roi, E a mesma ordem se tem nos marinheiros, E grumetes estrinqueiros E maes gente da nauegação, E depois de asentada E tomada em Roi feito pelo dito escriuão E asinado pelo prouedor E por ele, o entrega ao patrão mor para por ele yr asentar a gente a casa da india E Receberem seu soldo, E este he o custume que sempre se teue, de que pasamos esta çertidão em lixboa a 14 de feuerero de 610. — Baltasar Martinz — Duarte (?) de Cubelloz».

Doc. N.º 4

Provimento dos officiaes, gente de mar, e bombardeiros para auimento das Armadas.

Alvará de 25 de Maio de 1621.

Arquivo Histórico Ultramarino — Índia, papeis Avulso, 1621.

(Reproduzido de: «Da Navegação Portuguesa no Índico no Século XVII» de Alberto Iria).

— «... porquanto conuem a meu Seruiço, E ao bom appresto, E auimento das Armadas, que todos os Annos saem do porto de Lisboa, a buscar, E acompanhar as náos da india, e frotas das conquistas ultramarinas E a limpar o mar de Cossarios; dar se tal ordem, com que as ditas Armadas, tenham os officiaes, gente de mar, e bombardeiros necessarios para o seruiço dellas, cumprindo se effectiuamente as prouições, e ordens, passadas, sobre esta materia pollos senhores Reys meus predecessores, e em particular por El Rey meu senhor e pay que sancta gloria haja para que aos officiaes, gente de mar, e bombardeiros, que em

hum ano seruirem na Armada, se dem os mesmos lugares das náos da Carreira da India do ano seguinte; hey por meu seruiço e mando, que tanto que chegarem da india as náos de cada ano, e se recolher a Armada, se faça logo a lista, E repartição dos pilotos, sôta pilotos, mestres, contra mestres, guardiães, Estrinqueiros, marinheiros, grumetes, e bombardeiros, que hão de seruir nas náos do ano seguinte, E os lugares dellas, se dem primeiramente, aos que ouuerem seruido na Armada, de que constara per certidão do Capitão geral della, em que se declare o lugar, e tempo, em que cada hum seruiu, e a satisfação, com que o fez, E que emquanto, ouuer os ditos officiaes, a gente de mar, e bombardeiros, que tenham seruido na Armada, benemeritos, seião antepostos, a todos os outros dos mesmos officios, que pretenderem os ditos lugares, com declaração, que no que toca aos Pilotos, se executara este Aluará, emquanto puder ser a respeito de sua sufficiencia, E que os officiaes, gente de mar, e bombardeiros, que hum ano uierem da india, tornarão a seruir na Armada, e ate o não fazerem, se lhes não dara lugar nas náos dos anos seguintes, como El Rey Dom Phelipe 1.º meu senhor, E Auo que Deos tem, o ordenou, no Regimento que mandou fazer, sobre os officiaes da nauegação, feito a uinte seis de Outubro de mil quinhentos e nouenta e hum, que está registado nos liuros dos almazens, e na dita lista, e repartição se dirá expressamente o lugar em que os ditos officiaes, gente de mar, e bombardeiros seruirão na Armada, e como constou de o terem feito, e dando se algũs lugares das naos a pessoas que não halão seruido na Armada, se declarara, como se faz, pollas não hauer, das que seruirão nella, que os pretendão; E tanto que a dita lista, e repartição for feita, antes de se meterem de posse as pessoas nomeadas nella se me enuiara para eu a mandar uer, e aprouar. . .».

Doc. N.º 5

**O Aparelhar de uma Armada.
In: «Memórias de um Soldado
da Índia» (1585-1598) de
Francisco Rodrigues Silveira**

Chegado já o tempo de fazer armada, a que precedem sempre muitos avisos que cada dia, ora de uma parte ora de outra, vêm de navios de corsarios que são saídos e de muitos damnos que já têm feitos; nomea o visó-rei ao capitão-mór do Malabar com a somma de galés e navios, e assim aos demais capitães, dando-lhes a copia de soldados que se devem embarcar; que são de ordinario a trinta por navio e sessenta por galé, posto que alguntás vezes passem desta somma, e outras não cheguem, conforme o tempo e a occasião.

Depois de publicados os capitães da armada, emquanto se fornece de bastimentos, munições e de chusma; a qual muita vez se faz de negros captivos, tomados a seus donos pelas ruas com grandes forças e extorsões, procedendo outro numero de desordens que se não pôde relatar em breve summa; têm cuidado nossos capitães (que sempre são fidalgos, e alguns sem ponta de barba chegados aquelle mesmo anno de Portugal) de adquirir para seus navios aqueles soldados que mais bem vestidos e galantes encontram pelas ruas: procurando logo saber-lhes as pousadas onde os vão obrigar com as suas visitas e promessas e dadi-

vas, Porque ha muitos que se vendem bem vendidos, e não se embarcam nunca senão com o que mais lhes dá, estando os miseros bisonhos (que lá se chamam reinos) em remolho, sem se fazer algum caso delles senão depois que se não acham dos outros, que com mais bizzaria se andam colleando como cegonhas; sendo a maior parte destes adúlteros, maisins, alcoviteiros, ladrões de noite, homens que acutilam e matam por dinheiro, e outros de similhante raça.

Porque os soldados que têm honra e procuram cumprir com a obrigação de christãos (reservando os que têm quem os ajude por algum caminho honesto, que não são muitos) não e possível deixarem de perecer á pura fome, e passarem as maiores e mais cruéis necessidades que em outra alguma parte do mundo se passem. Porque as pagas, que se lhes fazem, são tão raras, que ou se hão sustentar por mau termo ou passar pelo escamei da calamidade que temos dicto. Com a qual desesperação se desterram muitos das armadas, e buscam todos os meios possíveis para não serem soldados em tão inhumana e desesperada disciplina; dando-se por diversas vias e modos a ganhar a vida a troco muitas vezes de perderem a alma, de que não carecerá de pena quem a tal lhes dá occasião. Pois não podem chegar a maior extremo nossas desventuras d'aquelle que hoje por nossos peccados vemos. Que passem os portuguezes á India por meio de tantos trabalhos e miserias para servirem a seu rei e senhor natural em beneficio de sua patria, e que, depois de serem nella, os ponha a desenfreada cubiça e avareza de um infernal viso-rei em tanta desesperação que se vão a servir principes mouros, inimigos capitaes do nome christão, perdendo o respeito a Deus e a seu rei! Confesso serem infames e aleivosos, e que não têm sangue honrado nem ser de homens; porque, se o tiverem, soffreram com paciencia e constancia de animo muito maiores difficuldades, antes que chegarem a commeter uma tamanha maldade. Mas o viso-rei, que os chegou a tal aperto, não é digno de menor vituperio nem castigo, porque se o soldado (como disse um grande imperador) não tem medo nem guarda respeito nem obediencia, não estando vestido, calçado, armado, farto e com algum dinheiro na bolsa; como o guardará aquelle que não sómente se vê roto, descalço, faminto, desarmado e sem dinheiro, mas ainda desesperado de vir a ter nada d'isto? Que cousa ha no mundo mais forte e efficaz para fazer rebeller gente de guerra do que é a fome?

Mas, deixando esta materia para outra parte, se pela ventura se offerecer tornar a continua-la; como nossos capitães têm o numero de soldados que cada um deve levar, se tocam os atambores, e se vão chegando aos paços do viso-rei, onde se faz o pagamento, e se dá a cada soldado a quarta parte do que em cada um anno tem de soldo, conforme á usança de Portugal e ao assento que se lhe fez em Lisboa na casa da India: resolvendo, primeiro que se lhes metta na mão o dinheiro, muito maior copia de livros do que tem um famoso jurisconsulto.

Recebida esta paga (a que os portuguezes chamamos quartel) que no geral serão dez xeráflins, e valerão pouco menos de tres mil réis; lança-se pregão pela cidade pelo qual se manda embarcar, limitando o dia e hora precisamente, e se embarcam todos, cada um com as armas, que pôde ou quer levar. O que tem vestido e camisas bastantes para oito mezes, que de ordinario se anda na armada, compra com os dez xeráflins de sua paga uma espingarda, e o que não tem vestido e camisas compra aquelle até onde pôde abranger o dinheiro, e leva uma espada e rodella; outros levam cada um sua alabarda: e alguns pretendem andar nas galés e navios bem ataviados, e sair em os portos ou terras de paz mui vestidos e galan-

tes, ainda que não tenham com que pelejar ao tempo de menear as armas. Outros ha que , ainda que possam levar espingarda, por fidalguia e doçura querem antes uma rodella dourada e uma espada curta de bom côrte com sua guarnição prateada.

Com esta soldadesca, assim apercebida e armada á eleição de cada um, saem as armadas de Goa, indo cada navio avolumado de caixas, canastras, tarras, jarras, barris, e cheio de moços e negros, como se elles não fossem os proprios que vão tomar os de malabares a remo e vela, mas sómente levassem a victualha.

Doc. N.º 6

Relação das Armas que do Reyno de Suecia tras Francisco de Sousa Coutinho, embaixador ás partes septentrionais, em tres naos de guerra

Armas que vem com preço feito

Quatro mil mosquetes cõ capacetes & bandoleiras, custos cada hum mil & quarenta reis	1040
Sinco mil piques, cada hum cento & noventa reis	0190
Dois mil corpos de armas brancas, cada hum setecentos e vinte reis	726
Cem peças de artilharia de ferro, cada arratel quatro reis	0004
Cem peças de artilharia de bronze, não se sabe o preço	
Mil pistolas com suas bolsas, cada hũa oitocentos reis	0800

Armas que vem da Raynha de Suecia, para se venderem neste reino

Oitentas peças de artilharia de bronze
Sincoenta de ferro
Mil piques
Dous mil & quinhentos corpos de armas
Dous mil mosquetes
Mil & Duzentas pistolas com suas bolsas

Armas que vem de mercadores para se venderem neste reyno

Setenta peças de ferro
Sessenta peças de artilharia de bronze
Oitocentos e sincoenta corpos de armas
Setecentos piques
Mil & novecentas pistolas com suas bolsas
Vem mais trinta mastros grandes
Hũa embarcação carregada de polvora
E alguns cavalos

Esta conforme o seu original em Lisboa, 31 de Dezembro de 1641

O Mestre Fr. Pedro Magalhães

Vista a conferencia pode correr em Lisboa 31 de Dezembro de 1641

Fr. João de Vaconcelos P. da Silva

Sebastião Cefar de Menezes

Taixão esta relação em ... (?) reis em Lisboa 31 de Dezembro de 1641
João Sanches de Baena Celer... (?) Coelho

(Biblioteca Nacional
Reservados — Cod. 816P, fts 282)

Doc. N.º 7

**Decreto do 1.º de fevereiro de 1642, relativo, a desintelligencias
havidas entre as autoridades superiores
do castello de Lisboa**

Synopse n.º 13 — Observações

No castello desta Cidade ouue huás differenças entre o tenente de Mestre de Campo Geral B.º de Lemos q̄ o tem a cargo, E o Sarg.º mor do terço da Armada Diogo Sanches del Poço de q̄ se afirma q̄ chegarão a leuar das espadas, E o Tenente prendeo ao sarg.º mor q̄ eu lhe mandej q̄ soltasse E porq̄ he necessario auenguar-se o q̄ passou, E uer o q̄ se deve ordenar o Cons.º de guerra nomee logo Ministro de confiança q̄ uaa tirar de uassa, E com o q̄ della resultar se me consulte o q̄ parecer. Em Lisboa a o 1.º de Fevereiro de 642. — Com a rubrica de sua magestade. — A Antonio Pereira.

**Memorial do tenente de mestre de campo geral do castello de S. Jorge que está
junto ao antecedente decreto**

Señr. — Diz Belchior de Lemos e Brito fidalgo da Caza de V. Mag.ª Tenente de Mestre de Campo G.º q̄ mandando V. Mag.ª q̄ corenta forssados acodissem à Limpar o Castello, e q̄ se desse ordem para q̄ se procedesse Com a Limpeza q̄ se costumaua ter nelle, chamou elle tenente ao ajudante para q̄ plo tambor mór fizesse Lançar hum bando porq̄ todos os m.ºs do Castello soubessem o modo porq̄ se hauão de hauer na Limpeza delle, o qual tambor mór respondeo q̄ não conhecia outro official, mais que o sarg.º mor, e não quiz Lançar o bando, por Cuja desobidiência, ordeney ao Capp.º q̄ estaua de guarda o prendesse, e tendo disto noticia o sarg.º mor se foi ao Corpo de guarda e o tirou delle Lançando pla porta fora dizendo com palauras descompostas q̄ eu fosse prender, e q̄ não podia entender com a gente de seu terço, e dandosseme disto Conta, no Lugar em q̄ estaua seruido á V. Mag.ª no particular dos prezos q̄ ali estão cheguey ao Corpo de guarda donde o Sarg.º mor me disse por q̄ lhe hauia de prender o seu tambor e respondendolhe com cortezia por euitar disçenções, lhe disse q̄ porq̄ não hauia Lançado hum bando do Seruiço de V. Mag.ª á q̄ replicou q̄ seus officiaes, nem elle hauão de guardar minhas ordeñs, a q̄ eu lhe respondi, que entendesse, e conçiderasse como soldado q̄ toda a gente q̄ entrasse no Castello (pois estaua governando por ordem de V. Mag.ª) hauia de estar a ellas, e q̄ como tenente de M.º de Campo g.º (cousa bem sabida dos q̄ militarão) todos os Sarg.ºs mores e Capp.ºs hauão de guardar as ordeñs q̄ lhe eu desse sobre o q̄ se descompoz de palauras em tal forma q̄ me obrigou ao mandar prender em sua Caza,

e dando Conta a V Mag.^{de} foi seruido mandar q̄ o soltasse o q̄ Logo fiz pio Capp.^{do} Aires de fig.^{do} porem deue V Mag.^{de} ser seruido mandar uer este memorial, e informado da desobediencia e pouco fundam.^{to} com q̄ o sarg.^{to} mor ree desobedeço sendo couza notoria a todos os soldados praticos q̄ por estar gouernando o d.^o Castello e ser tenente de Mestre de Campo g.^o deue observar minhas ordeñs em qualquer parte q̄ se achar, se proçeda Contrá elle conforme as ordeñs militares, por q̄ de não serem obedeçidos os off.^{es} mayores da milçia poderão resultar grandes emconuenientes a V Mag.^{de} ser Seruido.

Doc. N.º 8

Pareceres sobre a Partida das Naus do Porto de Lisboa

Parecer dos Pilotos da Carreira da Índia

— « Em conformidade do despacho do Conselho da fazenda forão chamados os Pilotos da Carreira da Jndia abaixo declarados e juntos nesta Caza do despacho dos Almazens prezente o Prouedor delles Rui Correa lucas lhes foj lido o ditto despacho, e logo Megel Martinz piloto Mor das duas náos que se aprestão para ir a Jndia, disse: que enquanto as náos que partem deste porto para a Jndia que em Março partem areoadamente, e com quantos dias menos delles andado, melhor; e a nauegessão partindo tarde como em Abril he muy ariscada e trabalhosa; sem embargo, que elle partio em 19 de abril daqui, e fez uiagem e em breue tempo, mas que he isto cousa que acontesse poucas vezes.

E que daqui para a Jndia os tempos hão de ir mostrando como se ha de nauegar, e en Cazo que se passe o Cabo de boa esperansa te 20 de Julho, se podera faser a viagem por dentro, e que passado este mes se fara por fora da Ilha de São Lourenço; E que chegando a costa da Jndia em todo o mes de Setembro te meado Outubro se irão ver, os Ilheos queimados, ou a Aruore de Chaporã, e dos ditos 15 de outubro te todo nouembro, se ha de ir demandar de frecha a barra de Goa, e indo por fora da Ilha de S. Lourenço se ira ver terra de Cochim desem-bocando pello canal de dez grãos.

E que no que toqa aos Inimigos parece que se deue escolher a resolussão pello auizos que la se acharem; e em Cazo que vejão Inimigos ao Cometer a barra, pareesse que he forssa meter por entre elles pello pouço abrigo que ha fora do Porto de Goa, porque so se sabe, o de Bombaim, que não tem defensão; onde sera mais certa sua perda quando ali uão náos; hauendo Inimigos.

E que no mais que toqa à viagem para lá não ha que aduirir de nouo, mais que seguir principalmente o roteiro de Vicente Rodrigues e o que os tempos mostrarem.

E que para o que toqa à vinda; quem partir em todo mes de dezembro, vira bem por dentro passado elle, se deue vir por fora segundo os ditos roteiros E o que o tempo mostrar.

E que para não tomar porto em Angola, Santa Elena, Brazil e Ilhas conuem trazerem as náos muito mantimento e muita água, em boas vasilhas, porque por falta das ditas cousas naçe tomarem se os ditos Portos; quando não suçede como algúas vezes acontesse, por cazos fortuitos, de desparelho, ou desastre, que acon-

tesse à não, com que não pode seguir a viagem, sem concerto.

E que no que toça ao cabo da boa Esperança, no tempo que o forem demandar se sabera se conforme aos roteiros conuem afastarse ou chegar-se a elle; E que a derrota se não pode mudar sem auizo ou vista de Inimigos, porque não ha mor certeza de elles estarem mais em húa parte que outra.

E do das Ilhas lhe parece que he bem não nas tomarem, em cazo que tragão prouimento bastante, e que se chegarem a ellas, por todo Agosto, sera bom virem por 41 — te 42 — grãos e sendo ya Setembro, por 37 — e — 38 — e que não sabe outra cousa que seja necessaria preuenirse para esta nauegassão de Ida e Volta, mais que as ordinarias, E o que aqui dis.

E com o ditto parecer asima se conformou Andre Gonçalvez.

E Luis Álvares bocarra que vejo este ano passado por piloto mor da Jndia disse que he de parecer que visto estas náos que estão para partir são grandes e de quatro cubertas que conuem partão te quinze de março, prezente, e que no fim dele, he ia tarde para ellas; E que hauendo de ser, em outras Embarcações mais piquenas se podera faser en todo o Abril. Em resão que quem parte nos tempos sobreditos, acha nauegassão em Guine, e boa pasagem, e pello contrario indo tarde aribão a este reino com mortandade de gente. E que chegando ao Cabo de boa Esperança por todo Junho te meado Julho he bem cometer a viagem por dentro; e que não he de parecer que en nenhum cazo se tome Moçambique, por respeito do Inimigo ser muy certo naquella paragem. E que sendo forssa tomarse lingoa, sera no Rio Mocambo que esta seis legoas por baixo de Moçambique; ou nas Ilhas de Querimba que estão sessenta legoas arriba.

E que passados os quinze do mes de Julho en diante se faça a viagem por fora da ilha de São lourenço, por ser mais segura E que chegando sedo he de parecer se tome a barra de Goa de frecha; porque en cazo que suçada hauer Inimigos que esperem as náos na barra, liqa tão pouqa a distanssia te se meterem debaixo da fortaleza que qualquer socorro per pouço que seja, dá aiento para sofrer o breue trabalho, que auera ate se recolherem a sombra da ditta fortaleza.

E que isto he o que conuem, e não o que se mandaua te gora nos regimentos, que era irem toma(r) falla de Bombam, 60 — legoas de Goa e 30 — donde o inimigo está e donde elle podera, ter em 24 horas nouas das náos, e ellas não podião achar abrigo nem socorro.

E en cazo que indo por fora chegem a Costa da Jndia tarde como sera por todo mes nouembro, he de parecer se va demandar o porto de Cochim que esta em des graos na mesma Costa da Jndia, E que dahi se va correndo ao longo della te Goa; se derem lugar ao faser, as nouas que ali achar dos Inimigos, porque achando as ahi que esta o Inimigo sobre Goa, liqa em paragem para Eleger o partido que mais conuenha, para saluar a não conforme as ordens que achar do Vizo rey, ou o que vir mais conuem não achando ordem em contrario.

E que no que toça ao partir da Jndia para este reino conuem ao seruiço de S. Mag.^m que as náos que partirem de Goa seja ao mais tardar te des de janeiro, porque vindo neste tempo vem ao Cabo de Boa Esperança em todo o março a pasa lo; e chegarão, a este porto de Lisboa per todo Junho te des de Julho, escuzando de tomarem todos os Portos atras apontados; porque então vem com a monção tendente e direita e partindo mais tarde como em todo Janeiro e feureiro, quando chegão ao cabo de boa Esperança, achão os ponentes pela proa que

he em Abril, Maio, Junho, e Julho, aonde se fazem pedaços com os grandes paíros e tromentas que padeçem, donde naçe arrombar se lhe a agoa que trazem, a auer aligassões e perdas de náos, que abertas vão buscar prajas em que encaíhem, e se escapão disto he forssa que tomem hús dos portos de Angola, Santa Elena, ou Brazil para se reformarem e soçedendo que passaem o Cabo de boa Esperança cada náos por si so, em resão de as apartarem os temporáes e que não traga necessidade que a obrigue a tomar algús dos portos asima referidos, faça sua viagem para este reino afastada da derrota que costumauão a faser para santa Elena, 40 — legoas para a parte de leste, e por hi venhão fazendo seu caminho, porque se acazo, como he costume vierem os Jnimigos tomar o porto de santa Elena, as náos emcontrem, e por esta derrota se nauegara. E vindo cedo ou tarde se deue vir a loeste do Coruo por 41-te 42-grãos vindo a demandar a Costa deste Reino em Junho, Julho agosto sempre por esta altura sem a bater, a ser vista da terra das Berlengas; e de 15 de Setembro por diante soçedendo estar a loeste do Coruo que he ya tarde ver se a pela mesma altura ate. Cem legoas a loeste das Ilhas, e dahi por diante se venha tomar esta barra de frecha, e isto se fara a respeito de se não auer vista das Ilhas por serem sertos nellas, os Jnimigos.

E Duarte do basto que vejo por piloto na nao Sacramento disse, que se conformaua com o parecer de Luis Alvarez bocarra atras escrito, tirado que não he de parecer que se tome fala no Rio do mocambo por ser muito perto de Mocambique e correrem muito as agoas e se arriscarem as náos, e que auendo de ser seja em Querimba em cazo de necessidade porquanto he arriscado, tambem por resão das correntes.

E antonio pereira que vejo por piloto do Galeão Sao francisco de Botja, disse que se conforma com os pareceres asima e que tem por muy bom tempo para partirem as náos, todo março e que nelle deuem seguir diretamente o roteiro de Vicente Rodrigues, accomodando o ao regimento de Sua Mag.^{de}, no que toça a uer, ou não ver, as Ilhas de Madeira e Canareas e que sendo cazo que se parta por necessidade te vinte sinço de Abril que he muito tarde, tambem se deue faser sem embargo que he com muito risco daribada, en trabalhosa viagem, E que neste cazo he de parecer que se apartem as náos da Costa de guine ao meridiano das Ilhas de leste do Cabo Verde, porque all, como no tempo em que vão curssão mais as trouadas (sic), por loeste e Sudoeste, fiça a volta mais larga para se chegarem a linha a buscar os geraes sem que o achar se muito perto da terra da Costa, de Guine obrige a faser volta que perqão ou a ir dar en terra.

E que no que toça a tomar se Mocambique, he de parecer que em cazo que se chegue ao Cabo para ir por dentro, como nos pareceres atras se diz, que se aviste a Ilha de São Lourenço, por onde os roteiros mandão, e dahi se passe sem ver Mocambique pello risco que ha de Enemigos, baixos, e correntes; saluo se Sua Mag.^{de} por particular respeito o mande o que se deue faser com muito temto. E que no que toça a barra de Goa lhe parece que indo cedo se deue demandar a dita barra de frecha, ou pouço a balrauento para o norte, sem embargo, que auendo inimigos nella, parece que he obrigassão do Viso rej daquelle estado, o ter mandado embarcassões de auizo, que esperem as ditas náos, e lho dem. E que vindo tarde deuem as náos ir ver Cochim ou pouço ao norte e tomando Vista e fala seguir a viagem conforme o auizo que se achar.

E gaspar Rodriguez que vay por sota piloto da não do vizo rej se conforma em tudo com o parecer de Antonio pereira, tomando, do de Luis Alvarez, bocarra pasando o Cabo de boa Esperança em 15 de Julho se deue faser a viagem por fora.

E manoel Rodrigues que vejo por piloto dos rios de Cuama que en todo se conforma com o parecer de Luis Alvarez bocarra, e que nenhũa maneira he de voto que se tome Mocambique e que en cazo que se parta tarde deste reino he de parecer que se siga o que dis Antonio pereira.

E o em que concordão todos os ditos Pilotos he, que as nãos daqui partão em março, e da India em Dezembro, bem aparelhadas com boa gente de mar, bons Artilheiros e destes vão as nãos mais faltas; e que he de maneira que conuira leuarem algũs estrangeiros para adestrarem os naturaes e sobretudo que as nãos leuem muito mantimento e muito mais agoa, para que as faltas destas couzas as não obrigem a buscar porto algum.

E de como todos assim o diserão asinarão aqui comigo francisco barreto de Sampaio escriuão da meza grande dos ditos Almazens em 6 de Maço 635; Francisco barreto da São pajo — Miguel Martinz Andre goncalvez — Luis Alvarez — mocarra (sic) gaspar Rodrigues duarte de basto — Manuel Rodriguez — Rua — Antonio pereira».

Parecer do Provedor da Casa da Índia

— «Senhor — este he o parecer dos pilotos mais praticos na Carreira da india que se poderão juntar, soo faltou o de gaspar de Moraes, que uay na segunda não por estar ausente, e se não saber parte certa onde se possa achar.

O que a my me parece pello que tenho nauegado, sem embargo que não fiz nunca esta viagem, he que no Regimento se de da maneira que se pode, a noticia que ha de enemigos, e parajens em que se cree que os auera segundo os auisos que V Mag.^{de} tuer, e que aserca de por onde ou como se a de seguir a viagem se não digua nada; que destas cousas não pode faser tam bom juizo o melhor piloto que fica em terra como qualquer meam que vay nauegando; que onde se podem seguir varios partidos soo descursa bem, quem foy uendo se a Respeito das monções lhe entrarão os tempos tarde ou cedo, se brandos ou Rijos, se no Cabo da monção se acha em hũa não melhor de popa que de bolina, ou pello contrario, se leua a não inteira e com gente sam, se destrosada, e com doensa, se com bastantes mantimentos a Respeito do que Resta por nauegar se falta; se ha uista de mayor ou menor poder de enemigos, se em hũa parajem ou outra, se com hum ou outro uento na uella se lhe fica por baltrauento ou scotauento, se os ue ao amanhecer ou ao anoitecer se com baixos na proa ou mar por onde correr, se ainda com monção folgada ou no cabo della; cousas que faser uariar as resuluções e em que o hir atado a regimento ordenariamente dana fas arrear e seguir o pior, certo he que quem uay nas naos se disuela mais pello bom successo dellas, pois lhe uay uida fazenda e honrra, e que descursa melhor dos partidos uendo as circunstanças que sem ellas; isto me parece V. Mag.^{de} mandara o que for seruido, lixboa 7 de março 635. — Ruj Correa lucas».

Parecer do Conselho da Fazenda

— «E sendo tudo lido neste conselho E considerados os pontos em que a maior parte dos pilotos se conforma, E a qualidade da materia: Pareceo mais conueniente ao Seruiço de Vmg.^{da} E segurança da Viagem, não se tomar Mocambique nem os portos circumvisinhos pelo que os ditos pilotos apontão; E que indo cedo será mais seguro E melhor ir tomar de frecha a barra de Goa ainda que sobre ella haja inimigos E que indo tarde será bem que vão ver Cochim E tomar fala para procederem conforme as noticias que houuer; E que em tudo o mais de ir por fora ou por dentro da Ilha de S. Lourenço, E no que toca à navegação E derrota que as Naos hão de seguir de ida E volta, parece mais acertado seguir se o Roteiro de Vicente Rodriguez, como mais aprouado, accomodando o ao Regimento dado por V. Mag.^{da} em tudo quanto for possível, E que não se deuem necessitar E actuar os Pilotos precisamente à obseruança de roteiros dados em terra, antes de elles se deue confiar, que ajustando se com o mais aprouado, E experimentado fação sua viagem segundo as monções, agoas, ventos E occasiões em que se acharem, porque a respeito das incertezas E variedades a que estão sojetas as cousas do mar, melhor hé deixar o mais das viagens a desposição de bons pilotos, quais são os que este anno estão nomeados para ir a India, nas duas naos que Deus leue E tragaa Saluamento: E que se deue encarregar muito apertadamente ao Viso Rey que procure enuiar las quanto mais cedo for possível porque disto parece que depende (mediante o fauor de Deus) principalmente a boa viagem e que venhão tão compridamente providas de mantimentos e agoa, em boa vasilha ate este Reino que nem seja forçado tomar porto algũ por falta de qualquer dessas cousas, nem com esse fundamento possam os capitães E officiais ter desculpa, como esta bem aduertido no ultimo regimento feito em 17. de Março do anno passado, E nessa forma se de dispôr — esta materia; E também quanto à altura por onde as naos deuem vir demandar este porto, que em substancia parece que vem a ser o mesmo que os pilotos assentarão, VMg.^{da} mandar [a] a que houer por seu seruiço. — Lisboa — 8. de março de 1635. — Francisco Ieltão.

(Transcrito de: «Da Navegação Portuguesa no Índico no Século XVII» de Aluísio Iria pag. 54 e 60).

Doc. N.º 9

Parecer do Marquês de Montalvão sobre a Armada.

Arquivo Histórico Militar, 1.º Div; 2.º Sec.

Transcrição de «Cartas e outros documentos da Guerra da Aclamação» de Cor. Madureira dos Santos.

Memoria do Marquez de Montalvão ao Sr.D. João 4.º (1)

Señor

Da Secretaria se me enviou o papel incluso sem se me dizer o que Vossa Mage-

tade me ordena, porém como a matéria della hé tão importante, e respeita a que já se tratou no Conselho de Estado, pareceo me dizer a Vossa Magestade o que nella entendô com o zelo que tenho de seu serviço, e com a experiencia dos annos, e das occaziões de que tirei as razoens com que respondo,

O proposito deste papel, hé encomeendar que se gaste no mais necessario o dinheiro que esta applicado pera a delfensão, e que não convirá fazer-se este anno Armada, como nos passados, considerando-se para isso que se o inimigo nos acometer por mar, não pode a nossa Armada ser bastante para lhe resistir, porque não hé de crer que venha sem grande excesso no poder, e que tambem não conviria que nos o oposemos buscar no mar, mas que bastaria ter a Armada prevenida, e que della poderá acudir hũa esquadra de seis ou oito navios, tendo avizo que andão turcos, ou piratas nos nossos mares, e que de não sahir a Armada toda, não rezulta danno, pois sempre a devemos ter aprecebida para defender a barra, e hũa esquadra prompta para alimpar o mar que hé o que só agora nos convem.

E daqui inferem que se pode poupar dinheiro consideravel do que se havia de gastar na Armada, e fortificar com elle a Cabeça Seca com pias de alcanos, e com o que restar se poderá acabar a fortificação de toda a marinha, com que esta cidade poderá zombar, não só de Castella, mas de todo o poder do mundo [que são palavras formais do papel] e que estando a Armada preste na barra com a gente della se guardara Cascaes de verão, e se escuzará a oppressão dos moradores do termo.

Porem Señr, vejo que nenhuma conveniencia se considera mais que a de poupar algum dinheiro, e ainda que sem elle, não ha delfensas, consiste a nossa em muitas couzas mais que aqui se não ponderão, e satisfazendo á rezão principal, que se aponta, mostrarei que se não pode conseguir no modo em que se propoem, e depois darei as outras que ao meu entender, convem que a Armada se deve fazer, e crescer quanto for possivel, para que sendo a Vossa Magestade presentes, se examinem, e veção todas e se proceda com o maior acerto do serviço de Vossa Magestade e bem do reijno, que hé o que só pertendo.

Diz o papel que se deve procurar poupar o superfluo, que se gastaria na Armada, mas que deve estar sempre a Armada prevenida, o que parece implica contradicção, porque não ha Armada prevenida sem navios aparelhados, gente de mar, e guerra, artilheiros, muniçoens, e matimentos, e qualquer destas couzas que falte não ha Armada prevenida, estando todas juntas como se pode dizer que hajão de estar infructuosas, ou que não será muito útil sair a Armada, com o mesmo custo que se fez para estar prevenida, a correr a costa, sigurar os navios, que entrão das nossas Conquistas, e os dos nossos amigos, e alliados, que vem de outros Reinos, refrear os de Castella, que não cheguem aos nossos mares, tomar os que se acharem impedir as entradas e sahidas das frotas, e que não entrem nos portos de Castella navios com socorros obrigallos a que as frotas que sahirem e vierem tragão tanto poder que metão nellas os navios com que poderião engrossar a Armada, a vir nos offender, e que os de Biscaya se não juntem com os de Andaluza, e obriga llos por cada huma destas maneiras a que se devidão, ou lhe faltem as frotas e se não ajundem nem uzem do poder que sem o estorvo da nossa Armada ajuntarão facilmente. E em cada hum destes cazos, sendo a nossa Armada a que devemos esperar do que Vossa Magestade pode aplicar a ella, hé sem duvida que ficará [senão maior] ao menos igual no poder com a de Castella, quanto mais como a Armada de Portugal, chegar a quarenta navios, que nella pode haver, com

os que Vossa Magestade tem e se lhe podem ajuntar, logo nenhũa outra tem conhecidamemnte maior poder, sendo muitos dos nossos galioens de tanto porte, e estando os animos tão dispostos pera obrarem grandes façoẽns dando lhe Vossa Magestade bons cappitens, porque tem Vossa Magestade para isso os melhores que nunca teve neste Reyno. E que fazem grande vantagem aos de Castella, no valor, e na experiencia.

Donde rezulta, que ou não pode haver Armada [prevenida como o papel quer que haja] ou estando prevenida [como convem que esteja e o papel confessa], não pode poupar couza alguma.

E que sendo evidente que deve estar prevenida de tudo pelas razoes referidas, hé huma das mais importantes a de conservação de artigos digo de artilheiros e marinheiros que se não forem sempre pagos e exercitados se devertirão a outras occupaçoens, para se sustentarem e irão faltando, morrendo, e faltando-lhes o exercicio, e disciplina, sem a qual não podem crear-se outros, e quando a occasião obrigar a que saia a Armada, os não haverá, e ficará impossibilitada de todo.

Rezulta taobem que não se pode ao presente nesta materia averiguar por certo se convirá que acometamos a Armada de Castella, ou se poderemos defender nos quando nos venha buscar, porque isso se ha de medir, e considerar na occasião, que se varia, pelo poder do inimigo, pelo tempo, e pelas circumstancias que podem occorrer pera fazer melhor hum ou outro partido, e não parece temeridade cremos que se a Armada se crecer ao numero de navios que fica dito, podemos sempre confiar bom successo, encontrando-nos com a de Castella, ainda que não leve-mos allados; porque posto que os navios digo que o estrondo dos navios de Castella se tenha por grande he forçado que se devidão para as frotas, e que lhe seja difficuloso juntarem-se quando a Armada de Portugal ande nos nossos mares como se, vio o anno passado que quizerão antes deixar a frota no rigor das tromentas do inverno que arriscarem-na.

Emquanto a nossa Armada se não recolheo, e algumas das pessoas, que vierão de Cadiz, affirmão que posto que alli haja navios estão dezaparelhados os mais delles, sem marinheiros, porque a maior parte erão portuguezes, a infantaria pouca e forçada, sem soldados velhos, e muitos ruins cabos, como ainda em melhor tempo se vio na Armada com que foi ao Canal Dom Lope de Osses, que por falta de cabos teve tão ruim successo, principalmente que temos diante dos olhos hum exemplo vivo para nossa confiança, que achando-se El Reij de Castella no maior aperto com a Armada de França sobre Tarragona, e sendo a couza mais importante para Castella de cercar aquella praça, a Armada que mandou [que foi toda a que pode juntar] não bastou para resistir à de França, que não era tão grande nem tão poderosa como pode ser a nossa se constar de quarenta navios, juntando Vossa Magestade aos que tem alguns de fora.

Estas são as razoes por cada huma das quees me persuado que se não pode conseguir o que no papel se propoem que hé haver Armada prevenida, e poupar-se dinheiro, e tão bem por ellas se mostrão grandes effectos, e conveniencias que resultão de haver Armada prevenida crescida em numero de navios, e poder, e sair sempre a navegar neste anno, e em todos os mais com a maior brevidade, e o mais tempo que for possível; alem dellas se me offerecem outras que me obrigão representar a Vossa Magestade com toda a instancia, prostado a seus reaes pés que não admite questão nem disputa haver de continuar-se, e crescer-se a Armada, e que della depende a principal conservação do Reyno, e a defenza, que só poderá

ficar mais arriscada faltando a Armada.

A primeira hé a razão de estado na qual se considera a maior lei para obrigar os principes: porque sendo natural, ainda aos particulares, anteporem a tudo a reputação, os principes a conservão a todo o custo, e com ella se conservão, engrandecem, e estabelecem seus Imperios, porque dependendo ordinariamente as couzas mais do em que se reputão, vem a estar o mais principal credito na opinião e sabendo se pelas nações estrangeiras que Vossa Magestade no tempo em que tem presidiadas as fronteiras, e prevenido Exercito com consignações assentadas em Cortes para os sustentar, tem juntamente Armada poderosa, com que defenda o mar, e o commercio, e o impida ao inimigo, conciliar-se-hão mais facilmente os animos dos Principes. Poutentados e Estados com que por parte de Castella se mete cabedal para que afrouxem na amizade, e aliança com Vossa Magestade afirmando que a Vossa Magestade lhe falta poder; e se neste tempo faltasse a Armada seria dar hum pregão de falta de poder, como Castella publica, e pelo contrario, saindo a Armada crecida, e poderosa, fica em crescimento o credito e a opinião, que obrigou aos olandezes temerem-se, que a do anno passado fosse recuperar o Brazil, e se conforme as capitulaçoens, o não restituirem, e as conquistas que depois dellas tomarão reconhecerão que tendo Vossa Magestade poder no mar [que hé o que só temem] se poderá restituir per si, e com isso virão em algum partido mais acomodado para as entregarem.

A segunda razão hé de necessidade assi para conservar a amizade com Franca e Olanda, como para reduzir a ellas outros Principes, porque não podendo Vossa Magestade pela distancia dos lugares, ajuda los com gente por terra nem permitindo, o que havemos mister para nossa defesa, que Vossa Magestade tire dos gastos da guerra dinheiro com que os ajude não fica outro meio de sustentar aliança que o da Armada, que pode acudir-lhes e occasião, em que vão interaçados ajustando-se com o que com elles se capitulou, e se virem que não temos Armada, com que os ajudemos, haverão as pazes por quebradas, tendo que se lhe faltou com o prometido, e tendo Armada effectiva que navegue, ou iremos ajuda los para divertir e impossibilitar a Castella, ou pediremos que juntem as suas com a nossa para por húa vez acometer-mos a de Castella, ou outra facção importante.

A terceira razão se tira do que se assentou pelos melhores estadistas, e maiores homens de guerra, que concordarão todos que pera Hespanha se sustentar convinha fazer-se senhora do mar assi o assentarão o duque de Alva, marquês de Santa Cruz o Velho, e todos os de bom conselho de Portugal e de Castella, quando El Rey D. Felipe o Prodente vejo a este Reyno, o mesmo quiz imitar o conde duque entrando a reinar El Rey Dom Felipe o 4.º, porque meteo no Estreito de Gibraltar a Armada que havia em Napoles, e reforçou a Armada do mar Oceano com as esquadras, que vierão de Biscaia a cargo de Dom Antonio de Oquendo, e Dom Francisco de Azevedo, recusitou (sic) a de Portugal, que muitos annos antes estava esquecida, estorcou a do Canal de Dunquerque, com que então se teve por certa a melhoria das couzas de Castella, e por se acharem as Armadas nesta forma foi facil a recuperação da Bahia porque com ellas se acudio promptamente; mas como Deos tinha ordenado que aquella Monarchia fosse caindo. Estando as couzas neste estado, e na esperança de maior prosperidade, a Armada do mar Oceano, fiorentissima de navios, gente do mar, e quatro terços velhos de infantaria tão exercitados no mar, que erão todos marinheiros. Deu Dom Fernando de Toledo por alvitre que se reformassem as Armadas, para evitar gastos, e aceitando se com

pouca consideração resultou que foi o mesmo faltarem as Armadas que ficar Castella na miseria, em que a vimos, e logo então se padeceo a maior perda porque não ouve com que socorrer Pernambuco como se tinha feito na Bahia, e se forão gastando em socorros piquenos e multiplicados muitas quantias mais do que se gastava por huma vez se houuera Armada. E enquanto Castella as teve florecentes, temião os principes da Europa que pudesse invadilos, e todos os annos estavam suspensos preparando-se, e temendo onde podia dar imaginando em Armadas tão poderozas hum exercito volante que de repente poderia entrar em suas terras, e não achar resistencia, e reformando-se as Armadas, com pretexto de poupar o que gastavão lhe perderão o respeito, e perdeo Castella as frotas, as conquistas, a reputação, e os Reynos e quando não fora mais que este exemplo, bastava para obrigar a Vossa Magestade que quizesse conservar-se com as Armadas, sem as quaes Castella se perdeo, e continuar os meios com que os Senhores Reijs seus predecessores se fizerão giorozos, augmentando o Reyno de maneira que o deixarão Monarchia com Armadas para a Costa, e outras para as ilhas, caravelas de muito porte no Estreito, galeras que corrião a costa do Algarve, e diferentes frotas, com que forão dilatando seu imperio no Oriente, e em Africa, America, com tão gloriozas Conquistas, que chegou este Reyno a florecer, e engrandecer-se entre todos os mais, e a ser Lisboa empório de Europa, e com a união a Castella e descuido que ouve nas Armadas se foi perdendo miseravelmente o que com tanta gloria adquerio, rezão forcoza para esperarmos da grandeza de Vossa Magestade que pelos mesmos meios das Armadas, e poder no mar com que o Reino creceo, o restitua Vossa Magestade, ás antigas felecidades, e se evitem aquelles que vizeiramente o perderão.

A quarta rezão hé que ainda rigurozamente para a necessidade de defensão prezente hé forçado que em Lisboa esteja sempre a maior Armada que for possível, pois sabemos que o que em Castella se pratica, e o que lhe convem fazer havendo de invadir este Reino, he vir com Exercito por terra, e poderosa Armada pelo mar, e neste cazó ou a nossa irá pellejar com ella [se então se entender que convem] medindo-se o poder e circumstancias referidas, ou não saindo a pellejar fora nos convem que esteja muito reforçada, e poderosa em Paço d'Arcos, porque a maior rezolução, e mais prejudicial para nós que a Armada de Castella pode tomar he que sem respeitar as torres intente entrar a barra desta cidade, e por-se no rio defronte dos passos a bate lla com sua artilharia o que cauzará grande confuzão, se se não atalhar pondo-se a nossa Armada em Passo de Arcos com navios de fogo, para que entrando a do inimigo que não pode vir junta e vá embarçando nos Cachopos, e nos baixos defronte da Cabeça Seca ajudando as torres de S. Guião e Cabeça Seca no mesmo tempo para com o damno dellas e da Armada, e navios de fogo lhe impida a facção e o destino de vir junta a bater Lisboa o que se conseguirá milhor pondo sse em Beliem encadeados navios particulares com mastros e com faluas que lhe desviem os navios de fogo que os castelhanos lhe botarem, porque então os navios da Armada de Castella, que escaparem da nossa, e da [s] Torres de S. Guião e Cabeça Seca se deterão nos navios encadeados, e receberão segundo damno das Torres de Beliem, e Torre Velha, e ainda que para este effeito se arriscasse, ou se perdesse, convinha muito havela e dispo la nesta forma porque era forçado que ou a de Castella se perdesse, ou ficasse em estado de nos não ofender, e esta mesma consideração fizerão os olandezes, quando o conde da Torre passou a Pernambuco com tão poderosa Armada, como

se sabe, e sendo tanto menos a do olandez em navios, e em poder, bastou a resolução com que acometerão para que a nossa se derrotasse, e não conseguisse o intento de lançar gente em terra, e o mais certo será que sabendo esta prevenção, não entre como aconteceu á de Inglaterra no anno de 625 que vindo para entrar nesta cidade, e bate lá, mandou hum navio diante de Cascaes com disfarce de pedir piloto pera entrar a barra, e tendo por elle avizo do prezidio, com que eu estava em Cascaes, e da Armada, que havia em Bellem a cargo de Thomaz de la Raspur se não atreveo a entrar, e fazer nesta cidade a facção a que vinha, e a foi empregar em Cadiz, e em cazo que a de Castella pela mesma rezão não entre, e vá lançar a gente em Peniche nos ficará tempo para fazer o que na mesma occasião se tinha ordenado, que era juntar me com a gente que tinha em Cascaes com a da Armada, e a mais que pudesse sahir de Lisboa e do termo, e ir pellejar com o inimigo a Torres Vedras, ou na Cabeça de Montachique sem o deixar chegar a Lisboa, e me estava dado ordem para ir por cappitam general e que voltando a Lisboa juntando me com o marquês de la Hinojoza, fizesse elle o officio de general que então hera, e eu de mestre de campo general ao que se pode acrescentar que no mesmo tempo em que a Armada de Castella tiver lançado a sua gente em Peniche poderemos hir pellejar com ella sem meter no Exercito a gente da nossa Armada, que se for tão grande como a consideramos hirá pellejar com a sua, e a poderá desbaratar achando-a sem a infanteira que lançou em terra.

A quinta e ultima rezão que tira toda a duvida hé que a contribuição que está assentada para a defensa do Reyno he bastante assi para presidir ás fronteiras, vizinhas de Castella, e ter hum Exercito formado, como para formar e sustentar hũa podercoza Armada, não fallo em presidir as forças maritimas, porque todas tem suas consignações nos almoxarifados, e alfandegas do Reijno, e assi so tratarei dos prezidios do Exercito de terra e da Armada, para que o que se devem dispor as couzas na maneira seguinte.

A parte que a Junta que há de correr com o donativo do Reijno conste de tão confidentes, e inteligentes ministros que fação com effeito cobrar a contribuição dos dous milhoens, os quais despendendo-se com consideração, e não se divertindo a outra couza alguma poderão bastar para tudo.

Pondo em Entre Douro, e Minho, mil e quinhentos homens	
pagos, que custarão a sustentar cada ano	90 V crusados
Na Beira outros tantos	90 V crusados
Em Tras os Montes o mesmo	90 V crusados
No Algarve outros tantos	90 V crusados
Alemtejo dez mil homens	600 V crusados
Com a cavallaria	400 V crusados
E desta cavallaria se tirarão 150 cavallos para cada hũa	
das quatro fronteiras	000 V crusados
Para munições, e fundição da artilharia	200 V crusados
	<hr/>
	1 560 V crusados

E por esta maneira sobejão dos dous milhoens 440 V crusados dos quaes se poderão aplicar os oitenta mil crusados com as terças do Reijno para fortificar as fronteiras, e dos trezentos e sessenta mil crusados que restão se poderão tirar duzentos [mil] que podem valer o real d'agua do Reijno, ou as decimas dos juros, tenças, e ordenados que poderão valer o mesmo para a Armada, e ficarão ainda para

extraordinários 106 V cruzados.

Fica então a Armada com o seguinte:

O Consulado, que inda hoje rende menos valerá noventa mil cruzados	90 V cruzados
A consignação do sal, que depois de dezemperhada valerá	120 V cruzados
O real d'agoa do Reino e em falta delle as decimas dos juroz, tenças, e ordenados	200 V cruzados
Podê-se-lhe aplicar mais o sobejo que houver no rendimento das ilhas que ponho por orsamento	20 V cruzados
Os seliros de Serpa e Moura	10 V cruzados
Os sobejos das sizas de Aveiro Porto e Viana	20 V cruzados
O que render o paço Brazil que ponho por orsamento em ...	20 V cruzados
	<hr/>
	480 V cruzados

Importarão os efeitos, que se podem aplicar à Armada, estando o sal livre 480 V cruzados com os quaes podemos não só sustentar a Armada como a do anno passado, mas crece lla como he necessario que seja, e como o pedem as rezoens referidas muito dignas de se ponderarem com attenção, pois involvem a reputação de Vossa Magestade a conservação das alianças a recuperação das Conquistas, a defensão da Barra, o augmento do commercio, os damnos do inimigo, e a defensão do Reijno.

(A.H.M. — 1.ª div. — 2.ª secç.)

(¹Como se disse (Prefácio, pp. 11-12), não é este o título do documento existente no códice n.º 1458, mas sim o de Parecer do Marquês de Montalvão Sobre a Armada.

É de notar que o título reproduzido não foi escrito na mesma ocasião em que o foi o restante na, pois se encontra lançado com tinta e letra diferentes.

Como então também se disse, preferimos a cópia do Arquivo Histórico Militar por conter menos erros que a daquele códice.

Doc. N.º 10

Regimento do conselho de guerra, dado por alvará datado de Lisboa, em 22 de Dezembro de 1643

Eu El-Rei faço saber ao regedor e desembargadores da casa da supplicação governador e desembargadores da relação do Porto, e a todos os corregedores, provedores, juizes, e a todas as comarcas, cidades, villas, logares e vassallos de meus reinos e senhorios de Portugal: que havendo eu ordenado para bom governo e acerto nas materias da guerra houvesse conselho particular, em que se tratassem, e nomeando para elle as pessoas, de cujas qualidades e sufficiencia tiver maior confiança; e considerando quanto importa haver regimento, em que se declarem as cousas que tocam ao dito conselho para se evitarem a competencia e duvidas, que poderiam occorrer entre os ministros dos outros tribunaes, tomando sobretudo

madura deliberação com parecer dos tribunaes e pessoas a que tocava, e conferencias de consultas e replicas, que sobre ellas se fizerem, houve por bem mandar:

1.º Que n'esta cidade de Lisboa, ou no logar onde a côrte estiver, haja um conselho de guerra, que constará das pessoas que eu para elle tiver nomeado, e de um accessor, um promotor da justiça e um secretario para as cousas de que abaixo se fará menção.

2.º O conselho se fará em uma casa dentro do paço, que estará composta decentemente, e haverá uma mesa comprida com seu panno e o necessario para escrever, com bancos de espaldas pelos lados, para se assentarem n'elles os conselheiros e accessor, e cadeiras rasas, como nos mais tribunaes, para se assentar o secretario e promotor da justiça, ficando livre a cabeceira da mesa da parte da parede para n'elle se pôr uma cadeira quando eu for ao conselho. Nas paredes d'esta casa se pendurarão os mappas deste reino e das provincias confinantes com elle, e os das conquistas com a maior distincção e clareza que for possível.

3.º Para que haja melhor e mais breve expediente nos despachos se ajuntarão os conselheiros todos os dias, que não forem santos de preceito da igreja, ainda que por devoção ou costume seu guardassem até agora, entrando pelo verão ás sete horas da manhã e saindo ás dez; e pelo inverno entrarão as oito e sairão ás onze, no que serão mui continuos, e antes, nem depois d'estas horas haverá despacho, salvo se houver negocio tão importante que peça maior assistencia; e descuidando-se algum conselheiro da sua obrigação o secretario lh'a lembrará da minha, e não bastando me dará conta, para que eu ordene o que for servido.

4.º Os conselheiros se precederão e assentarão na fórma em que o fazem os do meu conselho d'estado, e serão obrigados a firmar o que se vencer pro mais votos, e só poderão nas consultas declarar o seu parecer.

5.º Os conselheiros d'estado são tambem do meu conselho de guerra, aonde lhes tenho ordenado que acudam todas as vezes que poderão, para assistencia dos negocios ordinarios, e hão de preceder no assento e voto aos conselheiros de guerra, e entre si guardarão as precedencias que costumam.

6.º O secretario tomará as petições e as proporá, e cobrará os papeis despachados ou por despachar, e nenhum outro ministro os levará, salvo em caso que se lhe encomende algum negocio particular, de que ficará lembrança ao secretario, e o secretario me enviará as consultas que se fizerem, e a elle lhe tornarão respondidas, e se lhe remetterão as ordens que se derem, e os mais papeis tocantes á guerra. E tocará a campainha o conselheiro que preceder aos outros, na fórma que se declara no capitulo IV; e emquanto se votar no conselho, não estará presente pessoa alguma de fóra, ainda que seja official do secretario. E porque não passe á occasião, em que as resoluções se devem executar no conselho de guerra, se tomarão em lembrança para se fazerem as diligencias necessarias, e se satisfizer a ellas em termo de tres dias, e quando não seja possível expedir-as n'este termo me darão noticias das causas, que para isso houve, para que eu tenha noticia d'ellas, e sem embargo de as terem dado, responderão o mais breve que poder ser.

7.º A primeira hora do despacho se gastará nas consultas que se me fizerem, e em ler as que baixarem respondidas. A segunda nas respostas das cartas dos generaes e fronteiros. A terceira nas petições das partes, salvo havendo negocio de tanta importancia, que obrigue a alterar-se esta ordem.

8.º Haverá no conselho um porteiro, que abra e feche as portas e acuda quando

se tocar a campainha, e um continuo, que assista sempre nas horas do despacho para levar os recados e papeis que se mandarem.

9.º Indo ao conselho para cousas tocantes a meu serviço, algum general ou mestre de campo general ou coronel dos terços d'esta cidade, mestre de campo ou tenente general da cavallaria, algum titulo ou pessoa do meu conselho, se lhe dará assento nos bancos no logar dos mais modernos; e aos fidalgos se lhes dará assento fóra da mesa em cadeira rasa; e aos desembargadores que forem chamados ao conselho para votarem em materias, que n'elle se hajam de tratar, se dará assento nos bancos, e todos os officiaes de mestre de campo abaixo estarão em pé. E succedendo ou offerecendo-se occasião em que se vá ao conselho algum conde com ordem minha, se lhe dará assento acima dos conselheiros de guerra, que é o que por razão do seu titulo e preeminencias lhe deve tocar.

10.º Quando eu for ao conselho estarão os conselheiros de guerra assentados nos mesmos bancos, em que se assentam de ordinario, com o espaldar dobrado, e n'elle se assentarão tambem os conselheiros d'estado com suas precedencias, e se tirará a cadeira ao secretario e ficará em pé, e terá um bofete pequeno, em que escreverá de joelhos o que se lhe mandar. E quando os conselheiros de guerra vierem ao paço, chamados por mim em fórma de conselho, terão o assento que lhes está assignalado.

11.º Dará o conselho licença a todos os officiaes e soldados por tempo limitado para irem de umas partes á outras, não tendo generaes, governador das armas ou mestre de campo general, a quem requeram nas partes onde estiverem. Passará patentes de ajudantes e tenentes das fortalezas, onde as houvesse d'antes. Confirmará as nomeações aprovadas de sargentos, alferes e ás que fazem os mestres de campo dos officiaes das primeiras planas dos seus terços, capellão, physico, cirurgião, fuzel maior, accessor e os demais. Passará patentes aos sargentos que nomear para capitães de campanha, em falta de generaes ou governadores das armas, a que toca fazer-o; precedendo sempre em cada um d'estes casos resolução minha por consulta do conselho. E em nenhum caso escusará o conselho soldado algum de serviço nas fronteiras, nem na armada, sem me consultar as causas que para isso ha; e havendo-se passado alguns despachos semelhantes sem consulta se revoguem logo.

12.º Terá particular cuidado de tomar cada trez mezes informação do estado em que se acham as fortalezas e fortificações do reino, para me consultar o que é necessario para que tenham bastimentos e munições convenientes para se defenderem nos accidentes e sitios que sobrevierem; e aos trinta soldados da lotação da fortaleza de Cascaes se acrescentarão mais dez para que tenha quarenta.

13.º Farão cumprir as obrigações dos cargos que cada um tiver e os regimentos, que são obrigados a guardar, e que se não retardem os pagamentos consignados á gente de guerra, nem se lhe faça com fraude, com diminuição alguma, e que os officiaes d'ella tragam só as insignias que lhe tocarem, e que os coroneis, mestres de campo, sargentos mores, capitães, ajudantes, alferes e sargentos andem em corpo; que as companhias dos terços d'esta cidade sairão aos domingos e dias santos a exercitar-se com pouco gasto de polvora, que se deve poupar para as occasiões em que ha de ser mais necesana; e na semana em que houverem de sair, se desobriguem do serviço das fortificações um ou dois dias, porque lhe fique maior trabalho. Alguns domingos virão os terços ao Terreiro do Paço por suas antiguidades a formar esquadrões para eu os ver. As companhias que

estiverem feitas de armas de fogo, farão repartir piques para cobrir os que tiverem; e aos coroneis se ordenará que infallivelmente façam sair a rondar todas as noites uma esquadra de soldados no districto de seus terços, juntamente com o correedor e juiz do crime do bairro, para o que mando tambem passar ordem para o desembargo do paço.

14.º Fará acudir promptamente aos hospitaes, e que nos alojamentos haja o necessario para conservação dos soldados, e que se observe n'elles a lei militar.

15.º Ordenará que as fundições tenham o necessario para obrar a artilheria e as officinas, em que se lavrarem todas as mais armas e munições de guerra.

16.º Despachará correios com avisos por mar e terra; mandará commissarios ou sobestantes; nomeará engenheiros e capitães de gastadores e ministros; responderá ás cartas ordinarias, e tudo referido e o que eu ordenar sobre as consultas do conselho, fará executar pelos meios que parecerem mais convenientes, não tocando a execução a outros tribunaes ou ministros, que não sejam subditos ao conselho, porque a estes escreverá o secretario a resolução que eu tomei, declarando a substancia e o dia, para que elles a executem.

17.º As diligencias que, conforme a este regimento, o conselho pôde mandar fazer, execuções que lhe tocam as mandará fazer pelo tenente do mestre de campo general e pelos sargentos môres do castello e dos terços d'esta cidade, e por seus ajudantes, conforme as taes diligencias e execuções forem; e quando haja algumas, para que seja necessario ministros de justiça, os poderão chamar e serão obrigados a obedecer-lhe.

18.º Consultar-me-ha o conselho todos os postos e cargos de guerra de capitães até capitães generaes e governadores, e capitães môres das praças e fortalezas do reino e suas conquistas, e o exercito ou exercitos de mar e terra, e armadas que convem. As fabricas de galeões e conducções de vitualhas, munições e petrechos, e levas de gente, fortificações de logares ou desmantellados, mover exercitos, as ordens, regimentos e instrucções dos cargos superiores, e as cousas que de novo se offereçam, para eu mandar sobretudo o que for servido; e antes que me consultem os postos e cousas sobreditas, tomará informação do governador das armas; e quando se acharem duas pessoas providas em um mesmo logar da guerra, se dará a preferencia a quem tiver mais antiga provisão.

19.º Quando os generaes e mestres de campo ou outras pessoas de muita qualidade cometerem algum delicto militar em deservico meu, poderá o conselho fazer-me consulta com a relação do delicto para serem presos, o que se entenderá não estando os sobreditos em exercitos ou logares em que haja generaes; porque a elles pertencem as prisões nos casos em que for prejudicial a dilação.

20.º Consultará tambem os cargos de administradores e ouvidores geraes, quartéis mestres geraes, provostes geraes e turris maiores dos exercitos nas primeiras levas; e os cargos dos védores, provedores, contadores e thesoureiros geraes serão propostos pela junta dos tres estados, a cuja conta está o despender-se o dinheiro applicado para a guerra.

21.º O secretario ha de lançar os despachos, e fazer as consultas e as patentes e cartas dos officios de guerra, que se proverem por consulta do conselho, e levará de cada uma a metade de meio soldo de um mez dos officios que por ella se derem, e o cobrará dos officiaes da fazenda a quem tocar por conta do vencido ou por vencer dos ditos soldos.

22.º Haverá sempre no conselho de guerra um ministro letrado com titulo de

juiz accessor d'elle, de satisfação em letras e procedimentos, que juntamente possa occupar logar de tanta importancia, jurisdicção e auctoridade, e sendo possível será desembargador do paço. Terá igual assento com os outros conselheiros, e irá ao conselho tres dias em cada semana pelas tardes mais ou menos, conforme pedirem os negocios e causas de justiça; e ao despacho dos crimes leves (quaes são os que pelas leis do reino não têm maior pena que até cinco annos de degredo) assistirão com o accessor os dois conselheiros mais antigos, e ao despacho das culpas graves, que são as que têm maior pena que cinco annos de degredo, assistirão com o accessor mais dois letrados, que tenho mandado nomear por decreto geral, e os ditos dois conselheiros mais; e havendo duvida, se é o caso leve ou grave, ficará no arbitrio do accessor.

23.ª E porquanto é minha tenção fazer aos soldados favor e mercê n'aquellas cousas de que não resultar escândalo: hei por bem e mando que os soldados pagos e alistados para servirem nas fronteiras ou na armada e presidios do reino, nos crimes que commetterem depois de alistados e terem assentado praça nos armazens, com certidão dos officiaes d'elles, gozarão do privilegio do fóro para serem julgados em primeira instancia por seus auditores, dos quases haverá appellação para o auditor geral e conselho de guerra; e assim mesmo nos casos civis, que tiverem nascimento de contratos celebrados com elles depois de estarem alistados por soldados, o que não terá logar nas acções civis de partilhas, heranças e outras semelhantes, que lhes pertencerem, sem consentimento das partes ou contrato, porque essas correrão diante dos juizes, que de direito o eram se elles não fossem soldados.

24.ª E por evitar a multiplicação e competencia de ministros, mando que nos logares onde houverem soldados pagos servirão de auditores os juizes de fóra; e não havendo juizes de fóra, os corregedores ou quem seus cargos servir; e n'esta cidade e seu termo servirá de auditor geral de gente de guerra alistada e paga o dr. Antonio de Beja, que conhecerá dos ditos casos em primeira instancia, e dos presidios dos castellos do termo e Cascaes e Setubal, dando appellação e agravo para o conselho de guerra; e cada um d'elles terá alçada que tem por seus regimentos.

25.ª E nas desobediencias e culpas militares que succederem, terão os capitães mores e governadores das armas com cada um dos ditos auditores a jurisdicção necessaria para a prisão e castigo summariamente como o caso o pedir; e nos motins, rebellião, traição e nos casos semelhantes que não soffrem dilação, o governador das armas com o auditor e outro julgador, provedor ou outro mais proximo, terão alçada até morte inclusive, se o crime não soffrer dilação, salvo nos fidalgos e capitães de que se me dará conta, mandando-os trazer presos como a qualidade do caso o pedir.

26.ª O qual privilegio do fóro, jurisdicção dos auditores se entenderá sómente nos soldados pagos e alistados nas fronteiras ou presidios como dito é; mas não se entenderá, nem terá logar nos soldados das companhias da ordenança, porque sobre estes se cumprirá o regimento das ordenanças, como n'elle se contém; e sómente dos casos que no capítulo ultimo do dito regimento das ordenanças se exceptuavam para conhecer d'elles a pessoa que eu mandasse, conhecerá por esta commissão o dito dr. António de Beja na fórma do dito regimento, enquanto eu o houver por bem, e os corregedores da cidade servirão de auditores dos terços das companhias ordenança, um cada terço, conforme aos bairros da sua repar-

ção, para a sua execução e favor somente no que cumprir sua assistência, e conhecerão dos casos, penas e agravos que pelos capitulos XXIV, XXV e XLV, e os semelhantes do dito regimento pertence ás justças ordinarias.

27.º Ao auditor geral e juiz accessor do conselho pertence conhecer das apellações e agravos que a elle vierem nos casos d'este regimento e dos que se tirarem sobre as eleições de capitães e officiaes de milicia e ordenança, e das reparições de cavallos ou armas e dos officiaes que forem pelo reino a fazer levas de cavallaria ou infantaria; porque todas as ditas apellações e agravos pertencerão privativamente ao conselho.

28.º E para o despacho d'ellas se terá a fórma seguinte: O juiz accessor as levará para casa, e depois de as ter visto bem fará relação ao conselho, onde votarão os conselheiros que se acharem presentes, e ao menos serão dois conselheiros os que votarem com o dito accessor; e quando lhe parecer que por a materia ser grave ou de direito convirá que votem n'ella letrados, mandará chamar os dois de que se fallou, que principia: *Haverá sempre, que virão votar ao conselho, e terão assento no mesmo, abaixo dos conselheiros, guardando-se entre os dois suas precedencias; e quando o caso for de morte, ou absolvição ou condemnam, se me fará consulta da sentença primeiro que se publique ou execute, e a sentença se escreverá sempre no que for vencido por mais votos.*

29.º As apellações e agravos que vierem ao conselho, serão vistas pelo promotor, que allegará por parte da justiça o que entender conveniente, emquanto eu não nomear pessoa que o faça, e indo ao conselho assistir a algum dos ditos despachos, terá o logar que fica apontado.

E este alvará se imprimirá e aos que forem impressos, etc.

Doc. N.º 11

Insignias dos officiaes «mayores e menores de guerra».

Titulo 92.º das «Ordenanças Militares — 1643».

Considerando o abuzo com q se tem introduzido varias insignias nos officiaes mayores, e menores de guerra ordeno e mando que daqui em diante se vse somente das seguintes.

General de Guiam bastam curto de pé e meyo de comprido, e tres dedos de grosso, e q nã seja negro, nem outra insinia alguma o seja.

General sem guiam bastão curto de dous pez de comprido e dedo e meyo de grosso.

Gouernador das Armas o mesmo bastam.

Mestre de Campo general bengalla muy delgada de pé e meyo.

General da cavallaria huá rota delgada, de tres pez de comprido.

General de artilharia bengalla de tres pés delgada.

Mestre de Campo, bengala de tres pés delgada, com hum castam de prata dourada.

Vedor Geral hua bengala de tres [quatro] pés grossa, e hum emgaste de prata pequeno.

Tenente de Mestre de Campo General bengalla de tres pes e hum dedo, e em

sima hũ engaste de prata com hũ 4 e G em riba [4º].

Tenente General de Cavalaria, hũa rota de tres pés cõ hum engastinho de prata.

Comissario Geral da Cavallaria, hũa rota de tres pés e em sima hũ E. e P. [cinco] de prata.

Tenente general de Artilharia hũa bengalla de tres pés e meyo com hũ gastamziño de prata, emsima hũa pessa de artilharia.

Quartel Mestre General hum bastam de bengalla de tres pez e hũ dedo de grosso.

Sarg.º Mor bengalla de tres pés [e grosso].

Ajudante de Tenente de Mestre de Campo General, bengalla de quatro pés, e hũ dedo de grosso, e hum castão de prata com hum. A emsima.

Ajudante do Comessario geral de Cavalaria, hũa rota de quatro pez.

Proboste geral bastam [de pau] delgado de quatro pez de comprido.

Ajudantes de sarg. mor bengallas de quatro pez, e hũ dedo de grosso, e emgaste de prata de cinco dedos pera baixo.

Capitam de infantaria geneta com borla, e duas mais pequenas compridas.

Capitam da artilharia bengalla como geneta, e emsima hũ engaste com huma forquilha de prata.

Capitam de Cavallos, hũa vara delgada na mão.

Alfere de Infantaria, venablo com sua borla ao redol.

Sargento, alabarda.

Furreel mor: bastam de quatro pés, e emsima huma barraca de prata.

Capitam de Campanha: hũ bastam de pau de tres pez de comprido, em elle as armas do mestre de Campo.

Tambor mor: hum de tres pes de comprido, com hum furo, e hũ cordam nelle com sua bolra.

Gouernadores de Castellos ou prassas reays: bastão curto de tres pez, e de grosso dedo e meyo e hũm gastãozinho de prata.

Capitam de torres: geneta com hum martello de prata, emsima hũa torre.

Condestaveis: hum botafogo com duas serpes de prata.

Gentil homen da artilharia hũa cana de quatro pez, taxonada de pregos.

Capitam de gastadores hũa bengalla com hũa pá de prata em sima.

Engenheiros: bastão outavado de cinco pez com suas devizoins.

Resposta. — O abuzo de insignias (se há algũ) há de pequeno encouiente, e julgo q̃ os hauerá mayores, com a grãde mudança q̃ se faz neste titulo, dando ao cargos superiores novas insignias, e pondo em outros dezuzados segnaes; sendo mais defizil chegar a conhecellos q̃ conhecer as pessoas, q̃ os trazem e assim entendo que V. M. ^{te} não deue fallar nesta materia em Ordenanças, ou quando m.º em comendar nellas aos seus Generais tenham cuidado com q̃ se obseruem os estillos practicados nas partes donde-está em seu ponto a despelina militar.

Doc. N.º 12

Vencimentos de Officiaes, e Gente do mar na navegação das Armadas da Carreira da Índia-.

Alvará de 11 de Março de 1652 — A.H.U. — Índia, Papéis Avulso;

Transcrição de: «Da Navegação Portuguesa no Indico, no Século XVII», de Alberto Iria.

Eu El Rey Faço Saber aos que este Alvará virem que tendo consideração ao que se me representou por parte dos Officiaes, e Gente do mar na navegação das Armadas da Carreira da Índia, em como as Liberdades, que lhe concedi por meu Alvará de vinte e dous de Março de seiscentos quarenta, e nove não serem bastantes para seu Sustento, de suas mulheres, e filhos, impossibilitando-se o poderem continuar nas ditas Armadas por lhe faltar com as Liberdades, que tinham o dinheiro, que se lhe dava a responder: E visto por mim Seu Regimento, e o mais que se me representou pelo Concelho da minha Fazenda, com vista do Procurador della, e por folgar de lhe fazer merce, hey por bem, e me praz que eles tenham, e gozem os Soldos, agasalhados, Liberdades, e favores que lhe erão concedidos por Alvarás, e Regimentos dos Senhores Reys meus predecessores, que são os Seguintes:

§ O capitão mor haverá de seu ordenado por toda a viagem seiscentos mil reis, trezentos (sic) por hida, e trezentos por vinda os quaes trezentos mil reis se lhe descontarão nos direitos, que dever das Fazendas que trazer, e dous mil cruzados de empréstimo, que se lhe darão de minha Fazenda na volta dellas, ficando obrigadas as Fazendas, que trazer, tambem ao pagamento delles, e poderá trazer de liberdades quinze cayxas de valor de trezentos mil reis cada huma, doze Escravos, cem quintaes de Lacre de formiga, trinta de canfor, trinta de Trincal, e trezentos quintaes de pau preto de que forrarão o frete de cem quintaes, pagando-o dos duzentos, e os direitos de todos os trezentos, e levando, e trazendo doze criados effectivos, homens de Armas, cada hum delles haverá dezoito mil reis de Soldo por toda a viagem de hida, e volta, a razão de mil reis por mez, como costumão haver, e poderá trazer cada hum de Liberdades huma Cayxa de valor de cento e vinte mil reis, doze fardos de Canella de quintal cada hum,

§ Cada hum dos mais Capitaens haverá duzentos, mil de ordenado por toda a viagem, de que receberá logo cem mil reis de hida, e outros cem mil reis houvera de volta, descontando-se-lhe nos direitos que dever das fazendas que trazer, e poderá trazer de liberdades seis cayxas de valor de duzentos, e sincoenta mil reis cada hua, e levando e trazendo seis criados effectivos, homens de Armas, haveram o mesmo Soldo e liberdades que os do Capitão mor.

§ Cada hum dos Escrivães haverá de Soldo quarenta mil reis por toda a viagem de hida e volta, de que receberão logo oito mil reis, e poderão trazer de suas Liberdades dous Escravos, de que forrarão os direitos sómente duas cayxas de valor de duzentos mil reis cada huma, e doze fardos de Canella de quintal cada hum,

§ Cada hum dos Capellaens haverão de Soldo por toda a viagem, de hida e volta trinta e seis mil reis, a rezão de dois mil reis por mez, de que receberão, logo dez mil reis e poderão trazer de Libertades huma cayxa de valor de cento e vinte mil reis, hum Escravo forro de direitos Sómte, e doze fardos de Canella de quintal cada hum.

§ Cada hum dos Barbeiros haverão de Soldo dezoto mil reis por toda a viagem de hida, e volta, a rezão de mil reis por mez, de que receberão logo trez mil reis, e poderão trazer de suas Libertades hua cayxa de valor de cento e vinte mil reis, dês fardos de Canella de quintal cada hum, e se lhe darão de favor quinze mil reis na Meza das Drogas por desconto dos direitos, que dever dos que trazer.

§ Cada hum dos marinheiros ha de haver de Soldo por toda a viagem de hida e volta, dezoto mil reis, a rezão de mil reis por mez, de que receberá logo trez mil reis, a rezão de mil reis por mez, de que receberá logo trez mil reis, e poderão trazer de suas Libertades huma cayxa de valor de cento e vinte mil reis, e dês fardos de Canella de quintal cada hum.

§ Cada hum dos Despenceiros haverão de Soldo por toda a viagem de hida e volta dezoto mil reis a rezão de mil reis por mez, de que receberão logo trez mil reis, e poderão trazer de libertades hua cayxa de valor de cento e vinte mil reis, e dês fardos de Canella, de quintal cada hum.

§ Cada hum dos Mestres haverão de ordenado por toda a viagem de hida e volta, cento e vinte mil reis, de que receberão vinte, e quatro mil reis, e poderá trazer de suas Libertades duas cayxas de valor de duzentos mil reis cada huma, dous Escravos forros de direitos somente, quinze fardos de Canella de quintal cada um, e se lhe darão de favor na meza das Drogas trinta mil reis, descontando-se-lhe nos direitos que dever das que trazer.

§ Cada hum dos Pilotos haverá o mesmo que o Mestre.

§ Cada hum dos Contramestres haverá de seu ordenado cincoenta mil reis por toda a viagem de hida e volta, de que receberá logo dês mil reis; e poderá trazer de suas Libertades huma cayxa de valor de duzentos mil reis hum Escravo forro, forro de direitos Sómte, quinze fardos de Canella de quintal cada hum, e se lhe darão de favor a meza das Drogas vinte e cinco mil reis, descontando-se-lhe nos direitos que dever das que trazer.

§ Cada hum dos Sotta Pilotos haverá de Soldo por toda a viagem de hida e volta vinte e hum mil e seiscentos reis, a rezão de mil e duzentos por mez de que receberá logo seis mil e quatrocentos reis, e poderão trazer de suas Libertades, huma cayxa de valor de duzentos mil reis, dous Escravos, forros de fretes, e direitos, treze fardos de Canella de quintal cada hum, e se lhe darão de favor na meza das Drogas vinte e cinco mil reis descontando-se-lhe nos direitos que dever das que trazer.

§ Cada hum dos Guardiaens haverá de Soldo por toda a viagem de hida e volta

vinte cinco mil e duzentos reis, de que receberão logo sete mil reis, e poderão trazer de suas Liberdades huma cayxa de valor de cento e vinte mil reis treze fardos de Canella de quintal cada hum, e se lhe darão de favor na meza das Drogas vinte mil reis descontando-se-lhe nos direitos, que dever das que trazer.

§ Cada hum dos Calafates de viagem haverá de Soldo por toda ella de hida e vinda, vinte e oito mil, e setecentos reis a razão de mil e seiscentos reis por mez, de que receberá logo oito mil e setecentos reis, e poderá trazer de suas Liberdades huma cayxa de valor de cento e vinte mil reis, dês fardos de Canella de quintal cada hum, e se lhe darão na Meza das Drogas quinze mil reis, descontando-se-lhe nos direitos que dever das que trazer.

§ Cada hum dos Carpinteiros de Viagem haverá o mesmo que o Calafate de viagem.

§ Cada hum dos Calafates de sobresalente, haverá de Soldo por toda a viagem de hida, e volta, vinte, e oito mil, e oitocentos reis por mez, de que receberá logo oito mil e setecentos reis, e poderão trazer de suas Liberdades huma caixa de valor de cento e vinte mil reis, dês fardos de Canella, de quintal cada hum, e se lhe darão na Meza das Drogas quinze mil reis descontando-se-lhe nos direitos, que dever das que trazer.

§ Cada hum dos Carpinteiros de sobresalente, haverá o mesmo que o Calafate de sobresalente.

§ Cada hum dos Tanceiros haverá de Soldo por toda a viagem de hida, e volta, vinte e hum mil, e seiscentos reis a razão de mil e duzentos reis por mez, de que receberão logo sete mil e quinhentos reis, e poderá trazer de suas Liberdades huma caixa de valor de cento e vinte mil reis doze fardos de Canella, de quintal cada hum, e se lhe darão de favor na meza das Drogas quinze mil reis descontando-se-lhe nos direitos, que dever das que trazer.

§ Cada hum dos Estanqueiros (sic) haverá de Soldo por toda a viagem de hida, e volta, dezoto mil reis a rezam de mil reis por mez, de que receberão logo cinco mil e outocentos reis, e poderão trazer de suas Liberdades huma caixa de valor de cento e vinte mil reis, doze fardos de Canella de quintal cada hum, e se lhe darão quinze mil reis de favor na meza das Drogas, descontando-se-lhe nos direitos que dever das que trazer.

§ Cada hum dos Marinheiros haverá o mesmo que o Estanqueiro (sic).

§ Cada hum dos Gorumetes (sic) haverá de Soldo por toda a viagem de hida, e volta, onze mil novecentos e outenta e outo reis, a razão de seiscentos, cincoenta e seis reis por mez, de que receberá logo tres mil e outocentos e secenta reis, e poderão trazer de Liberdades hum fardo de valor de outenta mil reis, dês fardos de Canella de quintal cada hum, e se lhe darão des mil reis de favor na meza das Drogas, descontando-se-lhe nos direitos que dever das que trazer.

§ Cada hum dos Pagens haverá de Soldo por toda a viagem de hida, e volta, sete mil novecentos, setenta e quatro reis, a rezão de quatrocentos quarenta e tres reis por mez, de que receberá logo dous mil quinhentos e setenta reis, e poderão trazer de sua Liberdade, hũ fardo de valor de cincoenta e tres mil trezentos e trinta e trez reis, e seis fardos de Canella de quintal cada hum, e se lhe darão de favor seis mil na meza das Drogas: descontando-se-lhe nos direitos que dever das que trazer.

§ Cada hum dos cinco ou seis Charamellas haverá de Soldo vinte e hum mil e seiscentos reis por toda a viagem de hida, e volta, a rezam, de mil e duzentos reis por mez, de que receberá logo sete mil, e duzentos reis, e poderá trazer de suas Liberdades dês fardos de Canella de quintal cada hũ.

§ Cada hum dos Condestaveis haverá de Soldo dezoito mil reis a rezão de mil reis por mez, de que receberá logo no Almazem por onde hão o pagamento quatro mil e outocentos reis, e poderão trazer de suas Liberdades hũa cayxa de valor de cento, e vinte mil reis, doze fardos de Canella de quintal cada hum, e se lhe darão de favor na meza das Drogas quinze mil reis descontando-se-lhe nos direitos que dever das que trazer.

§ Cada hum dos Artilheiros haverá o mesmo Soldo que o Condestável, e só receberá nos Armazens tres mil reis, e poderá trazer de suas liberdades hũa caixa de valor de cento e vinte mil reis, dês fardos de Canella de quintal cada hum, e os quinze mil reis de favor, como os Condestaveis, as quaes Liberdades emprestimos, e favores haverão as sobreditas pessoas pelo modo que se lhe davão por Provisões, Alvarás, e regimentos passados antes da minha aclamação para se lhe darem, e entregarem na Ponte pelo modo declarado na Provizam passada, no anno de seiscentos e quinze, pesendo-se-lhe no pateo da Ponte da Casa da India, para melhor expediente, e despacho das pessoas referidas e asy haverão os gazalhados que pelas ditas Provizões costumavão haver, que lhe serão reparidas neste Reino pelo Goarda mor das minhas Armadas da India, e Costa, e no Estado da India, pelo meu vedor da Fazenda, e quero que este Alvará valha como Regimento, para cujo effeito derogo, e hey por derogado o Alvará, que sobre este, particular se passou no anno de seiscentos quarenta e nove, de que atrás se faz menção, o qual se romperá, e as mais vias, que delle se passarão ao dito Estado pondo-se em seu registo as verbas necessarias: pelo que mando aos Vedores de minha Fazenda em elle, que ora o são, e ao diante forem, cumprão, e goardem este Alvará, e fação cumprir e goardar tão inteiramente, como nelle se contém, sem dũvida, nem contradicção alguma, a qual quero que valha, como carta feita em meu nome por mim assignada e passada pela Chancelaria, posto que por ella não, passe, e seu effeito haja de durar mais de hum anno: sem embargo das Ordenações, segundo Livro titulo trinta e nove e quarenta em contrario de qualquer outra Ley, ou Regimento 'Luiz da Costa o fes em Lisboa aos onze de Março de mil seiscentos, cincoenta e dous annos' Francisco Guedes Pereyra o fez escrever 'Rey' O conde de Castanheda.

(A.H.U.) — India — Papéis avulsos, 1652).

Doc. N.º 13

30 de Dezembro de 1643

Decreto

Sobre o Regimento das frotas

Regimento, e disposição com que por meu serviço quero se conteneu, e estabelecem as frotas do Brasil.

1. Constam de Capitanea, Almiranta e pelo menos nauios Reaes que os mais q' a mim me parecer conveniente de meu serviço os poderei meter quando o quizer.

2. Nestes nauios e frota ordeno que haja General Almirante, Sargento mor, dous Capitães de infantaria com suas companhias formadas por Capitanea, e Almiranta dous Capitaes do Mar, Ajudantes, hum Almoxt, e Thezoureiro da Capitanea Real dous Capellães, dous Auditores, dous Escrivæes, dous Meirinhos, que o Auditor da Almiranta com Almirante conheção das primeiras acções de todas as pessoas q' constarem da dita frota Civil, e crime, com a appellação para o Auditor Geral, e General, e delles para o seu Cons^o ultramarinho. Mando que sejam dous Auditores, por q' se hão de apartar a Capitanea da Almiranta indo hua ao Rio de Jan.^o, e outra a Bahia.

3. Nos mais nauios particulares nomearão os donos delles as pessoas que lhes parecerem para Capitaes de mar e guerra que o dito Conselho approvara sendo sufficientes, e não lhe parecendo nomeara Capitão, de guerra que poderão ser reformados com os soldos de oitenta mil rs para baixo que lhe tocar conforme o posto q' tiver tido, e somente se farão Capitaes de infantaria tantos quantos bastem, a que cada companhia será de cem homens pelo menos com seus Alferes e Sargentos, e hirão repartidos por cabos dos nauios.

4. Estas pessoas se lhe levarão em conta este serviço como se fora na Armada Real, e aos fabricantes que querem de andar nos nauios como mercadores que ajudarem para a fabrica lhe farei as m^{ms} conforme os serviços, e quantidades com q' entrarem nesta fabrica, e qualidades de suas pessoas.

5. Os nauios poderão partir deste R^{no} cada vez que quizerem, e pelos partes que quizerem que se entende que não ficarão detras da Capitanea & Almiranta auizando primeiro porém ao seu General para donde vão, e por donde vão, porque assi elle possa repartir os que levar em sua companhia, e derrotando daquelle porto para donde sinalarem que vão preparão na coroa todos os meios de artilharis que estiverem no dito porto, e forão com ordem do dito meu General.

6. Os nauios que se ha de entender serem do numero hão de ser de dez peças de artilharis para cima, das quais quatro dellas duas da amura. E duas da coadra serão de oito libras de bala para Ribas, e serão duzentas toneladas para cima, os quais na Bahia levarão de frette doze mil rs tostão de avarias, terão obrigação de trazerem trinta e cinco pessoas do mar, vinte e cinco infantas com seu cabo, que à vinte e oito mil rs dos quais se lhe ha de tirar o mantim^{to}, o demais, se lhe dara neste R.^{no}, que vem a montar setecentos mil rs e ficao cento e oitenta mil rs para ordenado do cabo, e mais officiais majores que vem a ser dous mil cruzados. E

oitenta mil rs hao Senhor do nauio, lhe ficão quatrocentos mil rs por montarem duzentas toneladas a tostão hum conto duzentos e oitenta mil rs.

7. E os nauios que forem de dezoito pessas para cima, e de duzentas e cinquenta toneladas levarão de frette quatorze mil rs, tostão de avarias nas quais monta hum conto quinhentos e noventa mil rs dos quais se ha de tirar para trinta infantis oitocentos e quarenta mil rs para soldos, e mantimentos como arriba esta declarado, e duzentos, e vinte mil rs para ordenados e lhe ficarão ao senhor do nauio quinhentos mil rs, e de tudo o mais que auansar das duzentas e cinquenta toneladas athe quatrocentas conforme a crecença do dito seu nauio, e tera quarenta marinheiros, e quatro pessas de doze libras parasima nas amuras, e coadras.

8. Os nauios que forem de uinte e quatro pessas para cima, e de quatrocentas toneladas leuarão desaseis mil rs tostão de avarias, levarão cinquenta homens do mar, e quarenta infantis que nas ditas avarias em quatrocentas toneladas montão dous, contos quinhentos, e sessenta mil rs que abatendo hum conto cento e vinte mil rs para paga e mantimentos dos corenta soldados, e quatrocentos e corenta mil rs para despesa e ordenados vem a somar hum conto quinhentos e sessenta mil rs e ficão para o senhor do nauio hum conto de rs afora os avanços que poder de ser de mais toneladas as suas naos que fabricandoas de mayores portes, e parecendo ao meu General que ha pouca gente do mar, em que não de entrar dez homens que entendão de fogo lhe ordenara metão a que lhe parecer necessaria.

9. Hey por bem que sempre q os nauios de mais artilheria, e infantaria prefirão na carga aos outros, e que soberando nauios se tire os mais pequenos e de menos força para auer de carregar os nauios grandes, de modo que estes nauios artilhados, e com força sempre tragão sua carga para que apartados apeteção trazelos grandes, e bem artilhados.

10. Os nauios do Rio de Janeiro levarão sempre dous mil rs mais por ser mais longe e auer de passar os abrolhos que se entendera que os de doze na Bahia levarão cartoze mil rs no Rio de Janeiro e os de cartoze desaseis e os de dezasseis dezoito mil rs por tonelada.

11. O General tera as uezes, e poderes de Vigario Geral assi, e da maneira que o tinha Don Fradique de Falcão, e o Marquez de Caderete, e os mais generais das frotas da India em toda a parte q' chegar excepto na Bahia, ou nesta Corte que nas tais partes tera sua jurisdicção sobre a gente da sua frota e sobre toda a gente do mar calafates carpinteiros da Ribeira e sobre todas as couzas e pfeitos que se mouerem com algũa pessoa da dita frota, porq' estas couzas correrão todas pelo Auditor, e Auditor Geral os quais as poderão auocar a Si e suspender os Escrivães que lhes não obedecerem com ordem do General, os quais não poderão ser restituídos aos officios senão pelo dito general, ou pelo meu Conselho Ultramarino, e o q' seruir algũ officio encontrando este capitulo o hey por condenado em perdimento da propriedade, e se for de seruentia em quinhentos cruzados applicados para o presidio da Capitanea, e da Almiranta da frota, e dous annos de degredo para os lugares de África; e hei por bem que use desta jurisdicção por euitar interpretações, e dissensões que podem redundar em não uir hum anno

a frota dano total da minha fazenda, e vassaloz e que por nenhũa man.^{ta} se deue admitir a consideração de estado.

12. E porq' encarrego ao dito general disponha o entabolamento das minas de S. Paulo elegendo como tendo elegido «a Duarte Correia Vasqueanes para correr com ellas. Hey por bem que para conueniencia de meu serviço lhe dee conta o dito Duarte Correia Vasqueanes, e seus Ministros todas as uiagens de q' tem feito para que elle me dee avizo no meu Conselho Ultramarino, e disponha para conueniencias de meu serviço, e augmento das ditas minas aquillo que lhe parecer mais útil e necessario.

13. E outro sim, Hey por bem que estas frotas uenhão a altura d'Vianna para meter os navios q' trouxeram daquela Villa, e logo os do Porto, e có o mais resto, uir a esta Corte, e que tomem falia, nas ilhas e achando avizo meu o sigão e auendo nouas de que há algũa armada inimiga podera o dito general fazer a derrota com parecer do seu Piloto mor pella parte que vir q' conuem mais a meu serviço.

14. Hey por bem que nas partes do Brasil esteja a frota o tempo que parecer ao dito meu general para q' se consiga o effeito de hir, e vir todos os annos, e que neste R.^{to} sera o mesmo.

15. E outro si Hei por bem que dentro em dous mezes do dia de sua chegada a este Reino se paguem os fretes e avarias e mais dependencias da dita frota, para que por esta via não se empessa o effeito de volta tanto contra meu serviço.

16. E outro si, Hey por bem que o dito general por sua pessoa, ou pellas que nomear dee uistoria aos nauios todos da dita frota para uer a artilharia, poluora, munições infantaria e mantimentos e mosquetes que serão obrigados cada nauio dos do numero atrazer dez mosquetes mais da ynfantaria que trouxer e outros tantos chuços; e ao q' lhe faltar algũa cousa das referidas os obrigara a metellos ainda q' para isso se torne o dinheiro aganancia sobre os ditos nauios. E os nauios manquos que ao presente hão de andar. E carauellas ate se excluirerem tragão tantos mosquetes, e chuços quantas pessoas trouxerem, e achando algũa das ditas embarcações que lhe falta em parte ou em todo Hey por condenado ao Mestre em cem cruzados, e aos donos das embarcações outros cem, applicados para a infantaria que andar nos meus nauios na dita frota.

17. E outro si, Hey por bem que neste R.^{to}, e nas conquistas delle não se possam fabricar embarcações, nem compralas se não forem das aqui declaradas que são de duzentos tonels para cima saluo ou com expressa licença minha passada pelo meu Conselho Ultramarino, o qual neste Reino poderão passar ordens para os correg.^{tes} e mais justiças dos portos, e partes donde se fabrica para que os não consintão, e se lhe dara em culpa em suas Residencias o que o contrario fizer, e a quem a Fabricar a perdera para minha Coroa.

E esta mesma ordem passara o dito general em minhas conquistas o qual achando que conuem a meu serviço fabricasse algũ pataxo para algũ amigo, ou outra necessidade precisa lhe podera dar licença que ualera como se fora passada pello dito meu Conselho Ultramarino.

18. Hey por bem que mouendosse algũa causa civil, ou crime a qualquer pessoa que andar na dita frota neste Reino a possa auocar a Sy os Auditores na mar.^{ra} que se declara no Cap^o 11 desta instrução.

19. Hey por bem os dous Escriuães que hão de acompanhar aos Auditores tenham a mesma jurisdição, proës e precalços que tem os Escriuães da Alçada dos Ouuidores gerais do Brasil, e dos Escriuães da fazenda.

Assi mesmo serão Taballiães do publico judicial em qualquer parte que estuierem de mar e terra para q' por falta de Ministros não pereção as partes, e os Meyrinhos gosem tambem de toda a jurisdição, proës e precalços que tem, e de q' usão os Meyrinhos dos ditos Ouuidores gerais e mais Meyrinhos.

20. E outro si Hey por bem de que o meu general, e Conselho Ultramarinho prefira os soldados que com merecimentos iguais forem também Marinheiros porq' como minha tenção he que estes nauios, e infantaria q' nelles andar sera util para toda a occazião, o soldado q'tambem for marinheiro estara mais agil, e prompto nas occasiões que se o offerecerem.

21. Outro si ordeno que os nauios e carauellas que hoje ha entanto q' não se extinguem leuem na Bahia os devidos (?) doze mil rs de frete por tonelada que hão de leuar os nauios de doze pessas de artilharia, e no Rio de Janeiro catorze e tostão de auarias ficando lhe aos donos dos nauios doze mil rs nos da Bahia, e dez nos do Rio de Janeiro, e trinta rs de auarias, e os quatro mil rs de crecenças dos fretes, e os setenta rs de auarias se applique para a fabrica da minha Capitanea, e Almiranta da frota.

22. Hey por bem que os nauios que forem ao Rio de Janeiro, e mais partes do Sul uenhão demandar a Bahia para se hai ajuntarem, e uirem como está declarado.

23. Sendo caso que no mar se tope esta minha frota com as naos da India, lhe virão dando escolta, e aos nauios da China o mesmo, e abaterão a bandeira ás naos da India e China a dita frota, e a tornarão alargar e assi virão em conserua com suas bandeiras largas, uindo governando o dito meu general ate meter as naos neste porto, e topandose o dito general com o meu general da Armada Real, em tal cazo o general da frota abatera a bandeira, e a tornara a largar, gouernando cada hũ os seus nauios, e significando-lhe o general da Armada Real por escrito algũa conueniencia de meu serviço pedindo-lhe o acompanhe ele o fara, e o mesmo fara o dito general da Armada sendo lhe pedido pello dito meu general da frota venha em sua conserua ate esta barra saluo se fuer ordem minha em contrario para o não fazer.

24. E porq.^{to} ha muitas carauellas que deixão de ir as pescarias & outras partes de linha para cá Hey por bem que as ditas carauellas não possam passar ao Brasil sem licença do meu Conselho Ultramarinho, ou do dito meu general, a quem sempre se dara noticia das licenças que se derem pello dito Conselho para q' o tenha entendido, e saiba as embarcações que vão a cada porto.

25. O dito meu general dara Regimento a todos os nauios da frota, que devem guardar assim em mar, como em terra passado pelo Escriuão do Auditor Geral, que escreuera diante delle.

26. O dito Auditor Geral hey por bem que faça o officio de Prouedor dos defuntos, e auzentes na dita frota, com o meu Almox.^o & Thezoureiro que na dita frota ha de andar faça officio thezoureiro també de defuntos & auzentes. E o Escriuão faça o mesmo officio de defuntos, e auzentes dando conta nesta Corte no Tribunal a que pertence pelas vias dos mais Provedores mores das minhas conquistas.

27. Hey por bem que sobre o dito Thez.^o e Almox.^o se carregue todas as auarias q' se applicarem para minha fazenda, ficando os Senhores dos nauios com o que lhe tocar assi para elles como soldo que lhe sinalarem sendo sufficientes para Capitães e Cabos dos ditos seus nauios.

28. E porq.^{to} a esta infantaria que ha de andar nestes nauios se lhe ha de dar mantimentos para yda, e vinda, abatendo lhe dos uinte e oito mil rs q' tem de soldo, os donos dos nauios querendo fornecellos na conformidade que se faz nas minhas armadas lhes ficara na mão doze mil rs por cada hum dos soldados que trazer no dito seu nauio para mantimento de tres mezes para o Brasil, e tres mazes do Brasil para este R.^o e os desaseis mil rs que ficão para cada soldado se lhe dará neste R.^o todas as viagens excepto a primeira que se acodira com o que cada senhorio dos nauios puder para o descontar de torna viagem, porq' como os effeitos de que hão de ser pagos he o tostão de auarias que se ha de pagar neste Reino parece que bastante seruiço lhe fazem, os ditos Senhores dos nauios em fornecer de mantimentos a yda, e uinda para o q' a primeira viagem lhe ficarão quinze mil rs para os ditos mantimentos, e os tres mando que lhe fiquem esta primeira viagem pelo desembolço antecipado que hão de fazer.

29. Hey por bem que o meu General, Sargento mor, Capitães de infantaria, e mais Ministros levem os ordenados que neste R.^o levão os generas, e mais off. e Ministros que tem semelhantes postos, os quais ordenados se pagarão dos saídos das ditas auarias, e mais effeitos da dita frota; e para q' em tudo ande na maneira que conuem, e não fallem Ministros Hey por bem que o dito meu Auditor general faça tambem o officio de Prouedor da minha fazenda no que toca a dita frota e por ordem do meu general, e vias costumadas de estes meus Reinos fação os pagamentos á infantaria, e mais officiaes que nenhú por mais officios que sirua podera levar mais que hũ ordenado, e o dito Prouedor com o Almox.^o e escriuão correrão com as cobranças do que tocar a minha fazenda e dispendio de que todas as viagens darão conta neste R.^o aos tribunaes aonde pertencem, e o Almox.^o dara fiança com he uso, e costume destes meus Reinos, e conquistas.

30. Hey por bem que este meu Regim.^{to} e entablamento se guarde e assi e de maneira que nelle se contem sem embargo de qualquer ordenação, ou Regim.^{to} em contr.^o e que ualha como carta sem embargo de auer de durar o effeito mais de hu anno sem passar pia Chancellaria, E mando se registre em todas as partes donde o dito meu General chegar, leito em Lx.^a aos 29 de Dezembro de 1643.

(Torre do Tombo
Decretos do Conselho de Guerras M. 3 n.^o 188, Comp. 17)

**Alvará sobre a tonelagem dos navios, de 25 de Janeiro de 1649.
Transcrito da «Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa» de
Andrade e Silva.**

Eu el Rei faço saber aos que este Alvará de claração virem, que eu mandei passar dous, em 15 de Março do anno passado de 1648, assignados por minha mão Real:

Um por que se prohibe fabricar-se no Reino, nem comprar, ou alugar de fóra, Navios de menos de trezentas e cincoenta toneladas, e só se podessem acabar as embarcações de menos porte que estivessem no Estaleiro, com pena de perdimento do Navio que se fabricasse, ou em que se navegasse, e de todas as fazendas que nelle se embarcassem:

Outro, para que depois de tres annos, que começariam do dia da publicação do dito Alvará não pudessem navegar para as Conquistas Navios de menos das ditas trezentas e cincoenta toneladas, nem com menos de dezesseis peças de artilheria de calibre de oito libras para cima, com pena de quem o contrario fizesse perder o Navio que fabricasse, ou em que navegasse, e todas as fazendas que nelle se embarcassem.

E porque depois de publicados os ditos Alvarás na Chancellaria em 2 de Abril do dito anno, e enviados pelo reino, para o conteúdo nelles vir à noticia de todos, se me representaram por Ministros de letras do meu Conselho, e pessoas zelosas do meu serviço, alguns inconvenientes que se podiam seguir de se executarem na forma referida — houve por bem resolver que o porte dos ditos navios se reduzisse a dozentas e cincoenta toneladas, e dezesseis peças de artilheria de oito até cinco libras de calibre — com declaração, que todos osque quizerem fabricar navios de menos porte acudam ao Conselho de minha Fazenda para se lhes dar licença, parecendo justificada a razão que para isso derem, e serem remetidos aos Armazens, onde, conforme o Regimento do Senhor Rei Dom Manoel, se lhe darão as vitolas, em utilidade de meu serviço, a melhor defesa de meu Vassallos: por quando, fabricando-se de modo que nadem em menos agua, poderão ser de mais porte, e se acomodarão, conforme aos portos donde houverem de sahir a navegar; considerando-se tambem que alguns podem ir ás Conquistas, cujos portes requeriam menos toneladas; e conforme ao porte do navio se lhe dirá a artilheria, que hão de ter, e os calibres della:

E para que haja pessoas que se animem a fabricar navios grandes, para segurar a defesa dos passageiros, e cabedaes — hei por bem, e me praz fazer mercê aos que fabricarem navios de trezentas e cincoenta toneladas, ou mais, alem dos privilegios que já tem pelo Regimento da minha Fazenda e Ordenações, de declarar que precederão na carga a todos os navios que depois delles entrarem no porto onde estiverem; e virão sempre por Capitánias, e Almirantas, os dous navios de maior porte; e os senhorios, ou mestres das taes embarcações, sendo habilitados para isso, levarão o titulo de Capitães, com jurisdicção para castigar os seus marinheiros, e passageiros, que nos ditos navios não obedeceram, ou não acudirem mais promptamente à defesa delles — e os mestres, depois de examinados, e terem sua Carta, serão approvados, conforme ao porte dos navios pelo Vedor da Fazenda da repartição, que os mandará visitar, para se saber as munições e gente que levam.

E nesta conformidade me praz se proceda d'aqui em diante, porque, pelos causas, e considerações desta Lei, olhei assim por bem, e meu serviço.

E para que se execute, e cumpre se porão-verbos na Chancellaria, nos registros dos dois Alvarás referidos, de que por este ordeno, por se evitar a confusão e duvidas, que podem ao diante resultar, com a cópia delles, sem a declaração deste o qual sepublicará, na dita Chancellaria e se enviará delle pelo Reino e se registrará, como é costume em semelhantes-Leis.

António de Moraes o fez em Lisboa, 25 de Janeiro de 1649 — Luiz de Abreu de Freitas o Fez escrever — REI

Colecção do Trigozo Tom. 8.º Doc. 35

Doc. N.º 15

DISCURSO VII

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

Sendo as Nãos da Carreira da Índia as Embarcaçoens 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 taõ grande danno, pois em cada Não destas, além da gente, se perdem muitos milhoens, e sendo esta perda tamarinha 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 máo concerto, que se lhes faz com a querena; e porque sabido o principio, que estes erros tiverão, se poderaõ mais facilmente remediar, apontarey a noticia que delles tenho.

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

Morto EIRey D. Manoel, e querendo EIRey 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 não acrescentar o numero dos vasos, e que se ganharia tanto mais na pimenta, quando môr quantidade della se trouxesse; porém em lugar destes dous proveitos, se seguiraõ a EIRey duas grandes perdas. A primeira de gente, porque como as Nãos se fiseraõ taõ grandes, e a India está sempre pedindo Soldados, embarcaraõ se nestas Nãos de ordinario 700, e 800, homens, e ainda mais, os quass com a variedade dos Cimas, incommodidades da embarcaçaõ, immundicia, e aperto da Não vem a adoecer na viagem quasi todos. Na vida do insigne Martyr do Japão Carlos 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 des-

peza, 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 occasiã se perde o fruto, e retorno de todo o Comércio da India, a razão he porque quanto mayores são as Nãos, tanto concorre a ellas mais gente, cuidando que vão mais seguros, e as carregaõ com tanta confiança de roupas, e caixaria, que não sómente vem entulhadas, e quasi maciças com o recheyo, mas ainda no Convés he ás vezes tão grande o numero de caixas postas humas sobre as outras, que fica a caixaria mais alta que o Castelo da Popa, e para sahir da Proa á Popa, he necessario subir pelas caixas como por hum monte: isto não sómente lemos em muitas relapoens de naufragios, mas de presente mo testificou o Senhor Bispo eleito de Cranganor Francisco Barreto, que passou na Nãõ em que veyo. Pelo que, ou estas Nãos se perdem totalmente, ou padecem grandes perigos nas tormentas, chegando cá por milagre, depois de ter aliada toda a fazenda ao mar, como se tem visto por experiencia tantas vezes; e particularmente no anno de 91, e 92, em que partirãõ da India 17. Nãos, 2. Galeões, e huma Caravela, e 2. Nãos novas, e destas vinte, e duas embarcaçoens, só chegarãõ a Lisboa as Nãos S. Christovão, e S. Pantaleão, que por serem as peores, vinhaõ descarregadas, e-as outras vinte se perderãõ.

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

Conheço este grande mal de grandeza das Nãos pelos do Conselho delRey D. Sebastião, que succedeo a ElRey D. João seu Avô, procuraraõ remediar, e atalhar tão manifesto danno, porque não sómente se perdia em huma Nãõ inestimavel riqueza, mas muita gente, Fidalgos, Soldados de grande valor, Pilotos, Mestres, Marinheiros, Artilharia, e Bombardeiros, gente toda feita nesta Carreira, que tanto neste Reyno, como na India, faziaõ muito notavel mingoa; e assim ordenando ElRey hum Regimento para a casa da India, que anda impresso no anno de 1570, mandou nelle as folhas 217, que nenhuma Nãõ da India fosse mais que de 300, até 400, Toneladas, como se vê das palavras seguintes: É porque Sou informado, que as Nãos, que haõ de andar na Carreira da India, 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 invertendo fazerem despezas, que sera causã 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 India, para haverem de andar nesta navegacão, não passe cada huma dellas de 450, Toneladas, nem seja de menos de 300, que luy informado, que era o porte, que deviaõ ter para mais commodamente, e com menos risco, e despeza navegar. Esta ordem delRey se seguiu 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 India, 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 Naos, para saber com certeza quanto lhe rendia a Casa da India. Com esta occasiã desejando os Contratadores da pimenta lograse dos annos dos seus contratos, pretenderaõ mandar vir grande quantidade della, e para isso acresceteraõ a grandeza das Naos, como se tinha feito em tempo delRey D. Joaõ, e porque o concerto de Naos taõ grandes era notorio, que lhes havia de custar muito mais caro aos Contratadores do apresto dellas, porque se naõ podiaõ tirar a monte para se concertar, como as Naos menores, introduziraõ a querena Italiana, para que sem tanto custo seu, emendassẽ as Naos, 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 Naos, tornaraõ a ser tantos os naufragios, que de tres Naos, que partem da India, raramente chegam as duas a salvamento, e o concerto da querena he de taõ pouca importancia, que ficaõ as Naos verdadeiramente sem remedio, e reparadas somente no exterior. Estas saõ as causas de se terem perdido tantas Naos do tempo delRey Filippe para cá, que se veyo a cuidar, que era isto algum misterio, naõ havendo outro mais que este erro fatal da grandeza demasiada das Naos, e do superficial concerto das querenas. Em razã deste danno taõ prejudicial, por muitas pessoas praticas deste Reyno, se escreveu por vezes contra elle, sendo o primeiro Joaõ Bautista Lavinha, no naufragio da Não Santo Alberto, onde diz estas palavras. Tai toy a perdiçã desta Não Santo Alberto, taes os successos de seu naufragio, causado naõ das tormentas do Cabo da boa esperança, pois sem chegar a ellecom prospero tempo se perdeõ, mas da querena, e sobrecarga, que como a esta Não, assim a outras muitas no profundo do mar haõ sepultado, ambas por em pratica a cobiça dos Contratadores, e Navegantes; os Contratadores, porque como sejadẽ muito menos gasto, dar querena a huma Não, que tiraõ a monte, folgaõ muito com a invençã Italiana, a qual posto que serve para aquelle mar de levante, a cujas tormentas, e tempestades pãdem parar Galês, e onde cada cuto dias se toma porto. Neste rosso Oceano he o successo huma das causas da perdiçã das Naos, porque alem de se apodrecerem as madeiras: posto que sejaõ colhidas em sua sazã, com a continua estãncia 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 a agoa, que as sobra, e assim tem mostrãdo a experiencia, que quando desta danosa invençã se naõ usava, fazia huma Não dez, ou doze viagens a India, e agora com ella naõ faz duas. O mesmo disserã 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 Naos era em danno da Fazenda, da Milicia, e do Estado do Reyno. Pelo que vistos estes Memoriaes, se mandou deixassem as Naos grandes, e se tornassem a fazer Naos pequenas, e em effeito se fizeraõ, e tiverã excellente successo, e no anno de 1633, as Naos pequenas que se fizeraõ, foraõ a India em quatro meses, e meyo, e voltaraõ em cinco meses, cousa que nunca aconteco a Não alguma grande. Porém os homens do mar, e mais officiaes, como saõ interessados na grandeza das Naos, porque quanto são mayores, tanto mayor he o espaço de sua liberdade, ou de seu lugar, para o venderem, tornaraõ a persuadir aos Ministros, que convinha fazerem-se Naos grandes, e naõ pequenas, e

assim o dirão sempre; porque são suspeitos na materia; e elles fizeraõ fazer a terceira coberta taõ alterosa, que enfraquece as Nãos, e os Camarotes se tem tornado em camaras. Com tudo por se dar satisfaçãõ á gente do Mar, se deve fazer boa conta dos Soldados, e Fretes, que se lhes devem dar nesta viagem, q não convem sejaõ menores, que os que os Ingleses, e Olandeses daõ aos seus Marinheiros, antes com vantagem. 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 não em lhes acrescentar os lugares com que ElRey perca as suas Nãos, pois mais interessa a Fazenda Real em irem as suas embarcaçoens a salvamento, que nos suprimentos, que a esta gente se lhe pôde acrescentar.

Finalmente as vantagens, que as Nãos pequenas levaõ ás Nãos grandes, são muito notorias, porque as Nãos pequenas são muito mais ligeiras, navegaõ menos quartas, e com qualquer vento, e pedem menos fundo, e para as pelejas são de muito môr effeito. As Nãos grandes pelo contrario andaõ menos, porque navegam em mais quartas, não se movem senaõ com vento largo, pedem muito fundo, com que perigaõ em muitos portos, e não 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 embarcaçoens mais ligeiras, e o mesmo nos tem acontecido com os Olandeses, que por os seus Baixes 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 Baixes 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; porêõ 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 cá todas, por quanto do mesmo porto de Goa, por sua grandeza, e immensa carga saem já perdidas, como aconteceu a Nãõ Reliquias, que dando á veia, se foy ao fundo, antes de sahir do porto de Cochim.

Por conclusãõ de tudo nos pôde servir de demonstraçãõ desta verdade o exemplo, que vemos nos Olandeses, os quaes com os Galeoens estaõ feitos Senhores do Cômercio da India, porque as embarcaçoens ordinarias em que navegaõ, não 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 não he de roupas, ou caixaria, senaõ de Drogas cosidas em fardos, e nenhuma fazenda vay fora do seu lugar, porque a carregaçãõ corre pelos Ministros da sua boisa, e não pela cobiça dos nossos Marinheiros, que costumaõ carregar as nossas Nãos á sua vontade. Pelo que não excedendo ordinariamente os Navios de suas Frotas de 450. Toneladas, há mais de 50. annos, que fazem viagem, sem saberem quas, que cousa he naufragios, nem perderem Galeaõ de Carreira, e todas as vezes que se encontraraõ com as nossas Nãos, ficaraõ superiores na peleja, 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 Cômercio da India, que são hoje os mais poderosos mercadores de Europa; e sem

algum Príncipe entrar em sua companhia, só com os ganhos do Comércio, que todos os annos lhe chega a salvamento nas Galeoens, são bastantes a sustentarem a guerra na India, e no Brasil contra Sua Magestade com tão grandes Armadas, e numero de Soldados, que não há Príncipe fora de Espanha, que atégora podesse fazer outro tanto.

Além destas causas bem sey, que há outras muitas, para se as Nãos perderem: porém a demasiada grandeza e as querenas são os defeitos mais ordinarios, e mais facéis de remediar, e que tem occasionado mais naufragios, que todos os outros juntos. Pelo que totalmente convém, assim, para conservarmos o Comércio, 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 India, pois he axioma certissimo dos Filosofos, e Politicos, que as cousas permanecem, em quanto se conservaõ 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 custarão aos pôr na India, e tornar embarcar para Portugal. E os Officiaes, Marinheiros, e Passageiros das Nãos, escusarão de botar com seus mesmos braços ao mar aquellas riquezas, que adquirirão com tão 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 téras dos ardentes desertos da Cafrania.

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

Doc. N.º 16

DISCURSO II., §. XV.

Das Armadas ordinarias do Reyno, . .

« . . as forças maritimas deste Reyno são das mayores de Europa, quando os Reys quiserem usar dellas; porque assim como a natureza deu a Lisboa aquelle excellente porto, e sitio, com que a fez a Rainha do mar Oceano, como lhe chamão gravissimos Authores; assim tambem a proveo em seu territorio de grande copia de madeira para embarcaçoens, como se vê nos Pinhaes de Leiria até ao Montego, e em todas as Ribeiras do Tejo, Sadaõ, e Setuval; a que tambem ajuda toda a mais Costa do Porto até Viana, donde, e do Algarve tem sahido muitas vezes grandes Armadas

. . . Os Reys D. Manoel, e D. João III, dividirão as Armadas ordinarias do Reyno em tres esquadras, huma para a guarda da Costa, outra para o Estreito, e Algarve, e a terceira para as Ilhas. A Armada da Costa era de Navios, em que havia ate 300. homens de peleja; porém crescendo o numero dos Piratas, foy necessario acrescentar-se tambem o numero dos nossos Navios: até que entrando no governo de Portugal EIRey D. Filipe o Prudente, e vendo o muito que tinha despendido do

património Real com sua pretensão, introduziu neste Reyno no anno de 1592. o tributo novo do Consulado, que são tres por cento nas Alfandegas, para com elle fazer todos os annos huma Armada grossa de doze Galeoens, que podesse guardar a Costa, e trazer seguras as froças das Conquistas das Ilhas até Lisboa. A Capitania Mór desta Armada deu com título de General ao Conde da Feira, e dahy por diante se foy provendo de tres em tres annos; e nesta ordem se conserva até o presente; ainda que no fazer destas Armadas houve grandes intercadencias, ficando muitos annos as Costas do Reyno, e suas Fronteras sem guarda; de que resultará vemos em tempo dos Reys de Castella tantas perdas de Nãos, e Navios tomados pelos inimigos, e o que peyor he, muitos lugares deste Reyno roubados, e destruidos por elles. Porém continuando-se estas Armadas do Consulado, para guarda da Costa com hum terço de soldados, que de verão andem embarcados, e de inverno se alojem no Castello de Lisboa, ficarão as Costas do Reyno seguras, e as fróças das Conquistas chegarão livremente a nossos portos, e averá nas armadas soldados praticos, e costumados ao mar, e que nunca se embarcou, e terá sempre Sua Magestade força competente em Lisboa para rebater qualquer subito accidente, que inesperadamente aconteça. A Armada do Estreito humas vezes era de fustas, outras de galés, e ás vezes de caravelas.

... se este numero de Caravelas se reduzira a Galeoens; entendem os homens mais praticos, que com elles poderaõ os Reys de Portugal ficar senhores de todo o commercio de Europa, como se aponta nos Discursos Politicos, que imprimi no anno de 625. Porque sendo notorio, que todas as Naçoens do Norte, não se sustentão mais, que do trato das obras mechanicas, em que todos os moradores daquellas Provincias se occupaõ, e que de fora os haõ de vir a vender nos Reynos de Castella, e em Italia, e Levante; havendo para isso de passar forçosamente pelo Estreito, ficavaõ os nossos senhorizando todos estes Navios Mercantis, com que obrigaríamos todas estas Naçoens a necessitarem de nossa amizade, ou a trazerem taõ grandes Armadas, que lhes vindaõ a ser de mór custo, que o proveito da mercancia, pois tendo os nossos Galeoens a retirada segura nos Portos do Algarve, e Africa, ficavaõ senhores do Estreito: o que se hoje se fizer, sera de mayor proveito, e reputaçãõ, que nenhum outro meyo para os reduzir à nossa amizade. . . .

A Armada das Ilhas era ordinariamente de cinco, ou seis vèlas, em que entrava hum Galeaõ; esta Armada servia de guardar as Costas das Ilhas, que não fossem infestadas de Cossarios, e esperarem ahi as Nãos, que vinhaõ da India, e dar-lhes guarda até Lisboa. Muitas vezes se encommendou a Capitania Mór desta Armada a algum Fidalgo das Ilhas, para que com outros Capitaens, e gente nobre daquelles Lugares se exercitassem na Milicia, e ajudassem com suas pessoas, e com as embarcaçoens, que lá se faziaõ, as forças deste Reyno.

Estas são as Armadas, que consta andavaõ para guarda dos nossos mares em tempo delRey D. Manoel, e delRey D. João III. e porque o poder dos Piratas hia cada vez crescendo mais, communicando ElRey esta materia com o Emperador no anno de 1552 se assentou pelos Conselheiros mais praticos de Estado, e Guerra, que as nossas Costas maritimas se defendessem nesta fórma. Que ElRey mandaria armar 20. Navios Latinos de 25. até 30. toneladas cada hum, que andassem sempre à vista da terra, tres delles haviaõ de estar em Cascaes, quatro na Atouguia, quatro em Caminha, quatro em Lagos, dous em Villanova de Pórtimaõ, tres em Cizimbra, ou Sines, que eraõ os lugares, em que os Navios armados costumavaõ vir: e além destes, andariaõ quatro Galeoens correndo a Costa mais ao mar;

e ajuntariaõ assim cada vez, que cumprisse os 20. Navios referidos, e além disto andariaõ na Costa do Algarve quatro Navios de remo, hum Navio frosso, e tres Caravelas, e se uniriaõ, quando conviesse, com os outros Navios da mesma Costa; os quaes andariaõ, assim no inverno, como no verão, no mar, e só os do remo se poderiaõ recolher. Para as Ilhas se mandariaõ dez Navios armados, tres delles Galeoens, e as 7. Caravelas; e que os Navios, que haviaõ de caminhar para a Costa da Guiné, S. Thomé, e Brasil, fossem, e viessem em tres monçoens, huma em Janeiro, outra em Março, outra em Setembro, e que todos elles fossem armados. A ordem, que o Emperador deu para as guardas das Costas de Castella, não serve aqui, mais que os Capitaens das Armadas se favorecessem huns aos outros, quando cumprisse.

«Noticias de Portugal,
escritas por Manuel Severim de Faria.»
Edição de 1740.

DOC. N.º 17

**Forma q se deo p^a quando encontrassem
as armadas Reaes de Portugal e Castella,
e navegassem juntas, e como se servirão
de (havião de?) haver nas bandeiras).**

Eu El Rey faço saber aos q este sivera virê q avêndo visto o q se me Representou por parte da coroa dos meus Reynos e senhorios de Portugal acerca das preheminiencias do seu estendarte quando as armadas destes nãuegasẽ em comp.^a da do mar oceano e querendo dar tal ordẽ q fique assentada e estabelecida p^a o de adiante consideradas as conveniencias do meu serviço e autoridade da mesma Coroa q se offeresse p^a o hauer de ordenar Ey p bern e mandõ q as capitaneas das armadas desta Coroa assi as q forẽ e vierẽ da India oriental como qualquer outras q com o nome e titulo de armada Real se formarẽ e a prestarẽ naquelles Reynos por conta delles tragão estendartes quadrados nos calçezes com as armas Reaes de Portugal como as costumão trazer as capitaneas dos d. (**) Reynos sendo a cor dos ditos estendartes azul vermelha o qual o meu V Rey de Portugal escolher e não branca como as trazẽ as capitaneas da coroa de castella p (**) q aja differença entre uas e outras e possão sempre ser conhesidas dos nauicos de sua companhias e não tratão as ditas capitaneas de Portugal estendartes na popa o q som (**) ficara reservado p (**) a capitania Real do mar oceano ou sua Almirantia em sua auz. a com declaração q as ditas capitaneas de Portugal q (**), encontrarẽ a Real do mar oceano ou sua Almirante em sua auz^a no mar ou no porto ou ao sahir dele lhe abaterão os estendartes e a saluarão com quatro peças de artilharia logo q chegarẽ a vista e a Real lhe respondera com duas e depois tomarão as ditas capitaneas de Portugal a arvorarẽ os estendartes estarão e navegaraõ cõ elles e tendo ordẽ minha particular p (**) se ajuntarẽ e navegaraõ com a dita armada do mar oceano não levarão farõl azezo e seguirão e guardarão os meus cap (**), gerães ou cap (**), mores nas ditas armadas de Portugal as ordens do capião geral do mar oceano em tudo e por tudo no q tocar a Viagẽ e guerra porẽ o diti cap (**) geral do mar oceano não tera jurisdicção criminal sobre os cazos

q nas dttas armadas de Portugal precederê nê entenderão no governo particular das dttas armadas provirão das captanias despeçados mantimentos e munições nê outras couzas sossebrantes e p^o que todo o contehudo alvará se cumpra e goarde int. ^o m. ^o o mandey passar e quero e me apraz q elle valha e tenha forma e vigor como se fosse carta comessada em Meu nome e passada p^o minha chancelaria embargo das ordenações q o Cons.^{ho} dispoem este se lançsara na torre do tombo e se Registrara na Secretaria nos Livros dos cazos da India e dos meus almezês p^o q a todo o tepô aja lembrança do que eile ordeney e huâ copia autentica se dara a Dom Ant.^o de Ataide do Meu Cons. e meu genti homê da beca q ora nomeey Cap.^{to} geral d'armada da Côrça de Portugal e a todos os capitaes geraes e capitaes mores delas p^o que na mesma conformidade procederão daqui endiante.

Marcos Roz Tinoco o fez em Madrid aos 20 de Julho de 1618 e eu franc.^{to} de Lucena a fiz escrever.

Rey. o Duque de Villa Ermoza

Biblioteca do Palácio da Ajuda
CÓD. 51-VIII-42
fls. 123

DESIGNAÇÕES ENCONTRADAS EM DOCUMENTOS DO PERÍODO
DE 1640-1666, DE POSTOS, FUNÇÕES HIERÁRQUICAS
E PATENTES HONRÍFICAS DA MARINHA

OFICIAIS MAIORES	GENTE DO MAR	OFICIAIS DO MAR	GENTE DA GUERRA	GENTE DE MAR E GUERRA	BOMBARDEIROS ARTILHEIROS
– Capitão General da Armada Real do Mar do Sul	General do Armado Capitão do Mar	Escrivão	Capitão	General de Mar e Guerra	Capitão de Artilharia
– Capitão General da Armada da Coroa	Capitão das Armas das de Remo de Alto Bordo	Capitão Religioso	Alferes Sargento-Mór	Capitão de Mar e Guerra	Condestavel-Mór Condestavel
– General do Mar – General da Armada	Capitão de Embarcação	Piroteiro Mestre Barbero	Sargento Cabo de Esquadra Capitão de Esquadra	Capitão de Mar Governador	Sota-Condestavel Condestavel Mestre
– General da Flota – General da Armada da Coroa – General Remante	Capitão do Galeão Capitão de Fragata	Surgido (Surgido)	Alarbitrado	Cabo Tenente de Mar e Guerra	Bombordo Artilheiro
– General	Capitão de Viagem Capitão	Patido-mór do Remo Patido-Mór Guarda-Mór	Soldado	Alferes de Mar e Guerra Sargento de Mar e Guerra	Artão de Artilharia
– Cabo	Cabo	Quarta-Mór das Naus			
– Desce de Guedes – Capitão General – Capitão Geral – Capitão Geral das Guedes de Alto Bordo do Mar – Capitão General da Armada de Alto Bordo – General das Guedes de Alto Bordo – General das Gales	Piroteiro Piroteiro Sota-Piroteiro Piroteiro de Esperança 2.º Piroteiro ou Piroteiro Subordinado Mestre	Quarta Quarta das Naus Honrado do Mar Moxarões			
– General das Flotas – General em Primeira	Quartel Mestre Fardo de lenha Mestre de Patas de Escala Mestre				
– Almirante da Armada – Almirante das Naus do Remo – Almirante das Naus do Sul – Almirante das Naus do Oriente – Almirante das Estrelas – Almirante – Capitão Almirante – Mestre de Campo do Mar – Mestre de Campo – Capitão-Mór – Fuzil – Capitão General da Armada Real do Mar do Sul – Capitão General das Guedes de Alto Bordo do Mar do Sul – Governador da Armada Real – Cabo da Armada – Cabo das Guedes da Armada	Estrovoiro Carpenteiro Carpenteiro de Viagem Mestre cabaleiro Cavaleiro Cavaleiro de viagem Carpenteiro Sobresalva Capitão sobresalva Capitão Trombeiro Chamela Grames Pagem				

**NAUFRÁGIOS, SINISTROS MARÍTIMOS E PERDAS DE NAVIOS
QUE SE REFERENCIARAM, OCORRIDOS ENTRE 1640-1668**

- | | |
|---|---|
| Galeão Sacramento (1640-41) | — Naufr. no Banco da Judia em Agosto de 1641 |
| Nau N. S. da Quietação (1623-41) | — Tomada pelos holandeses à entrada da Barra de Goa embora com salvo conduto |
| Galeão S. Nicolau (1640-42) | — Perdeu-se na costa da Lourinhã, no sítio da Peralta |
| Naveta N. S. da Conceição e S. Bernardo (1642-43) | — Tomada pelos holandeses perto da Malaca em Janeiro de 1643 |
| Naveta N. S. da Madre de Deus (1638-44) | — Naufr. no Cabo da Boa Esperança |
| Patacho Santo António (1643-44) | — Naufr. na I. do Fogo (Moçambique) em 24 de Agosto de 1644 |
| Galeão Santo Milagre (1640-47) | — Naufr. no Abrolho de S. Francisco, a SW das Maldivas |
| Nau Santíssimo Sacramento (1647) | — Naufr. em 30 de Junho de 1647, na costa perto do porto Elizabeth |
| Nau N. S. da Atalaya (164-47) ou | — Naufr. em Junho de 1647 na Costa do Natal |
| Nau N. S. da Atalaya do Pinheiro | |
| Nau N. S. do Rosário (1647) | — Perdida por explosão do paiol da pólvora, quando em combate com os holandeses |
| Galeão São Bartolomeu (?-1647) | — Afundado pelos holandeses junto à Costa da Bala |
| Galeão Bom Jesus de Bouças (1642-48) | — Perdido na Costa de Moçambique por ahuras do Rio Cuama |
| Nau St.ª Margarida e St.ª Marta (1648) | — Perdida por maremoto na enseada do Quicombo (Angola) |
| Galeão São Luís (1647-48) | — Tragado por um maremoto na Bala de Luanda, em 1 de Agosto de 1648 |
| Galeão São Lourenço (1640-49) | — Encalhado na Costa de Moçambique em Setembro de 1649 |
| Galeão Bom Sucesso do Povo (1648-49) ou | — Perdido na ilha de Angoche (Moçambique) em 8 de Setembro de 1649 |
| N. S. do Bom Sucesso | |
| Galeão S. André (1640-50) | — Arrastado pela tempestade para a Costa da Galiza, foi tomado pelos Espanhóis |
| Galeão S. Pedro de Lisboa (1649-50) | — Apresado junto à foz do Tejo, pela |

Nau N. S. da Natividade (1650)	armada inglesa do Parlamento — Apresado junto à foz do Tejo pela armada inglesa do Parlamento
Nau S. Francisco (1650)	— Perdida em 28 de Agosto de 1650 por encalhe no areal de Penalirme, Ericeira
Galeão St.ª Margarida (1640-51)	— Perdida no Atlântico em regresso do Brasil
Galeão S. Pedro de Hamburgo (1640-52)	— Naufragou na ilha de S. Miguel, Açores
Galeão S. Pantaleão (1640-51)	— Perdeu-se na Ilha Terceira (Açores) na ponta da Galé, perto da Vila de Água de Pau
Nau N. S. da Conceição do Porto (1647-51)	— Encalhe, por desmorramento, na costa de Buarcos
Galeão N. S. dos Remédios (?-1651)	— Capturado por navios ingleses depois de ter desmoronado no mar dos Açores
Galeão S. Paulo (1649-52)	— Afundou-se por explosão do paiol da pólvora, quando em combate com navios holandeses
Galeão S. João Evangelista (1650-52)	— Perdido perto da barra de Goa
Nau Sacramento (1647-52)	— Naufragada junto à foz do Rio Vermelho (Brasil)
Galeão S. Pedro Grande (1640-54)	— Naufr. na Ilha Terceira (Açores) perto da Vila da Praia
Galeão São João Baptista (1642-54)	— Encalhou, quando perseguido, por navios holandeses
Galeão S. António de Mazagão (1650-54)	— Perseguido pelos holandeses, encalhou no cabo da Rana (Goa)
Galeão N. S. da Nazaré (1650-54)	— Perdido em combate com navios holandeses
Galeão Santa Helena (1650-54)	— No porto de Goa, por efeitos de um «temporal forte do Sul», encalhou e perdeu-se
Galeão S. Filipe e Santiago (1650-54)	— Enc. junto à foz do Rio Sal, quando perseguido pelos holandeses
Galeão S. José (1653-54)	— Perdido por encalhe na Costa de Goa
Naveira N. S. da Penha de França (1642-54)	— Tomada pelos holandeses perto de Pernambuco
Galeão «S. Torné» (1651-1658)	— Incendiado em combate com navios holandeses, scosobrou devido a explosão do paiol da pólvora
Patacho St.ª Tereza de Jesus (1655-58)	— Encalhou na enseada da Aguada (Goa)
Galeão N. S. da Conceição (1660)	— Perdido na ilha de S. Lourenço
Charrua N. S. da Estrela (1660)	— Perdido na ilha de S. Lourenço

Caravela N. S. da Boa Memória
(1657-60)
Galeão Bom Jesus de S. Domingos
(1660)
Navio S. António (1661-64)

Patacho Santos Mártires de Lisboa
(1664)
Fragata São Bernardo (1664-65)

Patachete N. S. da Piedade (1664-65)
Fragata Santo António (1665-67)

- Naufragou no Faial (Madeira)
- Incendiada pelo Mestre para não cair em poder dos holandeses
- Perdido em combate no mar dos Açores
- Tomada por corsários espanhóis nas águas do Porto
- Perdido por explosão accidental perto da Baía de Cascais
- Tomado por corsários holandeses
- Entregue por traição aos espanhóis, pelo comandante, que era um oficial francês

Bibliografia

- ALMEIDA, Comand. António Lopes da Costa
— Compêndio Theórico-Prático de Artilharia Naval. Lisboa, 1829.
— Repertório Remissivo de Legislação da Marinha e do Ultramar. Lisboa, 1856
- ALMEIDA, Eduardo da Costa e
— Arquivo da Marinha e Ultramar, Madeira e Porto Santo (1613-1833). Coimbra, 1907/1909
- ALMEIDA, Fortunato da
— História de Portugal. Coimbra, 1826
- ANUNCIÇÃO, Justino Lourenço da
— Anno Histórico. Diário Português. Lisboa, 1744.
- AYRES, General Christóvam
— História Orgânica e Política do Exército Português. Lisboa, 1896-1908
— História Orgânica e Política do Exército Português — Provas. Lisboa, 1902-1929
- AZEVEDO, J. Lúcio de
— História de António Vieira. Lisboa, 1931
- AZEVEDO, Luís Marinho de
— Ordenanças Militares para a Disciplina da Milícia Portuguesa. Lisboa, 1641
- BARATA, Dr. João da Gama Pimentel
— O Traçado das Naus e Galeões portugueses de 1550, 1580 e 1640. Coimbra, 1970
- BARCELOS, Cristiano de Sousa
— Construção de Naus em Lisboa e Gôa para a Carreira da Índia no começo do Séc. XVII;
In: Bol. da Sociedade de Geografia de Lisboa. Lisboa, 1896-1899
- BARRROS, Eugénio E. de
— As Galés Portuguesas do Séc. XVI. Lisboa, 1930
- BLUTEAU, D. Raphael
— Vocabulário de Português e Latim. Lisboa, 1712/1728
- BOTELHO, General José Justino Teixeira
— Novos Subsídios para a História da Artilharia Portuguesa. Lisboa, 1944
- BOXER, Prof. Charles Ralph
— Um Roteirista desconhecido do Séc. XVII, D. António de Ataíde, Capitão Geral da Armada de Portugal. In: Arquivo Histórico da Marinha. Lisboa, 1934
— Império Colonial Português (1415-1825). Lisboa, 1969
— The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825. Londres, 1977
— A Índia Portuguesa em meados do Séc. XVII. Lisboa, 1980
- BRAZÃO, Eduardo
— O Protocolo da Partida de Catarina de Bragança para Inglaterra. In: «Revista Ocidente», vol. VI, ano 1939, p. 269.
- BRITO, Nogueira de
— Caravelas, Naus e Galés de Portugal. In: Enciclopédia pela Imagem. Porto
- CAETANO, Prof. Dr. Marcelo
— Do Conselho Ultramarino ao Conselho do Império. Lisboa, 1943
- CALDEIRA, Romano
— Correio Marítimo Português. In: Memórias do Centro de Estudos da Marinha. Lisboa, 1978
- CALLO, Sarg. Mayor António

- Regimento Militar que trata de como los soldados se han de gobernar, obedecer, y guardar las ordenes, y como los oficiales los han de gobernar, Lisboa, 1644?
- CANBY, Courtland
— História da Marinha, Suíça, 1965
- CARNEIRO, António de
— Regimento de Pilotos e Roteiro das Navegações da Índia Oriental, Lisboa 1642
- CARNEIRO, Borges
— Resumo Chronológico de Leis, 1818/1820
- CARDOSO, V.J.F.
— Compilação Sistemática das Leis Estravagantes, 1806
- CASTRO, José Ferreira Borges de
— Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e actos publicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potências desde 1640 até ao presente, compiladas, coordenadas e anotadas por . . . , Lisboa 1856 a 1858
- CHABY, Major Cláudio
— Synopse dos Decretos remetidos pelo Conselho de Guerra, Lisboa, 1869
- CHARTENTON, Ekeble
— Les Bateaux, Paris, 1931
- CIPOLLA, Carlo M.
— Guns and Sails in the early phase of european expansion, Londres 1965
- CLERC, Rampal, G.
— Os navios, In: Enciclopédia pela Imagem, Porto
- COELHO, Latino
— História militar e Política de Portugal, Lisboa, 1874
- COELHO, P.M. Laranjo
— Cartas de El-Rei D. João IV para diversas autoridades do Reino, publicadas e prefaciadas por . . . Lisboa 1940
— Carta de El-Rei D. João IV ao Conde da Vidigueira (Marquês de Niza) embaixador em França publicadas e prefaciadas por . . . , Lisboa 1942
- CORDEIRO, General João Manuel
— Apointamentos para a História da Artilharia Portuguesa Lisboa, 1895
- CORREIA, José Cândido
— Catálogo Oficial dos objectos enviados à Exposição Industrial Portuguesa em 1888, precedido de uma Memória acerca das construções e armamentos navais e dos estabelecimentos que lhes dizem respeito, Lisboa, 1888
- CORREIA, Comandante L. da Costa
— Uma Análise da Evolução do Foro Naval Português; In: Anais do Clube Militar Naval, Ano de 1973
- CORTESÃO, Armando (e Avelino Teixeira da Mota)
— Portugaliae Monumenta Cartographica, Lisboa, 1960
- COSTA, Comandante Fortoura de
— Bibliografia Náutica Portuguesa até 1700, Lisboa, 1940
- CUCARI, Attilio
— Veleros de todo el mundo desde el año 1200 hasta hoy, Madrid 1978
- CUTILEIRO, Alberto
— A vida Faustosa das Galeotas Reais, Lisboa, 1972
- DANVERS, Frederick Charles
— Portuguese in India, Being a History of the rise and Decline of Their Eastern Empire, Londres 1894
- DELGADO, Ralph
— História de Angola, Lisboa, 1961
- DÓRIA, Álvaro
— A Rainha D. Maria Francisca de Sabóia (1646-1688), Porto, 1644
- ERICEIRA, Conde da (D. Luís de Menezes)
— História de Portugal Restaurado, 3.ª Ed.; Lisboa, 1945, Edição da Livraria Civilização; Porto
- ESPARTEIRO, Comandante António Marques
— Causas da Decadência e do Ressurgimento da Marinha, In: Anais do Clube Militar Naval, ano de 1940

- A Marinha de D. João IV. In: Anais do Clube Militar Naval, ano de 1973
- Três Séculos no Mar. Ed. do Ministério da Marinha, Lisboa, 1974
- Catálogo dos Navios Brigantinos, Lisboa, 1976
- FARIA, Manuel Severim de
 - Notícias de Portugal, Lisboa, 1655
- FERREIRA, João Palma
 - Naufrágios, Viagens, Fantasias e Batalhas, Lisboa, 1980
- FERREIRA, Raúl César
 - Arquivo Histórico da Marinha, direcção de . . . , Lisboa, 1933/1936
- FONSECA, Martinho da
 - Elementos para a História das Guerras da Restauração, Lisboa, 1976
- FONSECA, Comandante H. Quirino da
 - O Problema das Características dos Galeões Portugueses; In: Arquivo Histórico da Marinha, Lisboa, 1933
 - Os Portugueses no Mar, Lisboa, 1926
- GODINHO, Prof. Dr. Magalhães
 - Os descobrimentos e a Economia Mundial, Lisboa, 1963
- GONÇALVES, Júlio
 - Notícias para a História das Armadas de Cruzeiro da Índia, Lisboa, 1940
- GUEDES, Lívio da Costa
 - O Arco Belém-S. Julião da Barra, Contorno da Enseada de Paço d'Arcos, Lisboa, 1986
- IRIA, Prof. Dr. Alberto
 - Da Navegação Portuguesa no Índico no Séc. XVII, Lisboa, 1973
- JESUS, Padre Frei Ratael
 - Castroto Lusitano, Lisboa, 1679
- KEULEN, Joannes van
 - Atlas de . . . para La Nueva y grand Relumbrante Antorcha de la Mar. Amsterdam, 1699
- LEAL, Pinho
 - Portugal Antigo e Moderno, Lisboa, 1873-1890
- LEITÃO, Comandante Humberto
 - Viagens do Reino para a Índia e da Índia para o Reino (1608-1612): Diários de Navegação coligidos por D. António de Ataide no Séc. XVII; Introd. e notas do . . . Lisboa, 1958
- LOIRE, M.
 - La Marine Française. Paris, 1893
- LOUREIRO, Adolfo
 - Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes, Lisboa, 1904
- LUIZ, D. Francisco de São
 - Índice Chronológico, Lisboa, 1841
- MACEDO, Prof. Dr. Jorge Borges de
 - História Diplomática Portuguesa, Constantes e Linhas de Força, Lisboa, 1987
- MANESCAL, António
 - Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes, Lisboa, 1724
- MARQUES, Prof. Dr. A. M. de Oliveira
 - História de Portugal, Lisboa, 1981-83.
- MARTINEZ, Pedro Soares
 - História Diplomática de Portugal, Lisboa, 1986
- MARTINS, Francisco José Rocha
 - Os Grandes Vultos da Restauração de Portugal, Lisboa, 1940
- MARTINS, J. P. Oliveira
 - Portugal nos Mares, Lisboa, 1889
 - História de Portugal, Lisboa, 1901
- MARTINS, General Luis Augusto Ferreira
 - História do Exército Português, Lisboa, 1945
- MATTOS, Gastão de Melo de
 - Nota Sobre os Postos do Exército Português, Lisboa 1930.
 - Notícias do Terço da Armada Real (1618-1707), Lisboa, 1932
 - Bandeiras Militares do Séc. XVII e a Bandeira da Aclamação. In: Bol. do Arq. Hist. Militar, vol. 10, Lisboa, 1940
 - Memória sobre o alcance das armas usadas nos Séculos XV e XVIII. In: «Anais da Aca-

- demia Portuguesa de História», vol. IX, Lisboa, 1945
- MELO, Capitão Spínola de
— O Castelo de S. João Baptista da Ilha Terceira e a Restauração de 1640, Angra do Heroísmo, 1939
- MERRIEN, Jean
— A vida Quotidiana dos Marinheiros no Tempo do Rei Sol, Lisboa
- MOTA, Avelino Teixeira da (e Armando Cortesão)
— Portugalsee Monumenta Cartographica, Lisboa, 1960
- NEIVA, Manuel Albino Penteado
— O Facho da Bonança, um Património a revitalizar, Esposende, 1997
- OLIVEIRA, Eduardo Freire de
— Elementos para a História do Município de Lisboa, Lisboa, 1882/908
- PASSOS, Carlos de
— Navegação Portuguesa dos Séc. XV e XVII; Naufrágios Inéditos Coimbra, 1917
- PERES, Damião
— Viagens e Naufrágios Célebres dos Séc. XVI, XVII e XVIII, Porto, 1937/38
- PRESTAGE, Edgar
— The Diplomatic Relations of Portugal with France, England, and Holland from 1640 to 1668, Londres, (?), 1925
- RAMPAL, C. Clero (Vicé: Clero-Rampal)
- RAPOSO, Hipólito
— D. Luísa de Gusmão, Lisboa, 1947
- RAJ, Prof.ª Dr.ª Virginia
— O Padre António Vieira e a Fragata Fortuna; In: Revista «Stúdia» n.º 2, Julho de 1958
— Achegas para o Estudo da Construção Naval durante os Séc. XVII e XVIII na Ribeira do Ouro — Porto: Grupo de Estudos de História Marítima; In: Memórias, Lisboa, 1971
- RIBEIRO, João Pinto
— Usurpação, Retenção e Restauração de Portugal, Coimbra
- RITA, J. Gonçalo de Santa
— O Regime Comercial e Jurídico: As Frotas e as Companhias Coloniais: Organização Financeira e Judicial no Ultramar; In: História da Expansão Portuguesa no Mundo, Lisboa
- SALDANHA, Padre M. J. Gabriel de
— História de Goa (Política e Arqueológica), Nova Goa, 1925
- SALES, Padre Ernesto Augusto Pereira de
— Bandeiras e Estandartes Regimentais do Exército e da Armada e outras Bandeiras Militares (Apontamentos), Lisboa, 1930
- SANTOS, Coronel Henrique Madureira dos
— Catálogo dos Decretos do Extinto Conselho de Guerra, Lisboa, 1957-1969
— Cartas e outros Documentos da Guerra da Aclamação, Lisboa, 1973
- SARAIVA, Dr. José Hermano
— História de Portugal, dirigida por ..., Lisboa, 1982
— História Concisa de Portugal, Lisboa, 1978
- SCHAEFER, Henrique
— História de Portugal, Porto, 1896
- SELVAGEM, Cor. Carlos
— Portugal Militar; Compêndio de História Militar e Naval de Portugal, Lisboa, 1931
- SEPULVEDA, General Christóvam Ayres de Magalhães (Vicé: General Christóvam Ayres)
- SERRÃO, Prof. Dr. Joaquim Veríssimo
— História de Portugal, Lisboa, 1977
- SERRÃO, Joel
— Dicionário da História de Portugal dirigido por ..., Lisboa, 1971
- SILVA, José Justino de Andrade e
— Coleção Chronológica de Legislação Portuguesa, Lisboa, 1854-59
- SIMÕES, L.H. Pacheco
— O Conselho de Guerra, Breves Subsídios para a sua História; In «Revista Militar», ano de 1923
- SOUSA, Almirante A. Botelho de
— A Armada e o Império da Índia; In: História da Expansão Portuguesa no Mundo, Lisboa, 1839/1940

- O Mar na Guerra da Restauração; In: «Revista Militar», ano de 1940
- Subsídios para a História Militar Marítima da Índia (1636-1650), Lisboa, 1959
- VASCONCELOS, Frazão de
 - Arquivo Histórico da Marinha, secretariado por: . . . Lisboa, 1933/1936
 - A Marinha da Coroa de Portugal no Tempo dos Filipes; In: «Actas do Congresso do Mundo Português», Vol. VI Lisboa, 1940
- VIEGAS, Artur
 - Duas tentativas de Reconquista de Angola; In: Arquivos de Angola, 2.ª Série, Vol. I Luanda,
- VITERBO, Francisco Marques de Sousa
 - Trabalhos Náuticos dos Portugueses, Séc. XVI e XVII, Lisboa, 1898
- VITERBO, Frei Joaquim de Santa Rosa
 - Elucidário da Língua Portuguesa, 1865
- WAGNER, Eduard
 - Costumes et Coutumes Militaires de la Guerre de Trente Ans, Paris, 1981
- WÄTJEN, Herman
 - O Domínio Colonial Holandês no Brasil, Rio de Janeiro, 1938

VÁRIOS AUTORES

- Ex-Voto
- Painéis votivos do rio do mar e do além-mar
- Museu de Marinha
- Lisboa, 1983.
- Exposição Bibliográfica da Restauração, Catálogo, Lisboa, 1941
- Colecção de Gravuras Portuguesas, 2.ª Série, Lisboa
- Edição Comemorativa da Inauguração da Ponte da Arrábida, Porto, 1963

Índice das Gravuras

Lisboa nos finais do Século XVI	7
Aclamação de D. João IV	8
Nau portuguesa C. 1630	17
Modelo com detalhes de construção, de um patacho de guerra, 1616	18
A «Nau Portugal» (1940) réplica de uma nau seiscentista	29
Nau portuguesa, C. 1630	30
A costa portuguesa de Viana a Aveiro	45
Modelo de galeão de 400 toneladas	46
Combate naval na barra de Gôa	57
A barra do rio Tejo e do rio Sado	58
S. Jorge da Mina, nos meados do Século XVII	71
O galeão «Santa Teresa» na Batalha das Dunas (1639)	72
Galeões Espanhóis do Séc. XVII	83
Navios dos meados do Séc. XVII	84
Batalha naval de Tamandaré (1645)	93
Bandeiras navais	94
Navio indo-português (1644)	105
Rosas dos ventos usadas nos meados do séc. XVII	106
Os Portos de Caminha, Viana e Vila do Conde	119
Bandeiras navais	120
Os Galeões S. João Pereira e Santo André (1650) segundo uma reprodução japonesa	131
A Nau do trato do Japão	132
A ilha de Santa Helena, nos princípios do Séc. XVII	141
Gôa nos finais do Séc. XVI	142
Vista da Baía de todos os Santos	153
Portada de um livro publicado em Lisboa em 1663	154
Vista da cidade de S. Salvador	165
Lançamento à água do Galeão «Padre Eterno»	166
S. Paulo de Luanda, C. (1644)	179
A Nau Nossa Senhora da Ajuda	180
O forte de S. João Baptista da Ilha da Serrienga	189
Macau em 1632	190

Índice

INTRODUÇÃO	1
OS PRELIMINARES DA GUERRA DA RESTAURAÇÃO (1640)	
O 1.º de Dezembro	3
O Renascer de Portugal	6
A Aclamação de D. João IV	6
Os «navios» da época da Restauração: Caravelas, Patachos e Naus	9
Corsários e Piratas na Costa Portuguesa	9
A Traição do Conde de Tarouca	10
«Avisos» para Macau, Guiné, Angola, Moçambique e Índia	11
O combate da nau «N. S.ª da Quietação»	12
O «Conselho de Guerra»	13
As «Ordenanças Navais de 1633» e «Ordenanças Militares»	14
Navios e Marinheiros	15
A Defesa Marítima e Terrestre de Portugal	23
A «Tenência Geral de Artilharia»	23
As Fortificações Marítimas da Costa Portuguesa	25
A Abertura dos Portos Portugueses ao Comércio Marítimo Internacional	27
As «Cortes de 1641»	31
A Actividade naval em 1641	32
Os Bombardeiros da Nómia	33
A actividade Diplomática de Portugal	34
A Armada Luso-Franco-Holandesa	36
O «Terço da Armada»	36
O Rompimento das Hostilidades	37
A Conspiração de 1641	38
A PRIMEIRA FASE DA GUERRA DA RESTAURAÇÃO (1641-1647)	
A Armada Real	41
A «Gente do Mar» e a «Gente de Guerra» e o Dispositivo da Navegação	42
Decorações dos navios e Sinais de Prestígio	43
A «Empresa de Cádiz»	48
Relações Amistosas com a Suécia, o Tratado de Stokolmo	51
A Armada de Socorro à Ilha Terceira	53
A Tempestade que fez naufragar o Galeão São Nicolau	54
Faros, «Casas de Facho» e Atalaias	59
A Missão da Armada de Tristão de Mendonça Furtado	61
Rivalidades entre Marinheiros e Soldados	62
Partida do Tejo das «Naus de Viagem»	63
A «1.ª Armada de Guarda-Costa» e o Caso dos Navios Hamburgueses	64
O Embandeiramento dos navios e o Cerimonial Marítimo	66
O Privilégio do «Foro Militar»	76
O «Curso»	77
O «Correio Marítimo»	78
A Criação do «Conselho Ultramarino»	78
O Movimento Literário do após Restauração	79
Deserções na Armada	81
A «Armada de Viagem à Índia, ano de 1643» e a «2.ª Armada de Guarda-Costa, ano de 1643»	82
O 1.º Trabalho do Conselho Ultramarino — a preparação da «Armada ao Japão»	86
O Japão e a embaixada de Gonçalo Sequeira	89
O «Regimento do Conselho de Guerra»	91

As Insignias Militares e a Hierarquia Naval	91
A «Matalotagem»	96
A «Justiça Militar»	103
A Actividade Marítima de 1644	104
A «3.ª Armada de Guarda-Costa — ano de 1644»	107
A navegação e o Comércio com o Brasil	108
A «Armada de Socorro a Ceilão»	112
A «Armada de Auxílio a França — Ano de 1646»	113
A «Armada de Viagem à Índia — Ano de 1646»	114
A «Acção de Telena»	115

A SEGUNDA FASE DA GUERRA DA RESTAURAÇÃO (1647-1656)

Treguas Tácitas entre Portugal e Castela	117
Falta de «Gente do mar»	118
As Armadas de Viagem à Índia, sem Capitão-mor	118
A «Esquadra de Auxílio a França, ano de 1647»	121
A «4.ª Armada de Guarda-Costa, ano de 1647»	122
A «Armada Real de Socorro ao Brasil»	123
A Luta com os Holandeses no Brasil	127
A «Armada de Socorro a Angola»	128
A Situação da marinha em 1648 e a Armada de Viagem à Índia, ano de 1649	135
A «Companhia Geral do Comércio do Brasil»	137
A «1.ª Armada da Companhia Geral do Comércio do Brasil»	138
A Torna-viagem da «1.ª Armada da Companhia Geral do Comércio do Brasil»	139
O Bloqueio da «Armada do Parlamento» (inglesa) à Barra do Tejo	143
A Armada Aliada de Portugal e dos Príncipes Palatinos	143
A «Armada de Viagem para a Índia, ano de 1650»	147
O Caso da «Armada do Parlamento»	148
Dois Acontecimentos de 1651: o falso ataque dos Holandeses a Peniche e o «caso da Tornado de um Corsário»	149
A «Armada de Viagem para a Índia, ano de 1651»	149
A «6.ª Armada de Guarda-Costa, ano de 1651»	150
A «7.ª Armada de Guarda-Costa, ano de 1652»	151
A «8.ª Armada de Guarda-Costa, ano de 1653»	155
A Frota da Companhia Geral do Comércio do Brasil	155
A «Armada de Viagem à Índia, ano de 1654» e o Combate do galeão «Santíssimo Sacramento da Trindade»	156
Missão a Angola	157
A Armada de Viagem para a Índia	158
A viagem à Índia de 1655	158
A Frota do Brasil de 1655	159
A última Armada Real	160

O FINAL DA GUERRA DA RESTAURAÇÃO (1651-1668)

A Actamação de D. Afonso VI	169
As ameaças do Rei de Castela Filipe IV	170
O poderio marítimo de Portugal	171
A situação militar e política de Portugal	172
A «Armada da Viagem à Índia» de 1657	173
A «Armada de Torna-Viagem» e o bloqueio naval da Gôa	173
Hostilidades entre as armadas portuguesa e holandesa	174
Obrigações da Armada da Companhia do Comércio do Brasil	176
A «Armada do Capitão-Mór D. Jerónimo Manuel de Melo (1658)»	181

A «Frota do Brasil» de 1659	182
O «Tratado dos Pyreneus» de 1659	184
A «Armada de Viagem para a Índia» de 1660	185
Um ano difícil para Goa, o de 1660	185
O «Tratado de Paz e Casamento da Infanta D. Catarina com El-Rei da Grã-Bretanha»	187
«Tratado de Paz e confederação entre Portugal e a Holanda»	188
A Índia Portuguesa em 1661 e 1662	192
O golpe de estado palaciano de 21 de Junho de 1662 e a sação do Conde de Castela Melhor	193
A «Armada de Viagem para a Índia» de 1664	196
A «Armada de Volta-Viagem da Índia» e a Armada do Brasil» de 1665	197
O casamento de D. Afonso VI	198
A heroica defesa do Forte de Berlenga	198
A chegada ao Tejo da Rainha D. Maria Francisca de Saboia	200
A «Armada de Viagem de 1666»	200
As expedições de D. Afonso VI	202
O Tratado de Paz de 13 de Fevereiro de 1668 e o fim da «Guerra da Restauração»	203
ANEXOS	
Doc. n.º 1 — Regimento dado a Luis Velho em 23 de Março de 1644	205
Doc. n.º 2 — Reorganização dos «Bombarderos da Nômina»	212
Doc. n.º 3 — Recrutamento de «Gente do mar»	215
Doc. n.º 4 — Provimto de «Gente do mar»	215
Doc. n.º 5 — O Aparelhar de uma Armada	216
Doc. n.º 6 — Relação das Armas Recebidas da Suécia em 1641	218
Doc. n.º 7 — Decreto de 1 de Fevereiro de 1642 e o «Memorial do Tenente e Mestre de Campo Geral do Castelo de S. Jorge»	219
Doc. n.º 8 — Pareceres sobre a partida das Naus do Porto de Lisboa: Parecer dos Pilotos da Carreira da Índia	220
Parecer do Provedor da Casa da Índia	223
Parecer do Conselho da Fazenda	224
Doc. n.º 9 — Parecer do Marquês de Montalvão sobre a Armada	224
Doc. n.º 10 — O «Regimento do Conselho de Guerra»	230
Doc. n.º 11 — Insignias dos Officiaes «maiores e menores da guerra»	235
Doc. n.º 12 — Vencimentos dos Officiaes, e Gente do mar na Navegação das Armadas da Carreira da Índia	237
Doc. n.º 13 — Regimento das Frota do Brasil de 30 de Dezembro de 1643	241
Doc. n.º 14 — Tonelagem de navios. Alvará de 25 de Janeiro de 1649	246
Doc. n.º 15 — Sobre as causas dos muitos Naufrágios, que fazem as Naos da Carreira da Índia, pela grandeza dellaç	247
Doc. n.º 16 — Das armadas ordinárias do Reyno	251
Doc. n.º 17 — Cerimonial marítimo entre as Armadas Reaes de Portugal e Castela. Alvará de 20 de Janeiro de 1618	253
Doc. n.º 18 — Designações de postos e funções hierárquicas existentes no Século XVII	255
Doc. n.º 19 — Naufrágios, sinistros marítimos e perdas de navios, que se referenciaram, occorridos de 1640 a 1668	256
BIBLIOGRAFIA	259
ÍNDICE DAS GRAVURAS	265
ÍNDICE GERAL	267
269	

Composto e impresso
por: GT-Artes Gráficas, Lda.
Depósito Legal n.º 36 650/90
ISSN 0870 - 6050
ISBN 972 - 9420 - 21 - 1